

BULLETINS DE LIAISON ET SILLAGE

INTRODUCTION

Vous trouverez ci-après à la lecture des Bulletins de Liaison et SILLAGE une grande partie de l'histoire de la Navale Caennaise, avec à la barre Gaston Lamy et sa descendance, qui va de 1941 à sa fin en 1988.

Pour cela nous nous sommes contentés de recopier les articles décrivant la vie commerciale de la société, la situation de la flotte et des constructions, la situation des filiales ; ce qui fait quant même plus de 700 pages

Nous y avons joint quelques éléments prétendant préciser des points significatifs à certains moments comme les prévisions de voyages, quelques souvenirs d'anciens de la Navale, des dessins ...

Si nous devions recopier l'intégralité des bulletins de liaison et des SILLAGE, du n°1 au n°108, ce seraient plus de 2.000 pages qu'il faudrait.

À ce sujet, il me faut ici remercier Jean-Marie Cousin, qui a fait le long travail de photocopier l'intégralité de la collection des bulletins de liaison et de SILLAGE, base de ce travail.

Nous demandons aux lecteurs d'excuser les erreurs de texte ou les fautes ; elles sont dues d'une part aux imperfections de la reconnaissance de texte et d'autre part aux difficultés à lire et à déchiffrer des documents très dégradés.

Nous verrons à compléter cette lecture par des récits de souvenirs des anciens, non essentiels pour visualiser la vie de la Navale, mais combien intéressants !

François CHAILLER

Nota : Pour plus de facilités dans la recherche de noms, de navires, ou d'autres termes, il est préférable de charger le fichier « SILLAGE » en local dans votre ordinateur et ensuite d'actionner le mode « APERÇU » ou tout autre fonction de recherche de mots dans les fichiers PDF (Mac ou PC).

Bulletins de Liaison 1941-1943

n°1 - juillet-août 1941

BULLETIN DE LIAISON DE LA SOCIETE NAVALE CAENNAISE

AUX EQUIPAGES DE LA S.N.C.

La séparation du Bureau de Caen et des équipages se prolongeant, nous avons pensé qu'il serait utile de maintenir une liaison entre le Siège Social et le personnel navigant, par l'intermédiaire d'un bulletin vous tenant au courant de l'activité de la Compagnie, et vous communiquant les nouvelles locales susceptibles d'intéresser les équipages.

Nous avons établi à Marseille, chez la Compagnie BUSCK, une annexe du service d'armement. Messieurs Prud'homme, Cad et Peugniez assurent la coordination de ce service; de cette façon les traditions de la Compagnie persistent, malgré les difficultés et l'éloignement.

Nous avons préféré cette solution à une simple représentation par un Agent marseillais, forcément peu au courant des habitudes de la maison.

De temps à autre, l'un des nôtres va à Marseille, mais il n'a pas toujours la chance de visiter tous les bateaux. Le bulletin que nous inaugurons aujourd'hui complètera ainsi nos voyages un peu espacés.

Nous estimons que ce bulletin permettra de maintenir l'esprit d'équipe qui a particulièrement contribué au développement de notre Compagnie dans le passé, et qui sera indispensable lors du retour à la vie normale, si nous voulons reprendre dans l'armement la place que nous occupions.

Ce premier bulletin vous dira que nous restons confiants dans l'avenir, mais que nous devons, plus que jamais, associer nos efforts, pour maintenir notre activité, car la S.N.C. a été profondément touchée par la guerre. Vous savez qu'avant les hostilités nous étions l'armement charbonnier ayant réalisé le programme le plus important de rajeunissement de la flotte. Au début 1940, 4 vapeurs neufs étaient en service, 2 autres en construction à Rouen étaient sur le point d'être lancés. Le « PHRYNÉ », dernier né de la série des 3.500 t. a payé son tribut à la guerre; les trois bateaux neufs « DANAÉ », « DIONÉ », « ÉGÉE » sont en Angleterre. Nous ignorons quand, comment et dans quel état ils nous reviendront.

Les vapeurs sur chantier à Rouen ont été incendiés. les bers se sont effondrés occasionnant de grosses détériorations. Il ne reste rien du programme de construction neuve.

Nous devons donc continuer à travailler avec des bateaux âgés dont le nombre, hélas, a été diminué. Nous conservons le souvenir attristé du « NIOBÉ » qui a endeuillé notre Compagnie. Le « HONFLEURAISE » lui aussi a disparu, mais heureusement sans perte de vies humaines.

ACTIVITES NOUVELLES.

Toute activité maritime nous étant interdite à Caen, nous avons cherché à créer des activités nouvelles, afin de maintenir le personnel du Siège Social.

La Société Navale Caennaise étant uniquement maritime, c'est la Société de Gérance et de Navigation, filiale de la première qui assure l'exploitation des services annexes.

TRANSPORTS ROUTIERS

Nous avons fait l'acquisition de trois camions, Renault, Citroën, Berliet, et ne pouvant transporter du charbon pour les maisons locales, nous camionnons maintenant le bois qu'elles livrent à leur clientèle. Naturellement, les camions sont montés de gazogènes qui nous ont donné beaucoup de déboires à leurs débuts. Depuis que nous avons installé des gazogènes à bois, le trafic se fait plus facilement et avec beaucoup moins de peine.

ATELIERS FRÉMONT

Monsieur Frémont désirant se retirer des affaires, nous avons repris sa suite dans l'exploitation de son atelier, préférant prendre nous-mêmes cette nouvelle affaire plutôt que de la voir passer dans d'autres mains.

Nous avons donc acheté l'atelier en. septembre 1940.

Le principal client était la Société Navale Caennaise, mais ce client, par suite des événements, faisait complètement défaut. Les débuts ont donc été particulièrement difficiles. Monsieur Faucher et l'ancien personnel de la Maison Frémont qui a bien voulu nous continuer sa collaboration sont néanmoins parvenus à maintenir une activité grâce à la clientèle locale.

Pour le moment, et en attendant des jours meilleurs, nous nous contentons de réparer les locomobiles, batteuses et autres machines que les événements passés ont

plutôt mis à mal. Nous assurons en somme les services d'entretien d'une clientèle qui nous a fait confiance et que nous espérons développer dans l'avenir.

NOUVELLES DE CAEN

Vous avez été tenus au courant par les différents permissionnaires qui sont passés au Bureau.

Vous savez que le port est intact, mais que l'activité y est nulle. Le canal avait été obstrué à Ouistreham par l'immersion de petites dragues, celles-ci ont été relevées. Notre port est donc susceptible de reprendre du jour au lendemain son activité.

Les hauts fourneaux travaillent de moins en moins faute de charbon. Les Chantiers Navals ont repris quelques constructions, mais le manque d'approvisionnement ralentit sérieusement tout travail.

Les quais sont déserts. Les douaniers n'ayant pas de service ont été détachés et sont partis gardiens de prison et à l'hospice St-Louis, au ravitaillement et à la Préfecture (Guillaume est gardien de prison à Beaulieu).

Le marché en gros du Boulevard des Alliés est transféré au Chantier Allainguillaume, (quai de la Londe).

Il a été ouvert, à la Chambre de Commerce de Caen, sous la direction de Monsieur Henry, des cours pour mécaniciens de 2^e et 3^e classe.

OUISTREHAM

Monsieur Halbique, les pilotes Jules et Alfred Latour et Monsieur Vasnier père sont décédés.

Au bureau, tous nos prisonniers sont revenus sauf Mr. Ledanois qui, malgré toutes nos demandes, est toujours en Allemagne. Cord'homme, Turpin, prisonniers, ont été libérés assez rapidement.

Lizoret, Lecouturier, Cadiou, Roulland, ont repris leur poste fin 1940, à leur retour de zone non-occupée.

Nous avons eu heureusement des nouvelles de Chevalier, ancien radio du « ÉGÉE » qui était prisonnier en Allemagne à la suite d'un naufrage dans l'Atlantique. Il est revenu dans sa famille à Rouen et est en bonne santé.

Nous avons appris que M. Chourot avait pu faire accepter son brevet de fermeture de panneaux par le Service des Constructions Maritimes à Paris. Nous tenons à le féliciter et sommes très heureux des résultats qu'il a obtenus et bien mérités, car nous avons eu connaissance de tout le mal qu'il s'est donné et des démarches qu'il a faites.

--o-0000-o--

n°2 - octobre 1941

AUX ÉQUIPAGES DE LA SNC

Nous espérons que le 1er bulletin de liaison vous a intéressés. Nous croyons que dans les temps actuels il correspond à des besoins. Un trait d'union s'impose dans notre éloignement. Nous serons heureux d'avoir vos suggestions et même votre collaboration.

OCTOBRE 1940

Voici un an, après une immobilisation rendue plus pénible par les événements qui en étaient la cause, le « SENNEVILLE » et l' « ASTRÉE » reprenaient la mer. C'était une reprise d'activité timide certes, et dans des conditions bien différentes de celles que nous avons connues, mais cependant c'était un espoir de temps meilleurs, de retour à une vie plus normale.

Cependant 6 bateaux de notre compagnie restaient encore immobilisés dans les ports de l'Atlantique où le pire était à craindre ; il fallut plusieurs mois de négociations pour les en dégager. Des autres équipages, nous étions sans nouvelles, et nous devions rester encore longtemps sans signe de vie de leur part.

OCTOBRE 1941

Un an après, 8 bateaux « tournent », à ceux-ci ont été adjoints par le Service des Transports Maritimes deux autres unités dont la gérance nous a été confiée. Notre activité s'est donc précisée et les raisons de travail se sont accrues.

Si les sous équipages trouvent un grand changement dans les conditions de navigation où le risque persiste malheureusement toujours, votre siège social a, de son côté, subi une profonde transformation dans son organisation. Le service commercial a pratiquement complètement disparu ; le fret est dans les mains de l'État, il n'y a donc plus de clientèle. La partie commerciale est primordiale dans une affaire comme la nôtre, elle crée le fret et constitue la base même de la maison. Aussi malgré ce nouvel état de choses, nous vous recommandons de toujours donner entière satisfaction partout où vous passez. Nous constatons d'ailleurs avec satisfaction qu'à chaque escale

les bateaux de la « Navale » continuent, comme par le passé, à laisser une bonne impression. Nous vous remercions de maintenir ces traditions qui ont contribué à assurer la bonne note de la maison.

Si le service commercial a pratiquement disparu, par contre, le service comptabilité a atteint des proportions jusqu'à ce jour insoupçonnées ; nous sommes littéralement submergés par les circulaires d'une part, et par toutes les pièces comptables qu'il faut établir d'autre part. À ce point de vue l'Administration est très exigeante pour la présentation des comptes, et bien souvent nous devons les refaire plusieurs fois et sous des formes diverses. Ces ennuis sont bien peu de choses en comparaison des soucis beaucoup plus graves ; quoiqu'il en soit, gardons l'optimisme, véritable devise de la SNC. Le mieux que nous ayons à faire, tant au siège qu'à bord des bateaux, c'est de savoir maintenir l'esprit d'équipe, cette cohésion qui permettra de triompher plus facilement des difficultés qui nous attendent.

DÉLÉGATIONS.

Vous vous souvenez qu'en juillet dernier, l'Amirauté, par instruction spéciale, a obligé les compagnies à effectuer d'office des versement de délégations aux famille. Comme dans beaucoup d'autres cas, c'est l'exagération de certains qui a entraîné l'application d'une mesure générale. Il en est résulté un véritable embouteillage dans l'envoi des mandats. Les services des PTT, qui ne prévoyaient pas cette nouvelle clientèle ont été complètement submergés ; le manque d'imprimés n'a pas été une des moindres raisons des retards. Nous avons eu beaucoup de lettres de réclamations, bien compréhensibles, et nous nous sommes efforcés, par des démarches, d'obtenir une amélioration. Nous croyons y être parvenus, mais si cependant des délais anormaux se présentaient, adressez-vous à Marseille, qui nous avertira.

NOUVELLES DE CAEN

Nous avons le regret de vous faire part du décès de Monsieur Henri Chaumont, survenu le 15 octobre. Monsieur Chaumont avait navigué à la « Navale » avant 1914, puis il avait embarqué sur l' « ORNE », de Polinière. Il est revenu chez nous en 1928, et fut chef mécanicien de 1929 à 1936. Il était maire de Lantheuil et avait su dans des circonstances particulièrement délicates s'assurer la sympathie de tous.

Nous avons le plaisir de vous annoncer la naissance de :

- Pierre Cornic, 4^e fils de M. Cornic, chef mécanicien.

- Jean-Charles Coquin, 1^e fils de M. Coquin, 2^e mécanicien.

- Annick Turpin, fille de M. Turpin, employé à nos bureaux.

Nous avons appris que Monsieur Le Bitter, atteint par la limite d'âge, prendra sa retraite à la fin de ce mois.

Monsieur Davaine, chef mécanicien, vient d'être nommé directeur de l'école d'apprentissage de l'île d'Yeu. Ses fonctions, suivant les instructions même de l'Amirauté, ne sont que provisoires, et ne doivent durer que deux ans. M. Davaine continue à faire partie de la Compagnie, et il est simplement détaché pendant la durée des fonctions auxquelles il a été nommé. Son rôle sera particulièrement délicat, mais nous ne doutons pas qu'il parvienne à obtenir de bons résultats.

ACTIVITÉS DIVERSES

Malgré le marasme de notre port, les Ponts & Chaussées, toujours prévoyants, ont conçu un programme de longue haleine, en vue de l'équipement portuaire. Ce projet est réalisé dans le cadre général de l'Équipement National ; il doit permettre d'écarter toute entrave pour le développement ultérieur de notre port.

Les travaux de construction du quai aux « Aciers » se poursuivent. L'entreprise Mercier effectue l'approfondissement du bassin de la SMN. Elle récupère comme déblai des quantités appréciables de tourbe qui contribuent à assurer le chauffage de la ville. Tous les charbonniers, pris d'une saine émulation, s'efforcent de présenter ce combustible sous des formes acceptables. M. Lecler vient de mettre au point une presse à briquettes de tourbe, construite par les ateliers Frémont, presse qui fonctionne à la satisfaction des établissements Allainguillaume.

--o-0000-o--

n°3 - novembre 1941

BULLETIN DE LIAISON

Au moment de rédiger le troisième bulletin de liaison, nous ne pouvons nous empêcher de penser aux luxueuses publications éditées avant la guerre par certaines compagnies de navigation. C'étaient de splendides revues dont la qualité, tant du papier que du texte, étaient incomparables ; le grand public auquel elles étaient destinées les avait à portée de la main dans les halls des agences de voyages et des hôtels, et jusque dans les salles d'attente des médecins ou dentistes. Ces magazines, largement diffusés, ont contribué au développement du goût de la mer chez un public trop souvent ignorant des questions maritimes.

Combien différent est le modeste papier que nous vous adressons chaque mois ; le but qu'il vise n'est ni publicitaire, ni commercial, il ne cherche qu'à maintenir le lien du souvenir, la continuation des traditions.

Vous aimez recevoir des nouvelles de chez vous, les lettres font encore plus de plaisir depuis qu'elles ont une frontière à franchir. Nous avons pensé qu'il vous serait également agréable d'avoir des nouvelles de la Compagnie ; ce bulletin n'est donc qu'une lettre qui voudrait vous tenir au courant de la vie de votre port d'attache et des différents événements concernant la SNC.

TOUSSAINT, JOUR DES MORTS - NOVEMBRE 1941

Cette fête a été cette année, à Caen particulièrement empreinte de tristesse. Une foule nombreuse se pressait à la visite des cimetières et, suivant la coutume, nous sommes allés fleurir les tombes des marins, victimes du travail ou de la maladie, mais cette visite s'adressait aussi à la Mémoire de tous les disparus, associant ceux de la guerre 14 à ceux de la guerre 38, réunissant dans une même pensée les victimes du « BORÉE » et celle du « NIOBÉ ».

Malgré le froid très précoce, et malgré les circonstances, le marché aux fleurs était bien approvisionné. La place Saint-Pierre était transformée en un véritable jardin de chrysanthèmes, l'abside de l'église était entourée d'un parterre d'un bel effet, qui convenait très bien à ce vieux coin de Caen si riche en souvenir.

« SENNEVILLE » ET « ASTRÉE »

Nous avons eu la joie d'avoir des nouvelles du vapeur « SENNEVILLE », dès son arrivée à Sète. La radio trop brève dans ses détails avait inutilement inquiété les familles des équipages, inquiétude que nous partagions, car nos demandes de renseignements restaient sans réponse.

Ce vapeur a été mitraillé et bombardé au large de Kerkenah, le 2 novembre, par une escadrille anglaise. Les premières bombes sont tombées à proximité du navire, causant des ébranlements, un chapelet de quelques bombes a atteint la partie arrière du bateau. C'est un miracle qu'aucune n'a éclaté. Nous félicitons le capitaine et l'équipage pour le sang froid dont ils ont fait preuve, sang froid et calme qui ont été reconnus par les autorités chargées d'assurer le convoi. Nous tenons à dire à tous notre joie de les savoir revenus sains et saufs.

Dès que nous avons eu connaissance des nouvelles, nous les avons transmises aux familles pour les tranquilliser.

Le navire « ASTRÉE » a été, le 1^{er} octobre, l'objet d'une distinction de la part de l'Amirauté. Un télégramme de témoignage de satisfaction a été adressé à son commandant et à l'équipage, il a également été affiché dans les bureaux de l'Inscription et des Transports Maritimes. Ce navire a en effet réussi, malgré les difficultés que comportait cette manoeuvre, à échapper à la poursuite d'un patrouilleur anglais qui cherchait à l'intercepter au large des côtes espagnoles.

Nous adressons nos bien vives félicitations à Monsieur Rouget ainsi qu'à son équipage pour ce témoignage constatant officiellement le sang froid et l'habileté de manoeuvre.

Nous sommes particulièrement heureux de cette distinction, car le rôle du marin de commerce reste trop souvent ignoré. Pour lui, la guerre a commencé les premiers jours de septembre 1939 et elle s'est poursuivie depuis sans arrêt. Ce sont les marins du commerce qui, les premiers, ont connu les effets de la guerre aérienne. De septembre 39 à juin 40, ils ont continué à fréquenter les parages dangereux, soumis au double risque de la mer et de l'air. Ils ont connu Dunkerque et les évacuations successives et tragiques de tous nos ports. Pour eux, il n'y a pas eu d'armistice et la guerre se poursuit toujours.

Nous regrettons qu'on ne dise pas plus souvent au public français, que c'est grâce au marin du commerce, que notre pays est moins noir et que c'est grâce à lui que nous pouvons encore mettre de l'huile dans notre salade.

Cette amélioration de notre ravitaillement, il ne faut pas oublier que beaucoup risquent leur vie pour nous la procurer.

NOUVELLES DIVERSES

Un service à la mémoire des disparus du « NIOBÉ » a été célébré, fin octobre, à l'église de Plouézec.

Nous avons appris avec peine, le décès survenue en clinique de Monsieur Borgniard, second de l' « ASTRÉE », il était à la compagnie depuis juillet 1934.

Le remorqueur « NEUTRAL », de Caen, a été mitraillé le mois dernier par deux chasseurs anglais, alors qu'il remorquait dans le canal un chaland de tourbe. Le patron Guénard a été tué à la barre, il avait été mousse sur l' « ACTIF ».

Les chantiers de Blainville, ainsi que le pont de Bénouville, ont été mitraillés, quatre blessés légers.

Monsieur Cornic va suivre prochainement un stage à Bougival, ce stage est prévu pour les services de l'Apprentissage Maritime. Nous lui souhaitons tout le succès qu'il mérite.

Monsieur Vautier, qui effectuait les travaux de menuiserie sur nos bateaux, est revenu il y a quelque temps de captivité en Allemagne, ayant perdu l'usage d'un oeil à la suite d'une maladie. Il a vendu son fonds à la Maison Savare, où il est employé maintenant comme chef d'équipe.

Monsieur Carpentier, lieutenant du « THÉSÉE », poursuit sa convalescence et est complètement rétabli, il avait perdu un oeil à la suite de maladie.

Le mécanicien Bisson, ex-deuxième mécanicien du « GALLIUM », nous a demandé de reprendre la navigation, nous espérons lui donner satisfaction d'ici peu.

Monsieur Olivier nous a donné sa démission, il quitte la compagnie et nous regrettons sa décision.

--o-0000-o--

n°4 - décembre 1941 - janvier 1942

BULLETIN DE LIAISON

Nous regrettons de ne pas avoir eu la possibilité de rédiger en bon temps le présent bulletin afin qu'il vous parvienne avant les fêtes de Noël et du Jour de l'An.

Monsieur Geffroy, dont le séjour Marseille se prolonge par suite du retard dans l'acheminement du laissez-passer de Monsieur Prud'homme, vous aura transmis à tous, les souhaits que nous formons pour vous et tous les vôtres.

L'année 1941 n'aura pas réalisé toutes nos espérances, ayons confiance dans celle qui vient.

En ces jours de fête, nous avons pensé davantage aux absents, à ceux que leurs obligations tiennent éloignés de chez eux et plus particulièrement à ceux, qui retardés dans leur départ en permission, pouvaient espérer passer ces fêtes en famille.

Comme vous, nous avons hâte de voir revenir les belles années d'autrefois dont nous n'avons peut être pas compris toute la douceur de vivre. Espérons qu'en 1942, nous pourrons vous offrir, comme par le passé, la dinde ou l'oie traditionnelle qui figurait sur les menus des réveillons de la SNC.

Monsieur Lamy a eu le plaisir de voir, au cours de son voyage de décembre, la plupart d'entre vous et il a été heureux de vous témoigner sa satisfaction de constater que malgré les circonstances et en dépit de l'éloignement, le bon esprit de équipages se maintenait.

BUREAU DE MARSEILLE

Les circonstances actuelles se prolongeant, les difficultés d'acheminement et de passage de la ligne de démarcation persistant, nous avons dû développer l'importance de notre bureau de Marseille. À partir du 1^{er} janvier, nous avons adjoint un service de comptabilité qui permettra de hâter la transmission des comptes.

Le service d'armement se trouvant ainsi dégagé, pourra assurer dans de meilleures conditions ses fonctions. Monsieur Lecler a été adjoint à Monsieur Prud'homme pour

s'occuper plus particulièrement des réparations. Monsieur Roulland et Madame Roulland, ex Mademoiselle Finel, assureront le service comptabilité.

L'approvisionnement des bateaux devenant difficile, nous avons dû louer un petit hangar où nous pouvons entreposer les quelques marchandises que nous avons encore disponibles, ce qui facilitera les fournitures à bord des différents bateaux.

ACTIVITÉ À CAEN

Peu d'évènements importants dans notre ville. La population y est relativement plus heureuse que dans beaucoup d'autre régions de France, on s'en rend compte au cours de différents voyages, et la Bretagne et la Normandie ont des ressources que l'on apprécie dans la période actuelle.

ATELIERS FRÉMONT

Malgré les difficultés de toutes sortes, parmi lesquelles la rareté des produits métallurgiques et le rationnement d'électricité ne sont pas les moindres, les Anciens Ateliers Frémont poursuivent leurs travaux de réparations pour le compte des industries locales.

Le mois dernier, nous avons eu la satisfaction de reprendre des travaux maritimes. Nous avons, en effet, obtenu la reclassification complète d'un petit chalutier: le « REGINA ROSA II », travaux qu'un armateur replié de Boulogne, nous a confiés. Il s'agit d'un petit bateaux de 16 mètres en assez piteux état, vieux de près de 30 ans, mais qui marchant au charbon a encore la possibilité de rendre service et d'aider au ravitaillement. On vient également de nous confier les réparations sur un remorqueur à Ouistreham. Ce remorqueur « BON SECOURS », est d'ailleurs l'un de ceux qui effectuaient les remorquages à Rouen pour notre compte (Maison Thomas).

TRANSPORTS ROUTIERS

Cette activité nous a donné quelques déceptions. Les moteurs de construction récente, ne présentent pas toujours les qualités de fini désirables. Les régies actuelles sont surtout à base de plomb, et des pannes sérieuses sont fréquentes.

Nous poursuivons également d'autres projets, mais il ne faut pas vendre la peau de l'ours. Nous vous en reparlerons si nous réussissons.

URBANISME À CAEN

Nous croyons qu'il vous intéresse de connaître des projets d'embellissement actuellement à l'étude. À une époque où le manque de matériaux réduit singulièrement l'activité des entreprises, les architectes donnent libre cours à leur imagination pour l'embellissement de notre ville.

Il est question de supprimer le marché couvert de St-Pierre ainsi que la poissonnerie, ce qui dégagerait un très bel emplacement en bordure du boulevard des Alliés. Ces marchés seraient reportés sur la route de Cabourg, derrière la gare de la petite vitesse et à proximité des nouveaux abattoirs qui depuis longtemps déjà, devaient être édifiés sur l'emplacement des Anciens Éts Laffetay.

Les urbanistes désirent également que les Caennais puissent enfin voir leur châteaux. Ce monument remarquable reste caché à leurs yeux, il faut le découvrir dans le dédale de rues sombres et tortueuses. Les architectes ont donc proposé de créer de larges percées qui réaliseraient de belles perspectives sur le monument le plus majestueux de notre ville.

NOUVELLES DIVERSES

Nous avons pensé qu'il vous serait agréable de recevoir des nouvelles de Bretagne. À cet effet, nous avons demandé à certaines assistantes sociales de nous communiquer des renseignements susceptibles de vous intéresser. À ce propos, nous vous signalons que des centres existent à :

DINARD - ST-MALO - DINAN

SAINT-BRIEUC

PAIMPOL

MORLAIX

VANNES

Au cas où vos familles auraient besoin de renseignements, de démarches, elles peuvent en toute confiance s'adresser aux assistantes sociales, qui se feront un plaisir de leur rendre service. Déjà plusieurs nous ont signalé des difficultés, et nous avons fait notre possible pour les résoudre.

Nous avons d'ailleurs communiqué à certains de ces bureaux, les listes des familles de notre personnel.

L'assistante sociale de Saint-Malo nous a communiqué les nouvelles suivantes :

Le commandant Briant, commandant du port, est maintenant à la tête de la cité. Des cantines scolaires viennent de s'organiser pour les «Trois Villes», ce qui permet d'assurer aux enfants pour les mauvais jours un repas chaud et substantiel. L'activité du port de St-Malo / St-Servan est minime. Les nouveaux travaux permettent d'éviter une crise trop aigüe de chômage. Les équipages de 5 « terre-neuvas » qui sont à Saint-Pierre, attendent leur rapatriement. On est toujours sans nouvelle de 28 manquants de « NOTRE DAME DU CHATELET ». Une école d'apprentissage maritime va s'ouvrir prochainement à Dinan, ainsi qu'un centre de jeunesse pour les jeunes filles : enseignement ménager. St-Malo ayant déjà un centre « école ménagère » avec section hôtelière.

À Cancale, on prépare également une école maritime, ainsi qu'une école ménagère pour jeunes filles. La pêche a été très bonne cet été ainsi qu'à St-Jacut.

Les marins de Plouër, terriens par force, demandent à reprendre les embarquements. Mr Flau, ancien commandant, a remplacé l'ancien maire, Mr Roger.

Partout les bonnes volontés tâchent de s'unir pour organiser leur activité, reconforter ou aider et permettre à tous de garder confiance dans l'avenir du Pays.

L'assistante sociale de St-Brieuc nous communique que les mêmes activités règnent dans sa région pour organiser des oeuvres d'entraide pour l'hiver : repas bon marché, parrainage de vieillard, cantines scolaires de Cesson en St-Brieuc.

Hillion, à 10 km de St-Brieuc a reçu la visite de l'aviation, sans heureusement causer de victimes.

Monseigneur Le Bellec, vicaire général de St-Brieuc, a été nommé évêque de Vannes.

.-----

Monsieur Girre, qui était 1er lieutenant à bord de l' « ÉGÉE » et était prisonnier en Allemagne, est revenu de captivité et se trouve en bonne santé - Il nous a demandé de reprendre un embarquement.

--o-0000-o--

n°5 - février-mars 1942

BULLETIN DE LIAISON

Nous regrettons de ne pas avoir de nouvelles intéressantes à vous communiquer concernant Caen et sa région.

On prétend que les gens heureux n'ont pas d'histoire, ne vous hâtez pas de conclure que le statu quo actuel, même en Normandie, soit synonyme de bonheur.

Nous avons pensé qu'il vous intéresserait d'être tenu au courant de l'état actuel de la flotte de commerce française, et du programme de reconstruction projeté.

SITUATION DE LA FLOTTE COMMERCIALE FRANÇAISE PROJETS DE RECONSTRUCTION

À la fin 1941, la situation des pertes de la flotte commerciale se présentait comme suit :

| | | |
|--|----------|------------------|
| Navires français perdus par faits de guerre | 65 | 312.421 t. |
| Navires français saisis par les anglais | 131 | 606.578 t. |
| Navires français saisis par les Allemands | 53 | 227.661 t. |
| Navires français immobilisés aux États-Unis | 21 | 130.435 t. |
| Navires français immobilisés en Amérique Sud | <u>4</u> | <u>34.271 t.</u> |
| Total ... | 264 | 1.310.766 t. |

Soit un pourcentage de perte de : 46%

Pour notre société, les chiffres sont les suivants :

| | |
|--|------------------|
| Tonnage de la SNC, en 1939, à flot | 51.203 t. |
| En construction (dont « ÉGÉE » lancé en 1940 | <u>8.803 t.</u> |
| Total ... | 60.006 t. |
| Vapeurs coulés à fin 1941 | 15.007 t. |
| Vapeurs saisis | <u>13.171 t.</u> |
| Total ... | 28.258 t. |

Soit : 46% de perte.

Les services de la Marine marchande se préoccupent actuellement du remplacement des navires disparus.

Une première tranche du programme est en cours de réalisation. Elle comprend :

- 2 vapeurs de 2.650 t.
- 9 vapeurs de 3.500 t.
- 4 vapeurs de 4.700 t.

En supposant que l'approvisionnement se fasse normalement, ce tonnage devrait être à disposition en 1943.

Une deuxième tranche plus importante vient d'être prévue. Elle comporte 1.500.000 t. De jauge brute pour l'ensemble de la flotte française. Le mise en chantier devrait être réalisée en 5 ans.

Sur ce tonnage global, 785.000 t. JB seraient réservées à des constructions conformes à des prototypes déjà définis, ou bien dont l'étude est en cours. La répartition serait :

| | |
|----------------------------|------------------|
| Cargos longs courriers | 250.000 tonneaux |
| « » Afrique du Nord | 107.000 « » |
| « » Caboteurs | 78.000 « » |
| Pétroliers longs courriers | 140.000 « » |
| « » Caboteurs | 10.000 « » |
| « » Charbonniers | 140.000 « » |

En ce qui concerne les charbonniers, les prototypes choisis sont :

- Vapeurs de 6.000 t.
- « » de 4.700 t.
- « » de 3.500 t.
- « » de 2.650 t.
- « » de 1.500 t.
- « » de 900 t.

L'étude de chaque prototype a été réservée à des armements déjà spécialisés dans l'exploitation de ces bateaux.

Nous avons eu la satisfaction de voir accepter comme prototype des 3.500 t. Le vapeur type « ÉGÉE » et des 2.650 t. Le type des bateaux en construction à Grand-Quevilly, vapeurs non encore dénommés et provisoirement appelés « Y-9 » et « Z-9 ». Ces deux bateaux ont été sérieusement avariés lors de l'incendie des docks de pétrole de Rouen. Ils sont maintenant de nouveau sur chantier. Le « Y-9 » très avancé, serait lancé si le suif nécessaire pouvait être mis à disposition des chantiers. Le deuxième en est au montage des membrures. Les machines de ces deux bateaux sont immobilisées à Dunkerque, elles ont subi quelques avaries, mais les ateliers de Penhoët à St-Nazaire

ont refait 2 appareils moteurs identiques qui sont destinés en principe aux deux bateaux de Rouen, les machines de Dunkerque étant affectées aux vapeurs de 2.650 t. qui seront construits ultérieurement.

L'Union Industrielle et Maritime a été désignée pour l'étude des 4.700 t. type « PAUL DE ROUSIERS » qui a été lancé il a quelques mois à Port de Bouc.

La SNCF étudie pour son propre compte un type de 6.000 t.

La Sté Nantaise des Chargeurs de l'Ouest a été chargée de l'étude des prototypes 1.500 t. et 900 t. en raison des facilités de relations qu'elle peut avoir avec les Ateliers de la Loire qui ont été choisis pour établir les plans de ces prototypes non encore existants.

Les services des Constructions Navales se montrent très optimistes sur la réalisation de ce programme. Il paraît que les matières nécessaires doivent être fournies en temps, et les cales disponibles doivent permettre les constructions.

Les chantiers prévus sont :

- Grand-Quevilly - bateaux de 2.650 t.
- Chantiers et Forges de la Méditerranée - vapeurs de 3.500 t.
- Chantiers de Blainville - vapeurs de 3.500 t.
- Chantiers de la Loire - vapeurs de 3.500 t.
- Chantiers de Port de Bouc - vapeurs de 4.700 t.

La question des auxiliaires s'est révélée plus difficile à résoudre, les auxiliaires étaient autrefois de provenance anglaise. Les Ateliers de la Loire, la SCAM et quelques maisons marseillaises étudient la réalisation d'auxiliaires français ou sous brevets étrangers.

La construction des 1.500 t. et 900 t. n'est encore qu'à l'état de projet. L'exploitation de ces tonnages sous pavillon français s'étant révélée, avant les hostilités, impraticable, et cependant ce tonnage est très demandé par les importateurs, notamment pour les anthracites. Il faut espérer qu'après la guerre, cette lacune dans la gamme des tonnages français, pourra être comblée.

On envisage pour ces derniers bateaux une propulsion par Diesel, la jauge nette sera très réduite, pour permettre une exploitation dans des conditions normales.

Les Maisons d'Armement ont été invitées à présenter séparément leur programme de renouvellement ; il n'a encore été rien décidé quant à l'attribution des bateaux à construire.

APPRENTISSAGE ET ENSEIGNEMENT MARITIME

Vous savez que la charte du travail parue au dernier trimestre 1941 doit servir de base pour régler l'économie des industries terrestres.

Au point de vue maritime, l'Amirauté envisage la mise au point des statuts de l'Armement. Les statuts à la pêche sont déjà sortis depuis 6 mois ; ceux de l'armement au commerce sont encore à l'étude, mais dès à présent l'Amirauté s'est préoccupée de l'organisation de l'apprentissage et de l'enseignement maritime. Cette dernière question a été très controversée ; ce sont là des problèmes très importants dont dépendra l'avenir de la Marine de commerce. Elle intéresse au premier point le personnel navigant et surtout les chefs de familles dont les enfants désirent choisir la carrière maritime.

Nous vous avons rédigé en annexe une note qui résume les différentes instructions passées à ce jour. La nouvelle organisation prévoit la création de cadres et à ce point de vue l'Amirauté a eu raison de faire appel à du personnel navigant averti, pour le placer à la tête des différentes écoles. Monsieur Davaine, nous vous l'avons signalé dans un précédent bulletin, a été nommé directeur à l'Île d'Yeu. Monsieur Cornic vient d'être nommé directeur de l'École de Pêche de Port-en-Bessin.

UNION SOCIALE MARITIME

Nous vous avons déjà signalé la création, le long des côtes françaises, de postes d'assistantes sociales destinées à visiter les familles et à les aider de leurs conseils et de leur activité, besoin qui se fait particulièrement sentir dans la période actuelle.

Nous avons demandé à cet organisme d'envisager la création d'un poste d'assistante à Caen, la côte bas-normande n'ayant pas été prévue jusqu'à présent. Nous espérons que nous pourrions obtenir satisfaction et que nous pourrions, localement, rendre des services à vos familles.

NOUVELLES DE CAEN

Nous avons le regret de vous apprendre le décès de la mère de Monsieur Mocquard, et nous le prions de bien vouloir trouver ici l'expression de notre sympathie et de nos sentiments de condoléances.

TRAVAUX AU PORT DE CAEN

Les Ponts & Chaussées ont commencé les dragages du quai aux « Aciers » prévue à l'entrée du port privé de la Sté Métallurgique de Normandie. L'étude du magasin

général dont la construction est envisagée à l'emplacement même du bureau de la SMN au Nouveau Bassin est maintenant au point, mais les matériaux manquent pour la réalisation.

ANCIENS ATELIERS FRÉMONT

Les Anciens Ateliers Frémont poursuivent leur activité de réparations. Nous procédons actuellement à l'équipement d'un chalutier à gazogène, le manque de mazout entravant l'activité des pêcheurs. Nous serions heureux si nous pouvions mettre au point un système qui permettrait d'améliorer un ravitaillement précaire.

Les pilotes de Ouistreham sont toujours dans l'inactivité. Madame Moran, l'une des femmes de l'un d'eux vient de prendre un café rue Neuve-Saint-Jean.

Le restaurant de l'Univers Le Bras, où beaucoup d'officiers prenaient pension lors de leur séjour à Caen, vient d'être vendu à Mr Lizion qui tenait autrefois le café du Bon Coin, bien connu des équipages.

--o-0000-o--

n°5-annexe

NOTE SUR L'APPRENTISSAGE ET L'ENSEIGNEMENT MARITIME

APPRENTISSAGE MARITIME

Il doit être fait une distinction entre l'Enseignement maritime et l'Apprentissage maritime.

L'enseignement maritime est donné dans les Écoles nationales de Navigation maritime, les Écoles de Pêche, comme dans les Écoles privées de Navigation, de Mécanicien ou de TSF. Toutes ces écoles préparent aux divers brevets, diplômes de la Marine marchande, donnant les titres de Capitaine, d'officier, de Patron, etc.

L'apprentissage maritime a pour but la formation des équipages. Il devra toucher dès leur début dans la vie maritimes 14 ans, tous les jeunes marins.

Cet apprentissage se fait dans les Écoles d'Apprentissage maritime et au cours des embarquements ; il est contrôlé et complété dans les Chantiers de Jeunesse de la Marine, où en zone libre seulement pour le moment, les jeunes marins accomplissent le stage obligatoire;

L'Apprentissage maritime ne donnera pas seulement un enseignement technique t nautique, mais aussi une éducation générale, professionnelle et civique, physique et morale.

Le certificat d'aptitude professionnelle (CAP) est la sanction de l'Apprentissage maritime. Les programmes ont déjà été établis pour le marin du commerce (Pont) et pour le marin pêcheur. Ceux du marin du commerce (Machine) et d'agent du service général seront définis ultérieurement.

Il est envisagé de rendre le CAP obligatoire dans l'avenir pour tous les candidats de tout grade à la plupart des examens de la Marine marchande et de Pêche. Pour la généralité des marins, il sera acquis à l'issue du séjour dans les Écoles d'Apprentissage maritime ; pour les autres et en particulier pour la plupart des officiers, il sanctionnera le passage dans les Chantiers de Jeunesse maritime.

ÉCOLES D'APPRENTISSAGE

n°5-annexe

Elles sont ouvertes aux jeunes marins âgés de 14 à 17 ans justifiant déjà de six mois de navigation professionnelle.

En raison des circonstances, l'Administrateur du Quartier peut, lorsque les conditions locales ne permettent pas l'embarquement, autoriser l'accès des EAM à ceux qui n'ont pas encore six mois de navigation.

De même, à titre provisoire seulement, l'accès des EAM est autorisé aux inscrits âgés de plus de 17 ans désireux de préparer le CAP.

L'apprentissage qui sera gratuit comprendra :

A) L'apprentissage en ateliers (charpentage, calfatage, forge, travail du filin et du fil d'acier, de la toile, des filets).

B) L'apprentissage à la mer, sur des embarcations de l'école, il sera complété par la navigation effective exigée des candidats au CAP.

Une séance quotidienne d'éducation physique est prévue ainsi que plusieurs heures de sports par semaine.

L'instruction générale doit être maintenue au niveau du certificat d'études primaires. Si de très bons apprentis se révèlent particulièrement doués, ils seront poussés vers d'autres écoles.

DURÉE DES ÉTUDES

Sauf autorisations spéciales dues aux circonstances actuelles, les candidats au CAP doivent justifier de 15 mois de navigation professionnelle, et avoir suivi pendant 9 mois les cours d'une EAM.

Normalement, ces 9 mois seront répartis en 3 périodes annuelles de 3 mois chacune ; dans l'intervalle, le jeune marin doit naviguer au commerce ou à la pêche. Dans le cas où il serait impossible aux élèves de s'embarquer, la durée de leur scolarité devra être augmentée.

CADRES DES EAM

Les organismes qui gèrent actuellement les écoles, ont recruté une partie de leurs cadres parmi les officiers de la Marine marchande en activité ou en âge d'activité. Leurs liens avec eux doivent être réglés par contrat dont modèle a été adressé aux Directeurs de l'Inscription maritime.

Un arrêté admet l'entrée en compte pour l'obtention de la pension de retraite des services accomplis dans les EAM pour les marins y faisant fonction de directeur chef d'École, de chef-adjoint ou d'instructeur. Ils seront affiliés à la Caisse de Prévoyance.

Lorsque ces officiers appartiennent au cadres permanents d'une compagnie de navigation, leur détachement à l'Apprentissage maritime doit faire l'objet d'une lettre par laquelle l'armateur déclare que l'officier détaché continue d'appartenir aux cadres de la Cie, d'y concourir à l'avancement et à l'ancienneté et qu'il retrouvera à l'issue de son détachement la position de départ avec solde.

Le détachement dans les EAM ne devra pas excéder deux années.

L'Apprentissage maritime doit être une fonction à laquelle participent le plus grand nombre possible, et les EAM ne doivent pas constituer un refuge pour les marins qui n'aiment pas la mer.

--o-0000-o--

n°6 - avril-mai 1942

BULLETIN DE LIAISON

Les complications de transmission des documents à la ligne de démarcation, nous ont incités à rédiger ce bulletin à Marseille.

NOUVELLES DE CAEN

Monsieur Geffroy, en cours des conversations qu'il a eues avec vous, vous aura donné les renseignements concernant votre port d'attache et la Région normande.

Depuis son départ de Caen, nous avons eu à déplorer le décès de Monsieur Pellier père, décédé subitement fin mars, et de Monsieur Pouchard, directeur de la Maison Legallais & Bouchard, fournisseurs de notre compagnie depuis de nombreuses années.

Monsieur Carpentier, qui a pris sa retraite il y a quelques mois, commande actuellement le remorqueur « NEUTRAL » de la Maison Mercier.

Nous vous signalons également que, fin mars, un chapelet de bombes est tombé à proximité de l'église de Vaucelles, détruisant des vitraux, les dégâts étant heureusement matériels (deux blessés légèrement seulement).

D'après les renseignements que nous avons pu avoir, la centrale des hauts fourneaux à Caen, a été bombardée récemment, il y a plusieurs victimes.

Les Chantiers du Trait aussi, ont été très touchés, au début d'avril, les premiers bombardements n'avaient pas fait de victimes, cette fois, malheureusement, il y a 14 morts à déplorer. Monsieur Riolland a été gravement blessé, il va beaucoup mieux, mais doit rester en clinique encore plusieurs mois (fracture de la jambe). Un jeune ingénieur des « Machines » a été également blessé sérieusement (artère fémorale coupée).

NOUVELLES DE ROTTERDAM

Monsieur Faucher et Monsieur Guillin ont pu se rendre, début de ce mois à Rotterdam ; ils ont eu la joie de retrouver tut le monde en bonne santé. Monsieur Dekkers et tout son personnel se sont vivement inquiétés du sort de chacun, et adressent à tous leur bon souvenir.

La flotte Dekkers a été très éprouvée, ils ont perdu 5 bateaux sur 9 ; ils leur restent encore 3 navires qui effectuent, sous le contrôle même de la Maison, mais suivant les instructions données par les autorités d'occupation, des voyages entre la Suède et l'Allemagne.

La ville de Rotterdam a été gravement touchée. Après 2 h 1/2 d'un bombardement systématique, le centre de la ville était en feu, et l'incendie a duré plus de 4 jours, anéantissant toute la partie comprise entre la Meuse et la gare principale. Tout est rasé et complètement déblayé maintenant ; même spectacle de l'autre côté de la ligne de chemin de fer.

Le café « La Confiance », bien connu des équipages, n'existe plus, l'hôtel Atlanta a été reconstruit, et avec la Mairie, l'Hôtel des Postes, et la Nouvelle Bourse qui vient d'être terminée, émergent seuls sur le terrain complètement désert.

D'après les Rotterdamois, il y a eu 30.000 victimes. Nous avons eu des détails intéressants et pénibles sur les combats qui ont été livrés par parachutistes ; tous ces événements ont contraint la Hollande à déposer les armes au bout de 5 jours, la menace d'un sort identique pesant sur les villes d'Utrecht, Amsterdam, La Haye. Les Hollandais ont un moral merveilleux, et malgré leurs revers, conservent l'espoir en des jours meilleurs.

Le ravitaillement est plus copieux qu'en France, les Hollandais, étant considérés comme race germanique, ont des cartes plus abondantes et qui sont plus facilement honorées. C'est ainsi que dans tous les cafés on sert des petits sachets de sucre, chose inconnue chez nous. Le marché noir s'y pratique couramment, et on peut s'approvisionner même assez facilement, mais à des prix bien supérieurs aux nôtres.

Nous avons également visité les Chantiers Waalhaven, et nous avons à vous transmettre le bon souvenir de M. Hosflag, M. Van Leventer, M. Visser, M. Vanderveel, sans oublier M. Stephen, qui est rentré, après un séjour de 7 mois 1/2 dans une prison en Allemagne, pour paroles imprudentes. Le capitaine Vrolyck du « KATWICK » subit actuellement le même sort.

RECOMMANDATIONS

Bien que ce bulletin ne soit pas destiné à des fins de services, nous croyons utiles de vous recommander de faire tout votre possible pour donner satisfaction, pour le trafic des diverses, aux différents Agents (chargement et déchargement), administration, etc

....

n°6 - avril-mai 1942

Pour les raisons que vous connaissez bien, nous aimerions mieux voir nos bateaux aller plus souvent vers Oran ou Casablanca. Il faut que, de votre côté, vous ne souleviez pas trop d'objections, lorsqu'on charge à bord des marchandises diverses. Nous savons fort bien que nos vapeurs ne conviennent pas toujours, mais la bonne volonté du bord peut, bien souvent, suppléer à une insuffisance de matériel.

Attention également à bien effectuer le contrôle et le pointage ; une réserve faite en bon temps, permet de solutionner rapidement un litige ; les transports maritimes étant couverts, sont satisfaits, et l'armement le mieux considéré, est celui qui fait le moins d'histoires.

NOUVELLES DIVERSES

Nous avons reçu de bonnes nouvelles de Norman Howard et de Monsieur Le Louarn.

--o-0000-o--

n°7 - mai-juin 1943

BULLETIN DE LIAISON DE LA SOCIETE NAVALE CAENNAISE

En raison de la continuation des difficultés de passage, actuellement à la ligne de démarcation, nous sommes dans l'obligation de rédiger le bulletin à Marseille ; nous le regrettons, car nous avons l'impression de répéter les différentes conversations que nous avons eu le plaisir d'avoir avec vous.

NOUVELLES LOCALES.

Vous avez été au courant des différentes incursions aériennes sur la Ville de Caen, celles-ci ont été plus fréquentes fin Avril / début Mai, les dégâts ont été peu importants; les points de chute s'échelonnent presque toujours dans la zone : nouveau-bassin, quartier de Vaucelles. Fin Avril, deux bombes sont tombées sur la ligne de chemin de fer qui descend de Clopée, et n'a occasionné que des dégâts minimes. Quelques jours plus tard, dans la nuit du 2 Mai, quatre alertes dans la même journée, dont trois avec jet de bombes; un chapelet a été égrené entre la are et la caserne d'artillerie, des bombes sont tombées sur la gare de triage, on a eu à déplorer le décès d'un cheminot et deux blessés graves. Un des gazomètres a été incendié.

La semaine suivante, une alerte en plein jour, à midi un quart, à la sortie des bureaux, aurait pu avoir des résultats fâcheux, et c'est un miracle qu'il n'y ait eu ni tués, ni blessés; une vingtaine de bombes étaient échelonnées entre le pont de l'Orne et les Chantiers de chez COMBY.

Un détail curieux qui s'est produit, lors du bombardement de l'église de Vaucelles, toutes les statues de l'église sont tombées, sauf une, Saint Michel, le Patron de la paroisse ; cette preuve de stoïcisme lui vaudra vraisemblablement dans l'avenir de nombreuses visites.

Des événements beaucoup plus graves se sont renouvelés: emprisonnement d'otages et aggravation des sanctions, à la suite de deux déraillements de trains de permissionnaires, qui, à 15 jours d'intervalles, se sont produits entre la gare de Moulton et de Mézidon ; de nombreux Caennais ont été emprisonnés, perquisition et déportation de plusieurs ouvriers, notamment sur le port. Un service de garde a été instauré entre Lisieux et Bayeux; au début, la Municipalité, toujours bienveillante en la per-

sonne de son Conseiller Municipal, Monsieur Legris, avait distribué gracieusement : paquets de cigarettes, chocolat, vin, sardines à l'huile, mais les réserves de l'intendance n'ont pu permettre longtemps cette générosité.

Les réquisitions de chevaux se poursuivent à une allure assez inquiétante, et c'est par trains entiers qu'ils sont acheminés vers d'autres destinées.

Les pilotes de Ouistreham, las de l'inactivité, viennent d'aménager un bateau pour la pêche au chalut, nous ne savons pas encore si les résultats ont été heureux.

NOUVELLES DE LA SOCIÉTÉ

Nous avons eu le regret d'apprendre les avaries survenues aux deux vapeurs, toujours provisoirement baptisés Y9 et Z9 à Grand-Quevilly. Une première bombe a traversé la dunette de l'« Y9 », écornant le compartiment du servo-moteur et de la barre à bras. Traversant la coque, elle a éclaté au contact du sol, occasionnant des détériorations. Une 2^{ème} bombe est tombée quelques mètres plus loin, atteignant le bateau de ses éclats, et détériorant les étais et la partie basse de la cale de lancement. Les machines en construction à Saint-Nazaire ont été atteintes, et un cylindre a dû être butté.

La Société de Gérance et de Navigation, désirant développer le service d'entraide des bateaux, a fait l'acquisition en bordure du canal, d'un terrain de 4 hectares qui, pour le moment, a été transformé en jardin potager. Les résultats étaient prometteurs, mais les lapins de garenne nombreux et peu inquiétés, ont trouvé cette initiative très heureuse.

Les Ateliers Frémont continuent la reclassification du s/s « REGINA-ROSA II », mais ne semblent pas avoir battu le record de la rapidité. Après l'avoir péniblement hissé sur la cale à bois et contrairement aux prévisions, nous avons eu presque autant de mal à la remettre à flot. Nous avons néanmoins eu la satisfaction de ne rien détériorer des installations des Ponts et Chaussées; cette Administration poursuit ses travaux au Port Privé de la SMN, le dragage est à peu près terminé, mais la terre du Quai aux Aciers pratiquement dégagée, de telle sorte que les pale-plates vont pouvoir être enfoncées. Les déblais ont été déversés sur les terrains vagues près du Môle, ces terrains inemployés, permettront, vraisemblablement, l'installation d'usines nouvelles.

NOUVELLES DIVERSES

Nous avons eu la visite de l'ancien Radio du s/s « ÉGÉE », conversation très intéressante. Le bateau anglais sur lequel se trouvait cet ancien T.S.F. a été torpillé à son 2^{ème}

voyage, sur le Canada, voyage qui lui plaisait particulièrement, en raison de l'accueil touchant qu'il recevait à chaque escale.

Nous avons eu quelques nouvelles de Swansea et de Bristol; le centre de la Ville est complètement détruit.

Nous avons eu tout dernièrement des nouvelles de Mr. Le Louarn qui se trouve avec M. Mabyre, ancien 3^o Mécanicien; ils sont Capitaine et Chef-Mécanicien sur le même bateau.

--o-0000-o--

Sillage 1947-1950

n°8 - novembre 1947

SITUATION DES NAVIRES

Nous avons l'espoir de voir naviguer avant la fin de l'année le premier navire canadien, sous pavillon SNC. Malheureusement dans ce pays comme dans beaucoup d'autres, les prévisions de livraison ne sont pas observées.

Monsieur Douarin et Monsieur Primault sont déjà sur place à Lauzon, et nous avons reçu de leurs nouvelles ; leur voyage s'est effectué en avion dans de parfaites conditions, leur impression, à la première visite est favorable, mais ils doutent que le bateau puisse être terminé fin 1947, avant la prise des glaces, ce qui retarderait de quelques mois la mise à disposition du « PHRYNÉ ».

Le deuxième navire de 5.000 t. est prévu pour le milieu 1948. Quant au 3 bateaux de 7.500 t. Toujours retardés par une grève interminable dans les usines construisant les chaudières, on parle maintenant de livraison fin 1948.

Ces retards sont décevants, car nous espérions bien que la totalité de la flotte SNC, aurait été constituée dans le premier semestre de l'année prochaine.

L'avenir, toujours incertain, fait craindre de ne pouvoir reconstituer notre tonnage aussi rapidement que nous l'espérons ; c'est la raison pour laquelle chaque fois qu'il nous est possible ou plutôt chaque fois qu'on nous le propose, nous nous intéressons à des épaves, ou aux navires disponibles appartenant à l'État, que nous conservons en gérance technique, en attendant le tonnage neuf.

Nous avons visité, en effet, avec Monsieur Cornic, à deux reprises, un navire ex-allemand, le « BELGRAU », faux-ponts, filant 14 nds. Ce navire avait été transformé en dragueur de mines magnétiques ; sabordé en 1944, il fut péniblement renfloué et se trouve maintenant dans la cale sèche de Bordeaux. C'est un bateau qui a beaucoup souffert, mais qui est superbe comme échantillonnage, et fait curieux, l'eau limoneuse de la Gironde a très peu altéré les machines et la coque.

Nous avons fait des propositions aux Transports Maritimes pour participer à la remise en état du navire, nous ne savons encore si elles seront prises en considération.

D'une façon générale, les armateurs, et cela est compréhensible, ne sont pas très disposés à reconstituer leur tonnage en navires renfloués ; il y a une trop grande part d'incertitude pour l'utilisation ultérieure, mais certains armements recouvrent encore à ces bateaux pour éviter d'avoir à payer les soultes d'âge et soultes techniques. Les

dernières risquent d'être particulièrement lourdes, car basées sur le taux de change, non pas à la date de livraison du navire, mais à la fin du programme de reconstruction pour faire une péréquation totale entre les armements.

En ce qui concerne les navires actuellement en exploitation, toutes les réparations de remise en état seront terminées en fin 1947, si les grèves le permettent, avec la fin des travaux du « ÉGÉE » et du « MÉDÉE ». C'est un gros point pour nous d'avoir une flotte réparée avant le retour à des conditions plus normales et plus économiques d'exploitations. Le régime de la charte d'affrètement doit obligatoirement prendre fin au 1^{er} mars 1948, puisque les armateurs sont encore liés à l'État.

Ce sont plutôt pour des raisons politiques que ce régime est actuellement maintenu, et le Ministre, à la suite de la disparition de son projet, n'a pas voulu prendre position avant le vote du statut de la Marine, les complications actuelles ne sont pas faites pour hâter l'examen de ces questions.

Le navire « LENS » ne sera vraisemblablement prêt que dans le premier trimestre de l'année prochaine.

Les différents navires de série 3.500 t. construits en France, ont eu quelques avatars dès leur mise en service, leur construction a été particulièrement heurtée, les chefs de file - chantiers ont changé plusieurs fois. Les conditions d'approvisionnement en matériaux n'ont pas permis d'observer les échantillonnages du « DANAÉ » et de l'« ÉGÉE », notamment en ce qui concerne les chaudières, ce qui a entraîné de nombreuses critiques, pas toujours très amicales, ni très franches de la part de certains de nos collègues-armateurs.

Il est bien certain que ce type de navires convient très bien pour Caen, et peut être utilisé très normalement sur la Manche et l'Atlantique ; mais beaucoup de maisons qui l'ont demandé en tonnage de remplacement, envisagent son emploi sur des régions plus éloignées, pour le trafic des arachides, soit pour des transports différents, marchandises diverses, le cubique de ce bateau étant favorable.

La machine aussi a été critiquée, elle n'est pas conforme à celle de l'« ÉGÉE ». Contrairement à notre désir, on a voulu adjoindre un système Götaverken, pour lequel les différentes dimensions des cylindres de machine avaient été calculées ; le matériel suédois n'a pas approvisionné, et pratiquement l'appareil moteur constitue une solution boiteuse à laquelle il faudra remédier.

C'est l'ennui de ces études faites en commun dont les résultats ne sont pas la conséquence d'une politique déterminée mais d'une moyenne mal équilibrée des désirs de tous. Raison de plus pour nous de préférer notre indépendance.

En Méditerranée, le petit port de La Nouvelle auquel nous nous intéressons particulièrement, peut recevoir l'« HADRUMÈTE », qui a fait son premier voyage. Nous espérons pouvoir trouver à ce navire une cargaison complète de sortie, cela n'a pas été possible, raisons économiques, et aussi difficultés créées par la concurrence. C'est le jeu normal de la compétition. Ce que nous souhaitons, c'est que le dirigisme n'empêche pas le meilleur de réussir.

Nous manquons malheureusement de bateaux, car il est inutile d'établir un trafic si on ne peut assurer les enlèvements. Nous avons cherché du tonnage libre, c'est-à-dire moins de 500 t., mais jusqu'à présent les quelques bateaux qui se sont offerts ne sont pas exploitables dans des conditions de sécurité suffisantes.

Après avoir eu quelques craintes sur les moteurs du « TSELFAT » ce navire a repris une rotation régulière, c'est lui qui contribue principalement à amorcer le lancement de La Nouvelle.

« DAPHNÉ » - Le « DAPHNÉ » a effectué son voyage inaugural sur la relation Caen / Oran que nous désirons réaliser. Nous n'osons pas encore appeler ce trafic « Ligne Régulière », car nous craignons toujours des réactions de voisins ; pour le moment nous sommes aux Transports Maritimes en voyages consécutifs. Nous aurions bien fait une petite réception de publicité lors de l'arrivée du bateau à Caen, mais vous savez le désordre que le vin occasionne sur les quais, et le spectacle dans la période de laisser-aller actuel n'aurait pas été recommandé. Ainsi nous sommes-nous abstenus.

Les opérations ont été relativement satisfaisantes. Si nous comparons aux autres ports, le manquant n'a pas été aussi catastrophique que nous pouvions le craindre, mais nous sommes encore loin de pouvoir assurer des voyages compensés, et il nous faut recharger à Brest pour la descente.

Nous ne nous faisons pas d'illusion, ce n'est qu'après la remise en activité de la SMN et des Ciments Français que nous pourrons assurer sérieusement cette ligne.

Le vin était attendu impatiemment par tous les courtiers caennais. À les entendre, tout devait être absorbé très rapidement, mais une fois le navire arrivé, on s'est aperçu qu'il y avait fort peu de place disponible dans les chais ou dans les futailles, et que l'opération de vidange rapide que nous comptions réaliser ne pouvait pratiquement pas être effectuée. Fait plus grave, la clientèle boude à l'achat, et les marchands de vin ont demandé de ne pas hâter le retour du bateau, pour avoir le temps d'écouler leur

marchandise. Peut-être que cette grève perlée de l'acheteur contribue à la baisse des prix, ce serait souhaitable.

NOUVELLES DE CAEN

Depuis notre dernier bulletin qui date du mois d'août, et nous nous en excusons, on ne peut dire que l'aspect de Caen se soit modifié.

Vous savez que trois emprunts régionaux ont été lancés, l'un pour Caen, l'autre pour Aunay-sur-Odon, le troisième pour les communes agricoles du Calvados, afin de financer la reconstruction. Ils ont été difficilement couverts ; c'est inquiétant pour l'avenir car les sommes obtenues sont bien faibles en comparaison de l'effort financier qu'il faudrait réaliser, 1.200 millions pour les 3 emprunts, alors qu'il faudrait 3 milliards rien que pour Caen.

Le Ministre des Finances a fait savoir au Pays que c'est uniquement par voie d'emprunt que la reconstruction pourra être réalisée, et qu'il ne fallait pas compter sur l'État. C'est donc pratiquement aux sinistrés eux-mêmes de se reconstruire, cela paraît à première vue une gageure.

Cependant, des financiers prétendent que si une certaine activité renaissait, on pourrait disposer d'un excédent de crédit de 25 milliards par an, qui pourraient être consacrés à des emprunts si la clientèle avait confiance.

C'est évidemment une bien petite somme, puisque Monsieur Dautry, avant son départ, estimait à 3.000 milliards le montant total des dommages ; cela donne une idée du temps qu'il nous faudra pour nous remettre en état.

Quand on voit cette situation, il n'est pas douteux qu'il faut nous adresser à un « Banquier », et ce « Banquier » c'est l'Amérique. Cela explique bien des choses.

L'effort principal de reconstruction est disséminé à Caen dans plusieurs îlots, le principal et le premier de tous, fut le port. À l'heure actuelle, la centrale électrique re-fonctionne avec la même puissance qu'avant guerre. C'est une très belle réalisation qui fait honneur au travail de l'Union Électrique de l'Ouest. On doit lui adjoindre prochainement la centrale de Manheim, ancienne usine souterraine allemande qui fonctionne au mazout, mais qui sera d'un faible appoint, comparé au besoins d'électricité de notre pays. Elle sera surtout utilisée pour résorber les pointes.

À ce propos, nous nous sommes entretenus de la question courant électrique avec les directions régionales, car il faut s'attendre encore pendant plusieurs années à subir le régime des coupures et de délestage. L'augmentation énorme de consommation en

kiloWatts par tête d'habitant, augmentation due surtout au développement du chauffage urbain électrique, en est la cause. D'autre part, beaucoup d'usines qui, au temps des Allemands, produisaient leur courant, ont été dans l'obligation de s'électrifier. Dans les pays du Nord notamment, les textiles produisaient autrefois leur propre force ; c'étaient des sources secondaires d'énergie électrique, mais leur nombre intervenait sensiblement dans le chiffre total.

La production de courant est nettement supérieure à 1938, malgré certaines destructions importantes dans les centrales thermiques, et néanmoins, ce ne sera qu'en 1952 que l'on pourra envisager une alimentation régulière sans délestage.

Cette question est très grave, car elle contribue encore à handicaper le prix de revient français qui n'avait pas besoins de cela, car il est bien élevé par rapport à celui des voisins.

La deuxième réalisation importante de notre quartier, c'est la Minoterie Lemanissier ; elle constitue maintenant un superbe gratte-ciel en briques, de bel aspect pur un bâtiment industriel et que le MRU a fini par rogner d'un étage après de multiples interventions. Le génie civil a terminé, on procède à la construction de l'appareillage et il y a tout lieu d'espérer que la récolte 1948 pourra être moulue à Caen. Ce sera une amélioration pour notre ravitaillement en farine, car étant donné toutes les destructions la capacité de mouture de notre département pourtant producteur, a été très sensiblement diminuée.

La minoterie qui sera à peu près de même importance que celle d'avant-guerre comme capacité de mouture, est cependant agrandie par un atelier de fabrication d'aliments du bétail, par traitement des céréales secondaires. C'est un problème très important dans notre région d'élevage.

Les usines charbonnières se reconstruisent également ; celle de la Maison Allain-guillaume, à laquelle nous sommes intéressés, commence à faire sortir de terre tout un ferrailage métallique qui est l'annonce d'une reconstruction prochaine, dont la finition est prévue pour avril / mai 1948.

Vous savez que c'est Monsieur Chourot qui a apporté sa collaboration pour l'exécution de tous ces travaux.

Enfin, la Navale Caennaise et la SOGÉNA : nos bureaux ont le même volume qu'avant guerre, il nous reste encore à faire des entrepôts, et nous venons seulement d'avoir l'autorisation de construire en bordure de la rue Pierre Berthelot, car il a fallu 2 ans pour connaître le plan d'alignement. Une chose est certaine, c'est qu'étant donné le développement de nos affaires, nos bureaux sont insuffisants, aussi, vraisemblablement dès

l'année prochaine, nous serons dans l'obligation d'en construire d'autres à l'encoignure des deux rues : Pierre Berthelot et rue Dumont d'Urville.

Pour la SOGÉNA, l'atelier de menuiserie est en plein travail ; la Mécanique reste encore à terminer, il nous faut compter encore un an pour atteindre le but final.

En villes, les 3 îlots de construction dénommés ISAI, c'est-à-dire Bâtiment d'État, avancent bien lentement.

Les « Maisons Suédoises », cadeau généreux de nos amis scandinaves sont toujours dans le même état, et ne sont pas encore habitées. Cette situation n'est pas à notre honneur et elle n'incitera certes pas les bonnes volontés à renouveler leur geste généreux.

Un nouveau groupe de maisons doit prendre jour dans le quartier de Vaucelles ; on procède au fonçage des pieux dans le périmètre voisin de l'ancienne Maison Legallais, en bordure de l'Orne.

NOUVELLES DE LA SOCIÉTÉ

Nous avons toujours considéré qu'il était bien regrettable de ne pas avoir à Caen un frigorifique. Le « Frigidaire » tend à se généraliser dans les maisons, ou plus exactement tendra, lorsque ses prix seront plus abordables. De même, une ville se doit d'avoir ses locaux pour y conserver son alimentation. Cela permettrait de diminuer le coût d'existence, en évitant gaspillage et déperdition, et dans une ville où le prix de la vie est particulièrement élevé, une telle initiative devrait être bien accueillie.

Nous vous avons informés que le trafic de base de la Société Air-Normandie était les fromages à l'exportation, et l'été dernier, par suite des complications dans les transports, il s'est trouvé que cette marchandise particulièrement périssable les jours d'orage, risquait d'être gâtée par une trop longue attente sur le terrain de Carpiquet. Plutôt que de faire une chambre froide loin de Caen, et dans un endroit qui ne serait pas définitif, puisque depuis 2 ans, nous attendons toujours de savoir où l'aviation civile pourra se placer sur cet aérodrome, nous avons pensé qu'il serait bon de pouvoir stocker à Caen même, les marchandises destinées à ...

(manque la page 8 du bulletin)

... contre les sociétés, mais contre l'État. Or, comme celui-ci contrôle les prix (tout au moins les prix de base, c'est-à-dire les prix industriels et comptabilisés, car depuis longtemps l'État s'est avéré incapable d'intervenir dans les prix commerciaux et de détail et toutes les dépenses, même celles résultant des complications de grèves ou

complications sociales, se trouvent automatiquement réincorporés dans le prix de revient. Et les grévistes ne se rendent pas compte qu'en employant maintenant de telles méthodes, ils contribuent à augmenter le coût de la vie, et à accentuer l'affaiblissement du franc, toutes choses contre lesquelles ils protestent.

On peut avoir, suivant les opinions politiques, des idées différentes sur les mesures à prendre pour améliorer la situation économique d'ailleurs désastreuse pour un grand nombre de Français, mais il est regrettable que le Gouvernement ne leur fasse pas mieux connaître la lourde charge qu'ils assument en employant de pareilles méthodes.

--o-0000-o--

n°9 - décembre 1947

BULLETIN DE LIAISON

L'année 1947 touche à sa fin et l'époque prédispose aux vœux pour l'année qui vient. Nous vous adressons à tous, ainsi qu'à vos familles, nos meilleurs souhaits de nouvelle année, que nous complétons par des vœux de bonne santé.

Comme les années précédentes, 1947 a été pour la Compagnie une année administrative, non pas ... d'animation, mais de ralenti commercial. Toute notre politique a été de préparer l'avenir, en vue d'une reprise normale des affaires. Nous n'avons pas eu à déplorer d'incidents, ni de complications sérieuses, en dehors de celles que chaque jour nous apporte. C'est plutôt sur le plan national, économique et social que l'année s'est révélée funeste aux intérêts du Pays. Nous ne pouvons que le déplorer, car comme tous les Français, nous supportons le contre-coups d'une période de guerre dont les effets, il est à craindre, se feront encore longtemps sentir.

Par contre, nous avons eu la satisfaction de voir reconnaître en haut-lieu, les mérites qu'ont eus « ceux de la Marine marchande ». Pendant les périodes pénibles de la guerre, deux de nos navires ont été à l'honneur et plus que les bateaux, ce sont les équipages qui ont mérité les brillantes distinctions qui ont été décernées au « GALLIUM » et à l' « ÉGÉE ». Nous savons que ces récompenses honorables ne pouvant être généralisées, le nombre de citations est forcément limité, mais c'est en réalité à la Marine marchande toute entière que ces récompenses s'adressent, à ceux, qui à des degrés divers, ont apporté leur contribution au Pays.

Dorénavant, « ÉGÉE » et « GALLIUM » porteront la marque de leurs citations, et nous tenons à renouveler à chacun des participants, nos vives félicitations et à les remercier de l'honneur qui est ainsi fait à la Compagnie.

1947 a inauguré la mise en service de navires neufs, et tout se passe comme nous l'espérons, nous comptons bien qu'en 19xx l'ensemble de la flotte sera reconstituée.

Nous ignorons encore les dispositions qui seront prises vraisemblablement dans le premier trimestre de l'année prochaine, pour établir le statut qui fixera nos conditions, mais nous aurons au moins la satisfaction d'avoir une flotte remise en état, par les vieux navires remis à neuf, par le rajeunissement des unités nouvelles, et par la mise en exploitation des bateaux neufs.

Nous pouvons donc avec confiance envisager l'avenir. Souhaitons que le marché des frets soit favorable pour l'utilisation de la flotte, écartant ainsi le plus grave de tous les dangers : le désarmement.

Espérons aussi que l'administration sera compréhensive pour ne pas entraver l'effort individuel et que les conditions faites à l'armement français se généralisant à tous les armements mondiaux, pour que la compétition soit faite sur un pied d'égalité.

SITUATION DE LA FLOTTE

Notre dernier bulletin d'information vous donnant des nouvelles assez récentes de l'ensemble des bateaux, il y a peu de changement depuis.

Le navire de 4.700 t. au Canada ne sera vraisemblablement pas prêt avant la prise des glaces du St-Laurent, il faudra donc attendre la débâcle pour que ce navire puisse prendre la mer. Messieurs Douarin et Primault resteront donc immobilisés un long temps dans ce pays que l'Alliance française rend sympathique. Pour Monsieur Douarin ce voyage, qui sera son dernier, mais qui sera le premier du « PHRYNÉ » sera reporté de quelques mois.

Les réparations des derniers navires nécessitant de grosses réparations de reclassifications seront terminées fin décembre / début janvier. Nous rentrons maintenant dans le cycle normal des visites.

Nous regrettons cependant de ne pas pouvoir profiter, comme avant guerre des conditions techniques favorables que nous trouvions dans les ports de réparations étrangers. Il y a bien peu d'amélioration dans les conditions de travail des chantiers français et les immobilisations y sont toujours très lourdes en temps et en trésorerie.

Un changement cependant sur l'avant guerre : alors que nous écartions systématiquement les chantiers méditerranéens et surtout algériens, il se trouve que les dispositions des cales sèches sont maintenant plus favorables dans ces régions qu'avant guerre, notamment pour les réparations d'hiver, qui demandent un temps plus clément. De plus, pour les peintures, il n'est pas contre-indiqué de recourir aux chantiers plus ensoleillés pour les réaliser.

ENTREPRISES MARITIMES DU LANGUEDOC - TRAFIC LA NOUVELLE

Nous avons visité récemment les installations réalisées dans ce petit port. Nous vous avons entretenus de nos projets ; nous avons eu la satisfaction, dans un port encore récemment désert, de voir deux navires, et qui étaient de la SNC.

Un hangar est maintenant édifié, il est indispensable au trafic des marchandises diverses que nous voulons développer, mais il s'avère déjà insuffisant. Ce sont des questions de trésorerie qui en limitent les dimensions.

L'accueil local de l'hinterland, s'il était favorable au début, était cependant empreint d'un certain scepticisme, et nous avons été heureux, lors de ce voyage de voir notre optimisme partagé par tous, et l'âpreté de la compétition des ports voisins suffirait à elle seule à nous montrer que nous sommes sur la bonne voie. Il faudra naturellement s'attendre à des réactions, elles sont normales, mais la bonne impression que les équipages et les navires ont déjà provoquée, est une garantie de plus de la réussite.

Le problème le plus grave, c'est de trouver du tonnage, car pour l'instant, nous ne sommes pas libres. Nous espérons que dans cet ordre d'idées nous aboutirons également à un résultat.

Dans notre dernier bulletin, nous vous avons entretenu de la constitution d'une société d'études pour le développement d'une affaire frigorifique en Basse Normandie. Nous avons l'intention de monter un frigorifique à Caen, modeste à ses débuts, extensible par échelons d'agrandissement. Mais étant donné les difficultés de se procurer un matériel très rare, et dont les délais de livraison sont de l'ordre d'au-moins 2 ans, nous avons soumissionné avec succès pour l'achat à la Société des Surplus du Frigorifique de Cherbourg, frigorifique américain, créé lors du débarquement dans les casemates de la Pyrotechnie du Nardouet, près Cherbourg. Il s'agissait de trois immenses tunnels, munis d'installations modernes, que nous avons été assez heureux d'obtenir. Nous sommes certains d'avoir ainsi le machinisme nécessaire. La compétition était d'ailleurs assez serrée, puisque 15 maisons se présentaient aux enchères, comprenant notamment des constructeurs désireux d'obtenir du matériel et plusieurs sociétés de Rouen et d'ailleurs, décidées à les acheter.

Nous procédions au démontage, lorsque le Ministère du Ravitaillement, en raison de la nouvelle politique envisagée, et dont vous avez eu les échos dans les journaux, a désiré remettre une exploitation, tout au moins deux des trois galeries ; ceci vous donne une idée de la façon dont peut être gérée une collectivité même d'État, qui une semaine vend du matériel et la semaine suivante vous donne l'instruction de suspendre le démontage pour le remettre en marche.

Mais, et ceci est inespéré pour nous, cela va nous amener à nous mettre immédiatement en activité pour notre nouvelle profession et nous prenons nos dispositions pour accueillir dans le pays producteur de la Manche, des viandes d'importation, qui, dans

l'idée du nouveau ministère doivent contribuer à faire baisser le taux actuel. Nous nous réjouissons donc à ce double point de vue.

L'installation au fréon, très moderne mais très délicate, est donc démontée. Nous la réinstallerons à Caen. Les deux installations à l'ammoniaque seront remises en marche suivant les instructions que nous recevons et la société d'études deviendra prochainement une société d'exploitation.

RECONSTRUCTION

Pour les besoins de nos extensions, nous avons acheté le mois dernier un lot de terrains sur le boulevard Leroy, dans l'intention de construire quelques maisons, car vous n'ignorez pas que pour se développer, il faut du personnel et que la question primordiale est celle de l'habitat.

Nous avons fait nos premières armes dans les travaux publics en reconstruisant nous-mêmes nos bureaux et nos ateliers, cela nous a donné le « goût de la pierre », et nous voudrions faire maintenant des maisons.

Malheureusement, les terrains appartiennent maintenant à des groupements dit de « remembrement », et il faut attendre que celui-ci soit acheté pour pouvoir reconstruire. Les terrains que nous avons acheté sont aussi réclamés par la mairie, qui veut réaliser une crèche, dite suédoise, les bâtiments étant fournis par ce pays scandinave, et l'on nous offre en contre-partie un lot de terrain en face la place d'Armes, dont l'exposition nous plaît particulièrement, mais dans un périmètre dont le degré d'avancement au point de vue remembrement risque de retarder notre programme.

Dans ce dossier, comme dans d'autres, c'est toujours l'administration qui retard, mais nous ne voulons pas critiquer à priori. Il faut se rendre compte des problèmes que comporte la situation d'une ville sinistrée, du relotissement et de la modernisation de tous les quartiers. On nous citait notamment pour le quartier St-Jean la proportion faramineuse de bâtiments en co-propriétaires, ce qui vous donnera une idée de l'accord qu'il faut réaliser pour obtenir l'acceptation de tous les participants ; c'est vraiment gigantesque comme travail.

Ajoutez à cela que l'urbanisme qui, en général, est plus artiste qu'administrateur, dans le désir d'atteindre la perfection, complique sérieusement les conditions.

Pour le même quartier précité, 2/5^e des surfaces habitées vont se trouver expropriées, pour réaliser le programme d'élargissement de la rue ; vous comprenez les complications qui en résultent pour refaire entre tous les anciens propriétaires une redistribu-

n°9 - décembre 1947

tion où personne ne s'estimera lésé dans les surfaces, dans les emplacements, dans la longueur de façade et dans les positions d'encoignures ou emplacements réputés favorables.

Ce que nous regrettons, c'est qu'un emprunt de 500 millions, réalisé en novembre dernier, reste inactif pendant de longs mois et qu'au moment de son utilisation, en raison du coût hélas sans cesse croissant de la reconstruction, les possibilités de construction ne se trouvent, de ce fait, singulièrement réduites.

Aussi, avant de clôturer l'année, en trinquant, comme d'habitude à la prospérité de la Compagnie, nous formerons avec vous le voeu que 1948 soit une année de paix et surtout une année de bon sens, et que nous puissions accueillir l'année nouvelle en confiance si elle nous permet de vivre et de travailler en liberté..

--o-0000-o-- .

n°10 - janvier-mars 1948

BULLETIN DE LIAISON

Nous voudrions essayer, pour l'année 1948, de faire paraître plus régulièrement ce bulletin d'information. Il est destiné à vous faire connaître les activités de la Compagnie, afin que vous puissiez participer à ses projets en nous tenant au courant des constatations que vous pourriez faire au cours de vos voyages.

SITUATION DE LA FLOTTE

Bien peu de changement depuis décembre. L'ensemble des grosses réparations de remise en état après les hostilités, est maintenant terminé, et nous recommençons le cycle des visites annuelles, beaucoup moins longues et surtout moins onéreuses, ce qui permettra à notre trésorerie de « souffler » pour aborder le paiement des soultes à l'État.

Le « PHRYNÉ » toujours immobilisé par les glaces, devrait être dans le circuit de rotation courant avril. Nous recevons régulièrement des nouvelles de Messieurs Douarin et Primault qui nous reviendront avec le printemps.

Le « THÉSÉE » (5.000 t), qui le suivra sera à disposition deux mois plus tard. Enfin, d'août à décembre 1948, les trois 7.500 t qui ont pour nom « ASTRÉE » et « HÉBÉ », et le dernier « BORÉE ».

Le « NIOBÉ » est en cale sèche au Havre, surveillé par Monsieur Davaine.

Le « DAPHNÉ », à son prochain voyage en mars, remontera jusqu'à Rouen pour la visite de garantie. Il vient d'arriver à Caen avec une bonne moyenne, mais sa consommation est à étudier, elle est déjà bien améliorée.

Le « DANAÉ » a terminé assez rapidement sa visite annuelle à Alger, où Monsieur Cornic a obtenu que les chantiers tiennent leur date de mise à disposition, ce qui est bien rare dans les circonstances actuelles.

Le « THISBÉ » a été inclus parmi les navires exécutant le programme d'enlèvement des arachides ; nous en sommes très heureux, car c'est un trafic très recherché et assez fermé. C'est grâce à l'appui de la Maison Delmas-Vieljeux que nous faisons partie maintenant de la commission dirigeant ce trafic. Monsieur Le Guen nous a envoyé une

série d'informations intéressantes et qui nous prouvent que ce navire, par son cubique, est un des meilleurs qui soit utilisé sur cette relation.

Si l'hiver a été doux pour les terriens, la fréquence de mauvais temps a été particulièrement pénible aux marins, et nombreuses sont les intempéries qu'ils ont dû subir. Sauf le « TSELFAT » qui a eu quelques avaries, la flotte a traversé cette mauvaise période sans grands dommages.

SITUATION DE LA MARINE MARCHANDE

Les journaux vous ont informés que nos députés s'étaient penchés sur le problème de activités ; c'est la préparation de la dérégulation, mais ce n'est pas, comme il est dit trop souvent dans les journaux, un retour à la liberté réelle. La simple différence consiste dans le mode de règlement entre l'État et armateurs. Les navires sont rendus aux compagnies en ce sens que celles-ci toucheront plus une indemnité journalière, mais encaisseront le fret ; par contre, elles sont toujours astreinte aux comités de trafic, c'est-à-dire à ces commissions qui, pour chacune des zones, déterminent les priorités d'enlèvement et les taux de fret à appliquer.

Le statut, tel que le projet a été communiqué, a écarté les nationalisations, sauf pour la Transat et les Messageries Maritimes. L'ensemble de la flotte française reste néanmoins contrôlé par une commission où les armateurs sont d'ailleurs en minorité. Nous ne voyons, en ce qui nous concerne, aucun inconvénient à ce contrôle, une seule chose nous paraît incompatible avec un métier maritime c'est la servitude à laquelle sont astreintes les compagnies, qui ne peuvent innover aucun trafic sans en demander, deux mis à l'avance, l'autorisation à la dite commission. Dans une profession où tout se règle au téléphone, et où les frêts doivent être acceptés souvent immédiatement, de crainte de les voir enlevés par des concurrents étrangers, nous ne croyons pas que le système proposé soit convenable pour des armements en concurrence sur le plan international...(manque 1 ou 2 lignes)

... Une garantie de gestion, mais en ce qui nous concerne, nous avons toujours pensé qu'une trop grande sécurité n'était pas un stimulant pour les affaires.

Chaque « Maison » a sur ce point son opinion, jugeant d'après la situation où elle se trouve.

Vous avez pu lire dans les journaux techniques, l'état d'avancement du tonnage de remplacement, sauf pour certains navires spécialisés et d'ailleurs en petit nombre, on peut être assuré, en fin 1948, d'avoir un tonnage cargos ayant une possibilité d'enlève-

ment au moins comparable à l'avant-guerre. Que ce soit pour les chalutiers ou pour les cargos type Algérien, entre pays aura certainement une des flottes les plus modernes.

Pour ce dernier type de navires, la vitesse est très élevée et les prototypes Algérie atteignent des vitesses d'exploitation de 17 noeuds ; le matériel est superbe, mais il posera assez rapidement des problèmes d'entretien assez sérieux. Si l'on peut admirer les résultats techniques obtenus, il faut cependant craindre que les conditions économiques ne permettent pas d'en profiter au maximum. En effet, à quoi peuvent des vitesses supérieures à 15 noeuds lorsqu'il faut attendre souvent un ou plusieurs jours une place à quai dans les ports encombrés, ou lorsque, par suite des soubresauts sociaux, des grèves fréquentes sont déclenchées, il faut patienter jusqu'à la reprise du travail.

Dans ce domaine, à notre sens, une trop grande complexité mécanique peut devenir un lourd handicap. Il doit y avoir une relation entre la valeur du capital navire et la durée de stationnement dans les ports ; celle-ci est excessivement prolongée pour l'instant et il est à craindre qu'elle ne s'améliore que bien lentement. L'avenir nous dira si la solution adoptée a été la plus sage.

Nous vous avons entretenus de la proposition que nous avons faite à la Marine marchande, d'envisager l'exploitation de voiliers écoles. Nous avons même signalé que deux de ces navires étaient disponibles en Allemagne, et pouvaient être attribués à notre Pays. Malheureusement, notre proposition a été écartée, non pas seulement pour des questions financières, mais aussi parce que non conforme à la politique qui semble être suivie maintenant, d'enseignement et d'éducation sur le plan national. Il semble que de ce côté encore, l'État, qui ne donne pourtant pas l'exemple de la réussite, veuille encore non seulement contrôler, mais aussi organiser des questions qui, à notre avis, sont d'ordre purement professionnel, qui devraient être traitées avec les marins et les compagnie, et seulement contrôlées par l'État.

NOUVELLES DU SIÈGE SOCIAL

Nous avons, le 31 décembre, et sur l'initiative de Monsieur Lecler, repris une tradition que la guerre avait suspendue. Nous nous sommes réunis dans la grande salle de la comptabilité, quelques membres d'équipage en escale à Caen, s'étaient joints à nous et nous avons, comme en décembre 1938, trinqué à la Nouvelle Année.

Comme doyen, puisqu'il prétend l'être, Monsieur Lecler a fait une allocution à notre président, et il a tenu à rappeler un fait qui s'était passé peu de temps après la Libéra-

tion. À cette époque, malgré le soulagement ressenti, l'avenir n'était pas rose ; près de 80% du tonnage avait disparu, les quelques navires récupérés d'Angleterre étaient dans un état lamentable, pour l'un d'eux même, on envisageait l'abandon. Le siège social, les installations de Caen étaient rasées, le bureau était dans un appenti et la neige tombait sur les dossiers ; mais il restait néanmoins l'ensemble de tous les équipages et chez tous la volonté ferme de reconstituer.

Au cours d'une escale, des collègues compatissaient à notre triste sort, et Monsieur Kerjolis qui les recevait, peut-être piqué au vif par leurs réflexions, répondit en leur assurant que la Navale était peut-être très bas, mais que ce serait certainement elle qui en reconstituerait la première. C'était évidemment faire preuve de beaucoup d'optimisme, et pourtant, progressivement, ses prévisions se réalisent. C'est évidemment grâce à la somme de ces énergies individuelles que nous arriverons à ce résultat, et à moins de chambardement toujours à craindre, nous serons, fin 1948, plus forts que nous étions fin 1938.

Il est toujours délicat de faire des prédictions, car les chances d'erreurs sont grandes, cependant dans le métier maritime plus qu'ailleurs, si on veut bénéficier au maximum des possibilités qui s'offrent, il est nécessaire de les prévoir et d'en préparer l'organisation le plus longtemps à l'avance. Il est des périodes, et notamment celles d'après-guerre, où les bouleversements prédisposent à accroître ses activités. Rien n'est cristallisé et tout peut être tenté dans le brouhaha du retour à la normale ; mais il faut cependant se montrer extrêmement prudent, car les crises risquent d'être funestes à ceux qui sont trop faibles pour les supporter. On peut, en effet, être inquiets sur l'année 1949.

Depuis la Libération, le problème du charbon a alarmé les Pouvoirs Publics ; notre flotte, notamment, a été équipée en fonctions des cargaisons à transporter. Les importations d'Angleterre et de la Rhur ayant disparu, c'est vers le charbon américain que la France s'est reportée ; mais l'exemple de 1918 se renouvellera, ces importations sont anormales au point de vue économique, et elle n'ont d'attrait que pendant les périodes de disette de production européenne. Déjà sous l'impulsion du plan Marshall, qui incite à la création chez les nations économiquement faibles de devises appréciées, c'est-à-dire de dollars, l'Angleterre reprend ses exportations en charbon de qualité. L'Allemagne de son côté doit développer ses exportations pour vivre, et sans la plaindre, elle est loin d'atteindre son équilibre d'alimentation. Le charbon de la Sarre doit nous être attribué en presque totalité à partir du mois d'avril. Si pour les mines du Nord et du Centre, le rendement reste bien inférieur à l'avant-guerre, elles ont, par

l'amélioration de leur équipement, une production légèrement supérieure à celle de 1938. Les mines de Lorraine, par contre, donnant d'excellents rendements ; elles ont été l'objet des préoccupations du plan Monnet, et c'est peut-être le seul compartiment où les prévisions ont été atteintes et même dépassées. Ces gisements, de mise en exploitation récente, donneront un sérieux appoint à la production charbonnière française.

De plus, l'électrification se poursuit et en 1951 l'Électricité de France croit pouvoir répondre aux demandes des usagers.

Il faut donc envisager une réduction des importations américaines, et cette question intéresse tout particulièrement l'exploitation des « Liberty ». L'État n'en a d'ailleurs acheté que fort peu, 75 en tout, 14 ont été affectés au trafic charbonnier, le reste distribué entre les grandes compagnies. Les résultats d'exploitation ne sont pas favorables pour les dernières, car c'est un tonnage qui convient peu à leur trafic. Cependant, au cours actuel et depuis la dévaluation, le trafic tient pour les charbonniers, à condition toutefois que les opérations de lestage ne soient pas trop onéreuses ; mais nous sommes très perplexes lorsque l'État nous demande de prendre l'engagement de louer en coque nue, ces navires pour 4 ans. Nous savons qu'ils ont été achetés pour être utilisés pendant une très courte durée, ces navires ne sont, certes, pas aussi mauvais qu'on a bien voulu le dire, mais ce qui manquera, ce sont les cargaisons pour les employer car dans deux ans, nous ne croyons pas qu'il y ait encore des quantités importantes de charbon américain à exporter, et le grand nombre de navires sur le marché, et sous les pavillons divers, maintiendra dans cette catégorie un taux de fret extrêmement bas ; et que peut-être le pavillon français ne pourra supporter.

Tout récemment, le Ministère questionnait les armateurs pour l'acquisition éventuelle d'un certain nombre d'unités de navires de 2.700 t américains que vous avez dû rencontrer, et qui escaiaient régulièrement à Caen après la Libération. Nous avons émis une opinion défavorable, car nous avons le souvenir de réparations faites à bord, notamment sur les chaudières et les auxiliaires ; les soutes latérales nécessitant vraisemblablement du personnel supplémentaire, il n'est pas douteux qu'un tel navire serait inexploitable, et comme la flotte française se sera enrichie de 3.500 t, il vaudrait mieux utiliser ces bateaux avec des cargaisons plus réduites que de traîner derrière soi le lourd handicap d'une exploitation de navires non adaptés. Ce que nous regrettons le plus, c'est que la nouvelle flotte pondéreuse ne correspond toujours pas aux besoins du pays et qu'insensiblement disparaissent les navires de 2.000 t et au-dessous. Pourtant, lorsque les crises viennent, ce sont toujours les gros navires qui sont à l'ancre les

premiers, car dans ces périodes de difficultés monétaires, chaque industrie cherche à limiter l'importance de son trafic, de ses stocks, donc de ses immobilisations, et seuls les navires de petit tonnage sont demandés.

Nous connaissons les positions prises par les syndicats en cette matière. Avec beaucoup de fermeté, ils maintiennent leur position de minimum d'équipage sur ces navires. Nous le regrettons d'autant plus que les étrangers ont toujours la possibilité de les faire tourner avec un nombre d'hommes bien inférieur et nous souhaiterions que sur ce point, comme sur d'autres, il y ait égalité de traitement ; c'est-à-dire que les conditions imposées aux armateurs étrangers se rapprochent des nôtres.

Au fond, ce qui intéresse les syndicats, c'est que le pourcentage des salaires par tonne transportée soit le plus élevé possible et c'est évidemment avec les petits navires que résultat est atteint. Cette situation particulière aux armements français empêche ceux-ci de s'intéresser à ces catégories de tonnage, ce qui accroît les risques de chômage pour l'avenir?

Nous vous demandons de réfléchir à cette question, elle est sérieuse pour tous et naturellement pour le Pays, car il nous faudra toujours payer en devises étrangères les navires indispensables à nos trafics et qui nous manquent.

PAIEMENT DES SOLDES, INDEMNITÉS D'ATTENTE, CONGÉ, ALLOCATIONS FAMILIALES

Ces méthodes de règlement et de paiement sont devenues très compliquées et entraînent des frais annexes que nous cherchons à minimiser. Nous tenons à attirer votre attention sur les économies que vous pourriez réaliser en utilisant soit le compte en banque, soit le compte chèques-postaux, ce dernier étant le plus intéressant car les frais sont réduits au minimum. Ces solutions ne peuvent intéresser que ceux qui résident dans des agglomérations d'une certaine importance. Si donc vous avez un compte en banque ou aux chèques-postaux, vous serez très aimable de nous le faire savoir pour qu'automatiquement nous vous versions les sommes qui vous sont dues. Évidemment, ce système ne présente pas d'intérêt pour ceux dont les familles résident dans de petites localités, la mère désire et c'est bien naturel, toucher à domicile les sommes qui lui sont adressées.

Nous avons obtenu des PTT et uniquement pour ce qui concerne les allocations familiales, que la correspondance soit gratuite. Lorsque nous aurons des renseignements à vous demander, nous joindrons une enveloppe avec un timbre spécial qui

éviter les frais d'affranchissement, mais cette méthode ne peut être appliquée que pour les allocations familiales ou assurances sociales.

Un grand nombre d'entre-vous ont l'habitude, chaque fois qu'ils nous écrivent, de joindre un timbre pour la réponse. Vous pouvez très bien vous en dispenser, la Maison vous répondra toujours, même sans envoi préalable de l'affranchissement, et le services du secrétariat ont l'instruction, quand ils vous écrivent pour des questions professionnelles, de joindre une enveloppe timbrée à notre adresse pour la réponse.

ACTIVITÉS À CAEN

La construction de nos établissements se poursuit, entravée par les difficultés administratives, les demandes d'autorisations et surtout le manque de matériaux. Le ciment fait défaut, bien que les silos des usines soient pleins et les distributions de bons matières sont très parcimonieuses.

En ce qui concerne la Navale Caennaise, nous voudrions reconstruire l'ancien hall dit du Pitchpin, mais nous n'avons pas pu obtenir depuis deux ans l'alignement de l'avenue Pierre Berthelot.

Nous allons également construire deux bureaux supplémentaires, car par suite de l'accroissement de nos activités, nous éclatons littéralement dans nos nouveaux locaux.

Notre magasin est encore bien réduit, et cependant, le service d'armement a pu amorcer l'organisation d'un petit atelier pour la confection de la literie, des prélaris et pour l'entretien du linge.

Étant donné le prix et la rareté de ces matières, nous avons tout intérêt à surveiller l'entretien. Notre intention est d'ailleurs plus tard d'établir des roulements et nous ferons nous-mêmes le lavage qui est trop souvent à l'extérieur une cause d'usure anormale et de disparition. Monsieur Lecler rentre d'un voyage à un camp des surplus pour acheter le matériel.

La cave commence à se meubler, nous avons reçu des foudres et Monsieur Gouellain pourra bientôt, comme dans le passé, livrer des vins bien soignés.

La SOGÉNA pratique maintenant le transit sur une vaste échelle, peut-être trop vaste même, car dès le début de reprise du trafic de vins à Caen, nous avons littéralement été embouteillés ; nous nous attendions à n'avoir qu'une partie de la cargaison, et en réalité se sont les $\frac{2}{3}$ qui sont passés par nos mains. Nos difficultés ont été grandes, car il faut le reconnaître que les terre-pleins mis à la disposition sont des plus exigus et que

les opérations de classement des lots sont, dans ces conditions, particulièrement onéreuses.

Pour améliorer cette situation, nous avons acheté aux « Surplus » un engin auto-élévateur, qui facilite la manutention des fûts. À chaque escale, nous essayons de faire mieux, mais cette organisation ne donnera vraiment satisfaction à la clientèle que lorsque nous aurons pu construire la station de dépotage que nous projetons.

La construction des ateliers s'avance, et déjà les poteaux en ciment du futur atelier de mécanique sortent de terre. Nous avons hâte de voir celui-ci organisé, car il faut reconnaître que les ouvriers de l'atelier de mécanique travaillent dans une ambiance qui n'est pas agréable, et avec des moyens trop rudimentaires. Leur travail sera bien facilité quand ils disposeront de locaux aérés et de moyens de manutention mécanique adaptés.

L'atelier de menuiserie fonctionne maintenant à plein, et est approvisionné en bois qui nécessite d'importantes surfaces de stockage. Nous nous apercevons que nos terrains sont bien exigus, mais les soucis de trésorerie incitent toujours à être prudents.

...

Monsieur Cadiou vient de nous donner de ses nouvelles, il est passé par l'Algérie pour mettre au point les chargements sur Caen et il doit être maintenant à Casablanca où il représente la société, nous espérons qu'il pourra amorcer des affaires nouvelles.

Un fait nous réjouit particulièrement, à une époque où on est attiré par toutes les perspectives de développement, c'est avec satisfaction que nous constatons que d'une façon générale, toutes les suggestions que nous présentons à des collègues sont accueillies favorablement, et que dans nos conversations, nous notons avec plaisir que c'est principalement la qualité des équipages et les bonnes relations que vous entretenez avec nos clients, qui sont une des raisons de l'accueil amical. Nous tenons à vous en remercier.

Un de nos collègues, même, qui ne dispose pas de cadres suffisants, nous a demandé d'organiser pour lui un service d'armement. Nous étudions cette question, mais cette demande est un hommage rendu à la réputation de la « Maison ».

--o-0000-o--

n°11 - mars-avril 1948

ORGANISATION DE LA MARINE MARCHANDE

Le Journal Officiel du 28 février a publié la Loi fixant le statut de la Marine marchande. À peu de chose près, elle est conforme aux indications qui ont été publiées par la presse.

Il n'y a pas eu à proprement parler de nationalisations. Deux grandes compagnies, la Transat et les Messageries Maritimes qui pratiquement étaient contrôlées par l'État, voient cette situation s'affirmer. L'État, en effet, dispose d'une très large majorité qui lui permettra de diriger ces deux grandes compagnies ; c'est uniquement la valeur des représentants qu'il désignera, qui fixera l'avenir de ces deux grandes compagnies.

Tout l'ensemble de l'Armement reste libre en principe, mais il est coiffé par un Conseil Supérieur de la Marine marchande. Ce conseil est présidé par un haut fonctionnaire. Il est composé de représentants de toutes les activités maritimes et sur un total de 21 membres, 8 seulement sont des représentants désignés par le Comité des Armateurs. À ce conseil sont adjoints des comités d'exploitation et de trafic qui règlent pour l'instant les liaisons maritimes et fixent le montant des frêts.

Dans ce cas également, ce sont les gens qui assumeront ces charges qui pourront, par leur action, donner une influence heureuse ou malheureuse sur l'évolution de la flotte commerciale française. Évidemment, chaque armement y défendra ses intérêts. Nous souhaitons que les discussions qui pourront en résulter aient lieu sur le plan de la parfaite équité.

En somme, cette loi doit permettre de travailler, si chacun a la volonté de faire réellement de l'armement.

La discussion de la loi n'a pas donné lieu à de grandes discussions politiques, on peut même dire qu'elle a peu intéressé le parlement, 45 députés seulement assistaient aux réunions. Nous savons que le travail principal de préparation était fait dans des commissions, mais étant donné l'importance que l'activité maritime ... (manque des mots) ... présentants auraient peut-être dû montrer plus d'intérêt sur cette question primordiale.

Si vous avez l'occasion de lire in extenso le compte-rendu des discussions, vous pourrez constater que les représentants qui pris la parole étaient surtout guidés par le

désir de parler, car les propos qui ont été tenus montrent d'une façon générale que fort peu étaient au courant des problèmes.

La déréquisition est une suite logique de cette loi, elle sera progressive et devrait être terminée en août 1948. Naturellement, ce sont les navires cargos qui seront libérés les premiers, les Transports Maritimes ont d'ailleurs prévu des modalités qui sont simples pour les armements qui n'ont pas de réserves à présenter. Les réserves consistent surtout dans la solution des litiges en cours : avaries non réparées, règlements d'assurances non effectués.

Étant donné notre désir de recouvrer une plus grande liberté d'action, nous avons, en ce qui nous concerne limité au minimum nos réserves. Dès fin février, le « NIOBÉ » et le « CIRCÉ » ont été déréquisitionnés à l'exception du « DANAÉ » et de l' « HADRUMÈTE ».

Comme vous le savez, les navires coulés sont remplacés par des navires neufs, et nous devons reverser à l'État sur les réserves que nous avons pu faire, deux soultes, une soulte d'âge qui est payable immédiatement, et une soulte technique dont 15% sont payables en 1948, 15% payables en 1949 et le solde de 14 années, amorti sur la base de 4% l'an.

Chaque maison a eu une politique différente, certaines ont renouvelé leur tonnage dans des bateaux extrêmement modernes et des soultes techniques s'en ressentiront forcément. Ce sont les problèmes financiers de la monnaie qui fixeront dans l'avenir les résultats plus ou moins heureux de cette façon d'opérer.

Une catégorie de navires reste libre, c'est-à-dire non soumise aux dispositions des comités de trafic, ce sont les bateaux de moins de 500 tx de jauge brute. Il est vraisemblable que ce tonnage étant difficilement exploitable sous pavillon français, leur nombre sera réduit. On constate déjà en Méditerranée que beaucoup d'armateurs qui ne bénéficient pas des conditions particulières qui pendant deux ans leur ont permis de vivre largement, cherchent déjà à céder leurs navires. Cependant, cette disposition de la loi devrait inviter les armements qui veulent faire des expériences sur certaines relations, à s'intéresser à ce tonnage.

Nous regrettons que le Gouvernement n'ait jamais voulu considérer ce problème sur le plan national. Il est regrettable au point de vue Marine française que le cabotage ne soit plus favorisé et que la politique SNCF ait trop souvent pour but de limiter ce trafic.

ORGANISATION DE LA SNC

Les situations nouvelles économiques qui nous sont imposées et les différents règlements discutés depuis de nombreuses années dans les réunions professionnelles d'abord, au Ministère ensuite et qui se sont terminées par la Loi dont nous vous avons entretenus, nous ont permis, pendant ces dernières années de préparer l'organisation de notre compagnie, en fonction de ces nouveaux éléments.

Nous étions avant 1939 un armement régional. Par suite de la destruction des industries principales de notre région, par suite des changements considérables d'échange de matières pondéreuses, notre activité sera forcément reportée sur d'autres ports. Notre programme de reconstruction prévoit la mise en service de navires qui vraisemblablement n'es caleront pas régulièrement à Caen. D'autre part, nous nous sommes intéressés au port de La Nouvelle, et nous voudrions bien y développer une certaine activité.

Pour toutes ces raisons, nous avons été dans l'obligation de préparer l'avenir. Tout d'abord, il nous faut une représentation à Paris ; il faudra, en effet, conserver un contact permanent avec les organismes dont nous vous avons parlé, nous n'aurons plus à discuter les frêts avec nos clients d'autrefois, ce sont des groupements d'importation ou d'exportation qui, pour l'ensemble de leurs ressortissants, régleront ces questions;

Nous avons donc acheté à Paris une société d'affrètement filiale d'une société anglaise dont l'activité était d'ailleurs fort réduite. C'es Monsieur Peugniez qui dirigera cette affaire ; son séjour au service de la Marine marchande lui aura été sur ce point particulièrement profitable. Nous avons donc loué, 56, rue de la Victoire, des bureaux bien situés et très convenables. Nous y avons pris la succession de la Maison du Calvados, qui était après la Libération une association organisée à l'instigation de la Chambre de Commerce de Caen, pour favoriser les démarches auprès des administrations, et notamment celle de la Reconstruction.

Pour l'instant, le personnel est composé de M^{lle} Elliott, secrétaire de M. Peugniez, qui est au courant des questions maritimes puisqu'elle fut une collaboratrice de hauts fonctionnaires de la Marine marchande. Nous y avons également un jeune homme qui fut aussi employé de M. Even, chef du service des Routes au Ministère.

Vous pourrez, si vous passez à Paris, y trouver toute l'aide nécessaire, et nous vous conseillons même de faire connaissance avec cette équipe dont le rôle sera particulièrement important dans l'avenir;

Nous envisageons même d'intéresser à cette affaire certains collègues et amis, afin de renforcer notre position et d'y établir une affaire d'affrètement solide et dynamique;

Après des pourparlers agréables, nous avons fondé au Havre une petite société qui s'appellera « Corblet-Lamy et Cie ». Elle est en voie de constitution, elle a surtout été créée pour les navires de gros tonnage qui ne viendront pas à Caen, mais que de préférence nous enverrons au Havre. Nous avons pensé qu'à cette occasion il serait utile d'avoir l'appui d'armateurs déjà organisés. La Maison Corblet, qui a un fort beau passé, y possède déjà toute une organisation de manutention et affaire maritime. Corblet était autrefois armateur à la voile, il possédait avant guerre deux navires, un a été coulé et l'autre, l'« AISNE » navire assez âgé, arrive en fin de carrière.

Sans vouloir présager de ce que nous pourrons faire dans ce sens, notre intention est d'y avoir une petite succursale de notre Maison, pour y accueillir nos navires et faciliter les opérations commerciales. Nous pourrons peut-être également envisager des développements intéressants.

À La Nouvelle, nous participons avec la SAGA à une société locale ; elle a beaucoup de mal à démarrer, car nous n'avons pas le tonnage voulu et nous cherchons à y attirer des collègues par relations commerciales.

L'aliment principal de notre flotte était charbon-minerai. Les conditions économiques et l'évolution du modernisme changeront vraisemblablement dans l'avenir les courants de matières premières. Nous sommes dans une ère de progrès où le combustible solide sera progressivement remplacé par des combustibles liquides et peut-être même par d'autres formes d'énergie. Lorsque les grands programmes d'électrification seront réalisés, et il est certain qu'au point de vue national il y a intérêt à ce qu'ils soient le plus rapidement, le total des tonnages d'importation sera en sensible régression, et il nous faut tenir compte de cette situation tant pour la politique commerciale de la Compagnie que pour la reconstitution de son tonnage.

SITUATION DES NAVIRES

La feuille de position ci-jointe vous donnera une idée des rotations qu'effectue actuellement notre flotte. Toutes les grosses réparations sont terminées, nous avons encore à faire passer les visites de garantie des vapeurs « THISBÉ » et « DAPHNÉ », mais nous les avons retardées, car nous craignons qu'il n'y ait aux mois de juillet et août une période creuse qu'il est préférable de mettre à profit pour l'immobilisation des navires.

C'est la raison pour laquelle ces deux bateaux continueront encore quelque temps leur trafic.

Le « CAEN » et le « OUISTREHAM » ont été désignés par les Transports Maritimes pour reprendre quelques cargaisons de charbon américain. Ils avaient été maintenus pendant quelque temps sur le Maroc, afin de réaliser le programme d'enlèvement assez important en phosphates. Pour ces navires, l'État a proposé aux armateurs une location en coque nue, à un prix qui serait intéressant s'il était possible aux compagnies de ne s'engager que pour deux ans, mais qui devient spéculatif, l'État obligeant les sociétés à les prendre pendant quatre ans. Or, ces bateaux ne sont utilisables que pour l'importation des charbons américains, ils sont bien moins intéressants sur les autres directions. Ces « Liberty » ne sont pas en réalité la propriété de l'État, ils appartiennent aux États-Unis, et si leur valeur n'est pas excessive, leurs conditions d'assurance, qui seront supportées par les armateurs, sont particulièrement lourdes.

Étant donné que le problème du charbon s'améliore de jour en jour, que le charbon américain revient à des prix très élevés, en raison de son fret (le prix du fret, en effet, fait plus que doubler le prix du charbon), on peut envisager que d'ici deux ans, la France aura considérablement diminué ses importations américaines, et que par contre, sous l'effet des nécessités économiques, l'Angleterre, l'Allemagne et la Pologne reprendront leur cadence de fourniture, ce qui nous permettra d'avoir du charbon de meilleure qualité à moindre prix, et surtout de prendre les soutes des nos bateaux dans les ports charbonniers;

Nous avons donné notre accord pour nos deux « Liberty », mais nous craignons d'avoir beaucoup de mal à les exploiter en fin de contrat. Pour l'instant, nous n'avons pas beaucoup de souci à trouver des cargaisons, les demandes excèdent les propositions de tonnage, ce qui fait le plus défaut, ce sont les cargaisons de descente, et c'est surtout dans ce sens que nous agissons ; elles améliorent en effet considérablement le rendement des voyages.

En Méditerranée, pour le port de La Nouvelle nous cherchons toujours des bateaux pour effectuer les enlèvements des marchandises collectées par M. Breton, et nous avons du affréter à des conditions très onéreuses le « BRAZMOR », qui est toujours sous séquestre, pour nous dépanner. C'est une mauvaise affaire, mais nous étions dans l'obligation de la réaliser, pour ne pas manquer à nos engagements.

Nous avons eu une grosse déception ; nous nous étions occupés du navire « ÉTEL » et nous pensions y intéresser certains de nos collègues amis, mais il nous a été soufflé par un armement plus puissant, la maison Dreyfus. C'est un baveux dont personne ne voulait quand l'État l'a proposé, et n'ayant aucun droit au remplacement, nous nous étions entendus avec notre collègue Odon de Lubersac. L'équipe marseillaise de la SNC

a tellement revalorisé le navire que dès le mois dernier, de nombreux ingénieurs des compagnies de navigation sont venus le visiter.

En ce qui concerne l' « HADRUMÈTE », nous venons de déposer au Ministère une demande d'achat. Les Transports Maritimes, en effet, ont décidé de vendre tous les tonnages que les armateurs ne demandaient pas en remplacement ; comme d'autres armements tournaient autour de ce bateau, bien qu'il ne soit pas d'un usage de longue durée, nous avons préféré le maintenir sous notre pavillon, afin de ne pas risquer de nous le faire enlever. Nous n'avons pas encore de réponse définitive, mais nous avons quelque espoir.

Sur les listes d'offres, on constate de plus en plus la tendance de vente des petits navires, ceux-ci ne deviennent plus intéressants, mais il est encore trop tôt pour prendre des décisions.

... (Manque une ligne)

... Aideront dans la rédaction du bulletin d'information en nous fournissant de temps autre des renseignements d'ordres généraux qui pourront nous intéresser. Nous n'avons pas l'intention de transformer ce bulletin en cours de perfectionnement, nous vous exposerons seulement les problèmes qui se posent et que nous aurons à résoudre.

Du fait de la dérégulation, nous avons d'ailleurs plus de latitude pour améliorer l'exploitation des navires, et parmi les préoccupations du Service Technique, il en est deux primordiales :

1° - l'amélioration du rendement des appareils moteurs, et la réalisation d'économie appréciable sur les combustibles ;

2° - le graissage de l'ensemble des appareils moteurs.

Depuis 1939, le régime d'exploitation aura eu pour mérite de mettre notre Service Technique en relation avec de grandes administrations qu'avant guerre nous ignorions, et il n'est pas douteux que ces contacts et des conversations qui ont eu lieu, nous avons appris beaucoup de choses.

L'exploitation en commun de la flotte française a permis également de discuter ces problèmes avec les autres Services Techniques des compagnies, et l'étude collective des prototypes a permis de dégager les types de machines et d'auxiliaires qui étaient les plus convenables à la flotte française.

Le problème des soutes est particulièrement grave à l'époque actuelle, car nous n'avons pas encore le choix des provenances, la dérégulation nous a seulement donné le choix des fournisseurs. Le prix des soutes a monté considérablement, car nous

sommes obligés de nous approvisionner dans des ports qui ne sont pas de production, aussi nous recommandons à tous de veiller à la consommation qui est devenue la principale rubrique des prix de revient des voyages. La vitesse est un luxe qui coûte fort cher : un navire de type « MÉDÉE » consomme 18 t de charbon à 10 noeuds, et il en consommera plus de 30 à 12 nds. Les navires charbonniers n'ont pas des formes de carène suffisamment étudiées pour se permettre des écarts de vitesse de cette importance, et il faut vraiment que le temps gagné dans les ports présente un réel intérêt pour compenser les consommations dues aux pointes de vitesse.

Un exemple entre tous vous montrera l'importance du facteur vitesse : si l'on tient compte, dans un voyage Caen-Dakar de la dépense de soutes à deux vitesses, 10 nds et 12 nds, et que l'on tienne compte du nombre de jours gagnés ... - manque quelques mots - ... économique est située entre 10 nds et 10 nds et 3/10.

Nous vous remercions par avance des efforts que vous voudrez faire en ce sens, et qui seront d'autant plus sensibles que la meilleure entente existera entre le pont et la machine.

Pour l'instant, les Services Techniques procèdent à la liquidation des dossiers de réparations. C'est un travail délicat et qui se trouve compliqué du fait de plusieurs modifications dans les instructions de présentation. Le Service Technique est, à l'heure actuelle, surtout administratif ; dès qu'il le pourra il reprendra les études pour améliorer certaines machines et notamment celles des navires qui consomment le plus. Il s'attachera aussi à la question de graissage, car la pénurie de lubrifiant dans les années 1940-1945 a permis de faire des constatations intéressantes. C'est ainsi que dans certains cas bien définis, un manque de graissage des cylindres, ou un graissage trop abondant, conduisent au même résultat : aggravation de l'usure des pièces frottantes (segments de pistons, tiroirs, etc.).

Nous vous communiquerons donc ultérieurement le résultat des études qui seront entreprises par nos ingénieurs.

SITUATION À CAEN

Après une longue stagnation, il semble que 1948 s'annonce enfin comme une année de réalisation pour la Reconstruction. Déjà, deux îlots d'immeubles sont en bonne voie d'exécution, celui de la rue du Gaillon, qui présente d'ailleurs un fort bel ensemble, et dont on peut envisager l'utilisation en fin d'année, celui de la place de la Reine

Mathilde qui est au même état d'avancement, et dont les appartements seront disponibles à la même date.

Dans le quartier de Vaucelles, à côte de l'emplacement de Legallais, depuis plusieurs mois, une sonnette enfonce des pieux. Nous avons appris qu'il y avait eu quelques pépins de ce côté, et que le fonçage des pieux Franqui, c'est-à-dire des pieux damés au mouton, avait donné quelques déboires, dans des terrains beaucoup trop meubles ; on préfère revenir aux pieux frottés, c'est-à-dire à la bonne vieille technique des Hollandais, auprès desquels il aurait été beaucoup plus simple de s'adresser dès le début, car en cette matière, ce sont des hommes d'expérience.

Vous savez que des emprunts ont été réalisés dans le département du Calvados, i y en a eu trois, un pour Caen, un pour l'agriculture du département et un pour Aunay-sur-Odon. Il ont été couverts péniblement, sans garantie du Gouvernement n'ayant pas attiré la clientèle.

Aunay-sur-Odon utilise déjà ses fonds et a fort bien démarré, cela est dû à l'action personnelle de son Conseiller Général.

L'emprunt agricole est plus délicat, comme il s'adresse à une collectivité très étendue, il donne forcément lieu à des discussions dans les attributions.

Quant à celui de Caen, les premiers dossiers sont à l'étude et le nombre des bénéficiaires est fort réduit. L'Hôtel Malherbe sera sans doute un des premiers utilisateurs. Un îlot départemental va être construit sous ce régime par l'Association des Sinistrés, constitué en Syndicat de la Reconstruction, à l'emplacement de la caserne Hamelin. Les premières adjudications viennent d'être passées.

Enfin, quelques particuliers ont présenté des demandes pour deux ou trois immeubles à construire : emplacement du Café de l'Hôtel de Ville, place de la République et immeuble démoli rue Sadi-Carnot ; mais il ne s'agit pas pratiquement là du grand démarrage de la Reconstruction, celui pour lequel le remembrement et le MRU travaillent depuis longtemps.

Il est question de faire à Caen une centrale béton, c'est-à-dire une usine de production de béton, pour l'ensemble de tous les chantiers. Celle-ci doit être placée dans le périmètre portuaire et le béton acheminé par camions aux points d'utilisation.

Au point de vue main d'oeuvre, on a préparé de grand hôtels réfectoires et douches sur la place Courtonne, ils sont terminés, mais on n'y voit pas beaucoup d'occupants.

Si la même politique a été menée dans tous les départements, on peut se demander s'il y aura assez d'ouvriers pour tous les travaux.

En ce qui concerne le plus modeste programme de nos sociétés nous construisons pour la SOGÉNA l'atelier de mécanique, et l'équipe des maçons, dirigée par M. Le Corre, limite l'embauche aux possibilités de réception des matériaux. Ceux-ci existent, mais pour se les procurer c'est une autre question.

Nous allons très prochainement commencer la reconstruction de l'ancien hall dit du Pitchpin, en bordure de la rue Pierre Berthelot après des mois de discussion, nous avons été enfin fixé sur le nouvel alignement de la rue. Nous avons été très gênés, jusqu'à présent pour stocker le matériel que nous commençons à entreposer et nous avons grande hâte de disposer de ce ... suffisant. Nous ferons un grand hangar dont une partie sera en étage, et nous prolongeront nos bureaux en leur mettant une façade sur cette nouvelle artère. Par suite du développement de nos activités, nous devons, en effet, prévoir quelques bureaux complémentaires.

Dans notre programme industriel, nous envisageons, cet été de commencer la construction de la station de dépotage pour les vins. Les études sont bien avancées. Nous commencerons également d'ici peu la construction de logements pour le personnel. Les plans sont à l'examen à l'Administration, pour un immeuble sur le boulevard Leroy, et nous aiderons quelques-uns de nos sinistrés à reconstruire leur propre logis. Les prix de revient de la reconstruction sont devenus faramineux et sont loin d'être rentables.

Le Remembrement doit nous accorder en compensation des terrains qui nous ont été pris par les collectivités un emplacement sur la place d'Armes, à l'encoignure de l'ancienne place de la Mutualité, à l'emplacement de l'ancienne maison de charbon Dudouit. Comme les chantiers de Blainville ont la même préoccupation que nous, nous nous sommes entendus avec eux pour avoir deux lots contigus et construire ensemble un immeuble d'angle qui sera fort bien situé et qui incitera d'autres Caennaise à nous imiter et à amorcer la reconstruction ... (manque quelques mots) ... encore à l'étude, il nous faudra, pour raison de trésorerie échelonner ce programme.

NAVIRES SNC

C'est une satisfaction pour nous, lorsque nous visitons les ports, de constater le bon entretien de nos navires. Un bateau SNC est facilement reconnaissable de loin. Les unités neuves sont de plus en plus nombreuses, et malgré cela, même nos vieux cargos font honorable figure.

Nous tenons à remercier tous ceux qui contribuent à ce bon état d'entretien, mais nous voudrions signaler le cas particulier du « CAEN ». En général, à chaque visite annuelle, l'Administration reconnaît l'effort de l'équipage et mentionne sur le compte-rendu une annotation flatteuse. Nous tenons à reproduire intégralement celle qui fut décernée au « CAEN ».

«La Commission félicite chaleureusement le commandant et tout le personnel pour le parfait état de présentation du navire, qui peut être considéré comme un modèle d'entretien, de propreté et d'ordre général.»

Nous tenons à renouveler nos remerciements au commandant, aux officiers de ce navire, qui contribuent à la bonne réputation de la Maison.

Les prochaines livraisons des navires vont s'échelonner dans le courant de l'année 1848. Le « LENS » en avril, le « PHRYNÉ » vers la même date. Le « LENS » vient d'ailleurs de prendre le nom de « DIONÉ » pour rester dans les coutumes de la Maison, puis le « THÉSÉE » 4.750 t vers mi-juin, et trois 7.500 t : « ASTRÉE » fin août, « BORÉE » fin octobre, « HÉBÉ » fin novembre.

Les questions de commandement posent des problèmes délicats, vous savez que le principe du Service de l'Armement est de maintenir la tradition de l'ancienneté et de tenir compte de la valeur personnelle de chacun, mais nous devons également tenir compte des dates fatidiques qui malheureusement approchent, celles de la retraite pour beaucoup d'officier de chez nous. Il faut également tenir compte de certaines situations personnelles, car dans la période troublée des années que nous venons de vivre, tout en cherchant à être équitables, les circonstances ne nous ont pas toujours permis de donner satisfaction aux désirs présentés. Pour le commandement du « PHRYNÉ » M. Douarin doit prendre sa retraite à l'arrivée du navire, pour beaucoup c'est un repos bien gagné, mais ce n'est pas sans une certaine tristesse que nous voyons arriver le terme des activités de ces officiers qui ont été les bons artisans de la Compagnie. Nous avons pensé donner le commandement à M. Brissac qui vient en tête au point de vue ancienneté dans la compagnie, mais nous devons également tenir compte de la situation de M. Mocquard, qui s'est trouvé lésé dans ses derniers commandements, et qui va bientôt atteindre, lui aussi, la limite d'âge ; nous voudrions que cette fin de carrière s'achève sur un navire de plus gros tonnage.

Un de nos collègues, armateur, nous ayant demandé du personnel pour constituer un bureau d'armement à Marseille, nous lui avons proposé M. Le Guen qui arrive, lui aussi, à la limite d'âge et qui d'ici quelque temps va aller se fixer sur le bord de la

Méditerranée. Ces demandes sont très élogieuses pour le personnel de la Maison, qui reconnaissent ainsi les qualités de nos états-majors.

Nous avons omis, dans notre dernier bulletin de vous signaler les distinctions dont certains d'entre-vous ont été l'objet.

M. Davaine Jean, a été nommé chevalier du Mérite Maritime,

M. Le Franc Roger) ont été décorés de la Croix de Guerre

M. Calvez Victor) pour services rendus pendant la guerre

M. Rouxel André) en Méditerranée s/s « GALLIUM »

Nous adressons à tous nos bien cordiales félicitations.

--o-0000-o-- .

n°12 - mai-juillet 1948

BULLETIN DE LIAISON

Les semaines ont passé avec tant de rapidité que nous arrivons en juillet sans nous en douter ; notre bulletin de liaison va se trouver une fois de plus retardé. Il est vrai que pendant ces derniers mois les démarches et conférences se sont multipliées afin de mettre rapidement sur pied le nouveau régime commercial de la Marine marchande tel qu'il a été défini par la loi du 28 février 1948.

Pratiquement les services commerciaux des Transports Maritimes de la place Fontenoy qui contrôlaient les différents trafics ont complètement disparu. Seul, demeure pour chacune des catégories de trafics un représentant de l'administration qui surveille l'exécution des programmes.

Pendant quelque temps, c'est le Comité Central des Armateurs, boulevard Haussman, qui a abrité l'ancienne équipe de la flotte tramping pondéreux et qui continuait de régler la marche de nos navires, mais la fréquence des conversations téléphoniques fut telle que le standard du comité fut rapidement embouteillé et maintenant, c'est à notre bureau, 56, rue de la Victoire, que se trouve le dispatching de la flotte charbonnière.

De manière à ménager la susceptibilité des différentes compagnies, il a été décidé que les responsables de ce service se remplaceraient à tour de rôle tous les deux mois, afin qu'il n'y ait aucune suspicion dans la détermination du choix des voyages. Au début de chaque mois, par l'intermédiaire de la Marine marchande, les différents groupements d'importation et d'exportation (charbon, phosphates, pyrites, arachides, etc .) adressent leurs besoins de tonnage au comité d'exploitation de la Marine marchande, qui les répartit entre tous les armements? Ces différents trafics étaient jusqu'à présent, presque exclusivement réservés à notre catégorie de navigation, mais depuis que la crise s'est fait sentir pour les lignes régulières, les différents cargos sont beaucoup plus intéressés par ces enlèvements. La flotte pondéreux a accueilli très favorablement ces collègues bien qu'elle eut pu se montrer aussi réticente qu'elle l'avaient été eux-mêmes lorsque que certains d'entre-nous avaient demandé de participer à leur comité de trafic.

Vous savez que, la Marine marchande a fait un grand usage de nos navires pour suppléer au manque de tonnage dans la catégorie cargos, ceci nous a incités à nous intéresser à certaines relations, notamment Caen/Algérie, La Nouvelle/Algérie, et nos

demandes d'admission dans ces comités ont été en général assez mal accueillies. Les Méridionaux prétendent même nous en chasser, c'est peut-être là une des raisons pour lesquelles nous cherchons à nous y accrocher.

À vrai dire, nous serions bien surpris si les comités de trafic, tels qu'ils ont été conçus dans les statuts de la Marine marchande, avaient une longue existence. Déjà, on constate que les armateurs acceptent des taux de frêts au-dessous de ceux établis, c'est d'ailleurs de bonne augure pour les consommateurs et c'est avec une telle politique que l'on arrivera à faire baisser le taux de vie. Notre profession est éminemment sportive, c'est le meilleur qui doit gagner. L'État doit se borner à surveiller l'application des règles du jeu. Bien que la clientèle soit toujours constituée par les grands groupements d'importation et d'exportation, on se rend compte que du côté armateurs, comme du côté négociants et industriels, on cherche à se mettre directement en rapport, les contacts directs sont en tout préférables et sont certainement moins coûteux ; petit à petit nous finirons bien par reprendre la formule des contrats qui est la seule vraie.

Pour l'instant, nous n'éprouvons pas encore de difficultés, nous sentons cependant que le fret devient rare, les congés payés qui sont maintenant appliqués dans presque tous les pays entraînent obligatoirement une diminution des productions. Il y a fort peu d'expéditions en juillet et août pour les charbons d'Angleterre et les aciéries restreignent leur approvisionnement en minerai. Heureusement que nous pouvons placer une partie de nos bateaux sur des voyages un peu plus longs. La seule gêne que nous ayons éprouvée est pour le navire « TSELFAT » qui est resté assez longtemps immobilisé, mais entretemps il a pu être placé sur Rouen et à la descente en vins portugais sur Sète. Nous sommes assaillis de demandes pour son emploi après la saison des vins, mais pour l'instant il subit le sort commun de nombreux tankers de la Méditerranée.

SITUATION DES NAVIRES

Rien d'anormal dans la rotation. Le « PHRYNÉ » après sa traversée transatlantique est venu escale à Caen. Comme tous les nouveaux venus et les navires de construction étrangère, il présente quelques imperfections, mais elles sont corrigibles, ce qui est point principal. Son sister-ship, le « THÉSÉE », est en cours de voyage, il effectue sa première traversée transatlantique avec une cargaison de charbon. Nous souhaitons

qu'elle soit réservée au port de Caen, ce serait la première cargaison directe d'Amérique que nous recevrons.

Quant aux navires de Vancouver, le premier est attendu pour août et nous avons bon espoir que les délais seront cette fois observés. N'empêche que ces dates sont en retard d'un an sur les prévisions. Il n'y a pas qu'en France que les délais n'ont pu être tenus.

Le « OUISTREHAM » passe actuellement en cale sèche et il sera ensuite à notre compte pour l'exploitation après déréquisition.

Le « DAPHNÉ » met au point certaines imperfections à son chantier d'origine à Rouen. Nous avons l'intention d'y aménager quelques cuves à vin, mais l'incertitude des trafics nous a incités à rapporter cette décision à plus tard.

Le « DANAÉ » doit passer également en cale sèche pour l'examen de l'étambot, suite d'une avarie de guerre pour laquelle il est bon de fixer le règlement. Si nous nous mettons d'accord avec l'État, ce que nous espérons, toute notre flotte sera à son régime d'exploitation normale. Les services de comptabilité ne s'en plaindront pas ; nous n'aurons plus à préparer ces dossiers volumineux qui constituaient les comptes d'escales.

NOUVELLES DE CAEN

Le bureau du siège social se révélant chaque jour insuffisant nous venons de construire deux nouvelles pièces et nous avons l'intention d'en adjoindre d'autres pour que chaque service puisse travailler avec un peu plus de tranquillité.

Nous amorçons la reconstruction de l'ancien hall du « Pitchpin » qui constituera un bâtiment spacieux le long de l'avenue Pierre Berthelot pour l'entrepôt et l'approvisionnement du bord, et éventuellement des marchandises.

Les services de voilerie, matelasserie, entretien du linge sont à peu près au point. Nous avons plus de facilités dans l'obtention des fournitures et nous venons de passer commande de vaisselle, verrerie et coutellerie aux marques de la compagnie. Pour les tissus, malheureusement, il n'est pas encore possible d'obtenir des fournisseurs les quantités voulues, aussi nous vous recommandons de redoubler d'attention pour la conservation de marchandises qui sont encore rares et coûteuses. Nous sommes en pourparlers avec les « Surplus » pour acquérir une remorque militaire américaine pour laver et repasser le linge. Nous avons l'intention, en effet, dès que nous le pourrons, d'assumer nous-mêmes cette modeste activité. Au propre comme au figuré, il est préférable de laver son linge sale « en famille ».

La Société de Gérance & de Navigation poursuit ses constructions, le décoffrage de la salle des machines-outils est amorcé ; c'est un bâtiment de bel aspect qui sera terminé au début du mois d'août. Nous ne vous cachons pas que nous sommes très fiers de cette nouvelle construction. Progressivement, nous y réaliserons nos installations définitives. Le grand tour de 8 m de pointe que nous avons acheté dans de bonnes conditions, a commencé à fonctionner, bien qu'encore entouré de tous les échafaudages. Il a permis d'usiner l'arbre de la machine à vapeur de la société Allainguillaume qui doit inaugurer son fonctionnement dans le courant du mois d'août. Cette société a bien changé d'aspect depuis ces dernières années, ce sera certainement une des plus belles usines de France avec une capacité de production égale aux plus puissantes. Elle sera dotée d'un parc à combustible unique où l'on pourra stocker 30.000 t de charbon, et qui pourra être repris mécaniquement en n'importe quel point du terrain que vous connaissez bien.

La société Caen-Bois reçoit son premier navire de bois de Yougoslavie ; c'est un début en attendant mieux.

Nos premières cuves à vin viennent d'arriver. Ce sont des citernes de 500 hl qui serviront au transvasement des demi-muids. Nous ferons vraisemblablement, et plutôt pour la publicité que par intérêt financier, escaler le m/s « TSELFAT » pour montrer les possibilités que peut offrir au commerce local le transport des vins en vrac.

Quant à Air Normandie, malgré son démarrage pénible, les espoirs optimistes renaissent avec l'été. L'exploitation de la première année s'est révélée très déficitaire. La ligne Caen/Le Havre, l'été dernier, s'est traduite par une perte d'un million et demi, et nous n'avons pu continuer en raison de la modicité du capital. Pourtant, les derniers jours, la clientèle se montrait déjà plus confiante, mais nous arrivions en septembre et ces services ne sont intéressants que l'été. Les exportations de fromages ont repris avec intensité, toujours en raison de la nécessité de créer des devises, et, pour la première fois, nous avons reçu directement un avion d'abricots et d'haricots verts. Résultat : baisse de 30% sur les prix de gros au marché de Caen. Inutile de vous dire qu'il y a eu des réactions, même dans les journaux avec des critiques qui risqueraient de décourager les bonnes volontés.

Pour la première fois, nous avons eu un mois d'exploitation bénéficiaire.

Avec l'été, la ligne d'avion Lille/Londres/Manchester, disposant de quelques heures d'inactivité de son appareil, nous a proposé de faire deux fois par semaine un liaison Caen/Londres. Le prix offert étant intéressant, nous essaierons pendant quelques mois de maintenir cette liaison, d'autant plus qu'avec les touristes anglais, nous aurons une

clientèle moins craintive ; mais nous ne nous faisons pas beaucoup d'illusions et dès le retour du mauvais temps nous retomberons dans la morte saison. Il faudra que les habitudes changent pour obtenir le trafic régulier et permanent, mais ces études permettront tout de même à notre région d'être au point le moment voulu.

En ce qui concerne la reconstruction, les Caennais ont la satisfaction de voir se terminer les travaux de deux îlots d'immeubles de l'Abbaye aux Dames et de la rue du Gaillon. Il faut reconnaître qu'au point de vue architecture, le résultat est heureux. Les quartiers de StLouis et de Vaucelles sont transformés en chantiers ; les terrains étant extrêmement incertains, des entreprises enfoncent les pieux qui sont l'amorce de futures constructions ; mais il faut regretter le démarrage trop lent de tous ces travaux. Sur l'emprunt de 500 millions qui était réalisé déjà fin 1946, il n'y a encore que 20 millions de dépensés et ce retard provient uniquement des complexités extravagantes de la constitution des dossiers. C'est vraiment là où l'on constate l'influence néfaste de l'administration. Il en est de même pour d'autres compartiments où les crédits restent inemployés parce qu'il est matériellement impossible aux bénéficiaires de donner satisfaction aux exigences administratives. Cependant, lorsque ces sommes sont versées dans l'économie régionale, elles contribueront à redonner un peu d'activité au commerce. Les statistiques sont éloquentes à ce point de vue et la diminution considérable des trésoreries en banque montre que le pays souffre d'un manque de pécules.

Le quartier industriel du port a vu son remembrement une fois de plus en retard. Nombreux sont encore les industriels qui attendent de connaître leur emplacement pour pouvoir constituer des projets.

C'est notre cas en ce qui concerne le frigorifique que nous désirons construire ; cela fait trois fois que l'on modifie l'emplacement qui nous sera réservé.

Vous avez peut être lu dans les journaux que la Métallurgique de Normandie bénéficiait de l'aide financière de sociétés anglaises pour sa reconstruction. Nous avons eu la satisfaction d'apprendre récemment que les travaux sont en avance sur les prévisions, ce qui prouve que l'industrie privée est plus à même de réaliser ses programmes. Le premier four Martin devrait fonctionner en 1950 et il est vraisemblable que la tréfilerie pourra livrer dès l'année prochaine des fils de fer galvanisé à l'exportation. C'est un beau résultat et un bel encouragement pour ceux qui se consacrent à une tâche que beaucoup auraient considérée comme irréalisable. Pour nous, c'est l'assurance de voir renaître dans un délai peu éloigné nos trafics d'avant-guerre.

Les fours à coke bénéficieront de l'attribution par l'Économie nationale du matériel des fours de Trignac, usine qui n'a pratiquement jamais fonctionné et dans laquelle des sommes énormes ont été investies, résultat d'un dirigisme bien loin des réalités.

Quant aux trafics de minerai, ils ont repris leur cadence d'avant-guerre.

En ce qui concerne nos activités extérieures, la nouvelle société Corblet-Lamy, avec laquelle certains d'entre vous ont déjà pu prendre contact, a amorcé son activité par quelques consignations au Havre. Vous connaissez maintenant M. Max Corblet et nous espérons bien étendre avec ces collègues, nos relations extérieures.

À La Nouvelle, la situation des Établissements Maritimes est toujours difficile, mais notre optimisme se maintient. Les travaux de dragage viennent d'être entrepris, et nous espérons bien ne plus avoir à supporter les petites anicroches des dernières escales de l'« HADRUMÈTE ».

Monsieur Cadiou, au Maroc, continue ses prospections. Nos escales sont peu fréquentes dans ce port, mais nos relations commerciales s'y développent. L'immeuble qui doit nous abriter pousse doucement, il est rendu actuellement au 1^{er} étage, mais nous ne pourrions travailler sérieusement que lorsque nous serons installés convenablement.

M. Cornic, M. Le Guen, développent leurs activités à Marseille et font apprécier le standing de la Maison auprès de nos nouveaux collègues.

Nous avons eu récemment la visite de M. Norman Coward qui nous a entretenu de la situation toujours pénible du Pays de Galles. Pourtant cette vieille maison amie de toujours, reprend petit à petit son activité. Norman qui fut, lui aussi, fonctionnaire de la Marine marchande à Londres, va bientôt réintégrer le centre de Cardiff, mais l'Angleterre souffre elle aussi du même mal que nous avec un décalage et nos amis comprennent maintenant les soucis que nous avons eus. Aussi, sommes-nous moins pessimistes qu'ils ne le sont, car tout finit par s'arranger.

Sur la Côte Est le trafic est meilleur et les expéditions sont normales.

Nous venons d'avoir la visite de Steffen. La jeune société de Rotterdam qu'il dirige avec la maison Muller : « ROTRAMA » démarre tout doucement ; c'est un pied à terre pour l'avenir lorsque les trafics redeviendront normaux et que le tripartisme démagogique que les Alliés provoquent vis-à-vis de l'Allemagne aura cessé. Souhaitons tout au moins que les accords finaux ne soient pas préjudiciables aux intérêts supérieurs du pays. L'Histoire est un perpétuel renouveau et nous constatons actuellement une situation qui tient à la fois de l'après-guerre 1914 et, disons-le sans être trop pessimistes, de l'avant-guerre 1939.

n°12 - mai-juillet 1948

--o-0000-o--

n°13 - août-octobre 1948

BULLETIN DE LIAISON

La période des vacances qui éloigne momentanément les dirigeants des services administratifs et des différents groupement retarde sensiblement la réalisation des projets. Par contre, l'organisation, de la Marine marchande telle qu'elle a été conçues par la loi de février dernier, a fonctionné normalement pendant ces derniers mois.

En ce qui concerne le trafic des pondéreux où l'entente et les relations amicales sont de règle entre les différents armements, il n'y a pas eu pratiquement de difficultés. Il en a été tout autrement en Méditerranée, pour les commissions de trafics des lignes régulières où la concurrence est poussée à son paroxysme. Il faut reconnaître que beaucoup de compagnies cherchent à s'infiltrer dans cette zone, c'est le résultat d'habitudes prises pendant la période d'occupation, c'est aussi la constatation fait par les nouveaux venus, de voyages plus rémunérateurs et d'intérêt commercial plus accentué.

Dans le trafic pondéreux et tramping, l'activité de l'armement se limite au transport pur et simple ; dans le trafic des marchandises diverses, l'armement s'intéresse directement ou indirectement à la marchandise, dans les opérations de transit, de manutention, de consignation.

Ces activités ne sont pas sans attrait, malgré les ennuis qu'elles occasionnent. Ce n'est plus l'armement pur comme nous avons l'habitude de le pratiquer ; dans ce sens nous le regrettons mais si nous voulons stimuler les développements industriels et commerciaux et y participer, il nous faut travailler sur un pied d'égalité de moyens et pratiquer les mêmes méthodes, autrement nous risquerions d'être dépassés par la concurrence.

Le fait le plus marquant, au point de vue commercial, pendant ces derniers mois, a été la disparition des importations de charbons d'Angleterre sur France, suppression due au manque momentané de devises anglaises. Mais vous avez dû lire dans les journaux que grâce à l'application du plan Marshall, la France allait pouvoir à nouveau disposer d'une certaine somme en £ et reprendre ses importations.

La production de la Ruhr, par contre, augmente sensiblement, les sorties de Rotterdam ont été plus nombreuses. Au point de vue français, il est plus intéressant de recevoir les combustibles solides anglais ou allemands, ils sont, en effet, de bien meilleure qualité que les charbons américains. Il faut reconnaître que l'importation du

combustible USA est une hérésie, et que ce trafic n'existe qu'après les guerres mondiales, et tant que l'Europe n'est pas capable de se suffire à elle-même.

La fourniture des charbons américains fait d'ailleurs partie du programme baptisé plan Marshall, et qui doit se poursuivre jusqu'en 1952, pour permettre aux nations sinistrées par la guerre de reconstituer leur standing économique. La plupart des fournitures se fait gratuitement, mais les états qui en bénéficient s'engagent à utiliser les sommes qu'ils récupèrent lors de la vente pour leur rééquipement, pour des prêts de renouvellement de matériel, et dès qu'ils le pourront, pour la réduction de leur inflation.

Ce but est sain, mais comme l'honnêteté n'est pas la pratique plus courante dans les pays que chez les individus, il est des bénéficiaires et nous craignons bien que la France soit du nombre, qui ont détourné ces fonds pour d'autres usages ; c'est ce qui vous explique les raidissements que l'on constate dans la presse quand les USA rappellent aux délinquants les conditions d'application. C'est pratiquement le banquier qui, s'inquiète de la situation de son débiteur, commence à le menacer de lui couper les vivres.

Notons depuis quelque temps un développement sensible des exportations de minerai de fer sur l'Angleterre. Avant guerre, la sidérurgie anglaise ne faisait appel au minerai français que dans les périodes de très forte production, mais elle ne constituait pas un client continu, elle préférait, à juste raison, s'approvisionner en minerai de bonne qualité, d'Espagne, d'Afrique du Nord et surtout de Suède. C'est ce qui explique la raison pour laquelle les aciers anglais étaient si cotés ; mais depuis la guerre l'Angleterre a le souci, en cas d'un renouvellement de conflit, d'avoir sur son propre sol des réserves de minerai suffisantes, et au lieu d'entamer celles-ci, elle préfère acheter en France des quantités de plus en plus importantes. Ce courant d'affaires permettra à notre pays d'avoir des disponibilités pour acheter du charbon.

Les expéditions de minerai sur l'Allemagne, qui a toujours été le client principal de la France, ne reprendront petit à petit qu'au fur et à mesure de la reconstitution d'activité de ce pays ; elle est retardée par les complications qui règnent actuellement, mais sous la pression des Américains qui font les frais du ravitaillement de toutes ces contrées, le Comité interallié cherche à remettre en route l'industrie allemande pour qu'elle puisse se suffire à elle-même, et par ses exportations, lui permettre de financer l'achat des denrées dont elle a besoin.

Si au point de vue sécurité la France pouvait être inquiète, elle a néanmoins une tranquillité relative du fait que la production d'acier sera limitée et réservée à l'exporta-

tion. Les dirigeants ont justement pensé qu'il ne fallait plus que l'Allemagne préfère « les canons au beurre », mais qu'elle devait fournir des rails et des profilés pour acheter les matières grasses et les céréales nécessaires à son alimentation.

Un trafic intéressant et qui subsiste c'est celui des pyrites et du phosphate nécessaire à la fabrication des engrais, pour la remise en état de l'activité agricole des pays européens.

En ce qui concerne les trafics de marchandises diverses dont le vin constitue la base, le marasme a été complet pendant la période d'été ; la perspective d'une belle récolte a fait naître des espoirs, peut-être non fondés, chez les compagnies escalant en Afrique du Nord. Nous ne partageons pas entièrement cet optimisme, les demandes de tonnages ont été inconsidérées, la récolte algérienne étant en avance sur la récolte métropolitaine, nous avons l'impression que les vendeurs ont exagéré les besoins, de façon à permettre, avant la vendange française une arrivée massive de vins d'Afrique du Nord.

Cette situation devrait normalement entraîner une baisse des prix. La récolte, en France, sera sans doute abondante, mais d'une faible teneur en alcool, et les viticulteurs du Midi ont besoin de quantités importantes de vins d'Algérie pour effectuer des coupages.

L'ennui, pour l'armement, c'est que ce trafic risque de ne pas être coordonné, il serait plus logique de l'échelonner dans le temps.

Nous devons reconnaître qu'au cours d'une réunion à la Marine marchande, la position qui a été prise à cet égard par nos dirigeants de la place Fontenoy, a été prudente et de bon sens.

Nous vous avons signalé les difficultés que nos collègues du Midi faisaient pour l'admission de nouveaux venus dans les comités de trafics. Ils ont dû, sur la pression même de l'Administration, modifier leur point de vue et accepter les armements qui, momentanément avaient besoin de placer leurs navires sur ces zones tant que leur activité ancienne n'aura pas été rétablie. C'est le cas de notre société, nous faisons maintenant partie du comité de Marseille.

SITUATION DES NAVIRES

Pendant cette dernière période, la flotte a tourné à peu près normalement. Nous n'avons eu à souffrir que de certains ralentissements des déchargements dans les ports français, à la suite de la position prise par le Syndicat des Ports et Docks, et d'une grève

d'une semaine au port de Caen, grève qui d'ailleurs avait éclaté pour un motif qui paraît futile aux armateurs qui ont supporté financièrement les conséquences de cet arrêt.

Le « DIONÉ » a été immobilisé pendant un long moment pour la mise au point de l'hélice à pas réversible et finalement pour l'enlèvement de celle-ci qui s'était révélée impraticable.

Nous avons accepté cette expérience pour ne pas paraître rétrogrades aux yeux des services techniques de la Marine marchande. Nos objections qui, d'ailleurs, étaient le résumé de l'impression collective du personnel navigant, se sont révélées justifiées ; ce n'est pas que l'hélice à pas variable soit à rejeter, mais le navire sur lequel on l'a appliquée ne lui convenait pas.

Le « THÉSÉE » et le « PHRYNÉ » ont donné bien des soucis aux officiers mécaniciens pour leur mise au point. La question d'épuration de l'huile est une préoccupation. Évidemment, il eut été préférable de laisser chaque armement s'occuper de ses propres navires, mais les dispositions qui avaient été prises ne l'ont pas permis, l'affectation au dernier moment présentait bien des inconvénients, et provoque un ralentissement de la mise en service par des immobilisations qui auraient pu être évitées.

Le « TSELFAT » vient d'être mis en état par M. Cornic à Alger, il est maintenant équipé pour effectuer lui-même ses pompages et sa capacité de transport a été légèrement augmentée.

Nous attendons toujours la livraison du premier navire de 7.500 t, elle est prévue maintenant pour la mi-octobre. L'équipage va partir prochainement par avion pour le Canada retrouver M. Tartoué et M. Paumier, qui sont là-bas depuis quelque temps. Nous avons eu de grosses inquiétudes au sujet de ce type de bateaux, les premiers voyages ont été catastrophiques, mais des améliorations seront apportées, et nous espérons ne pas avoir les mêmes ennuis que nos collègues. Il n'en reste pas moins que ce navires resteront toujours délicats.

Nous sommes donc dans l'obligation de prendre des précautions et M. Davaine est parti au Canada pour étudier de près les réserves qu'il y aurait lieu de prendre. Ces vapeurs seront livrés avec un retard d'un an et demi sur les prévisions.

ASSURANCE DES NAVIRES

Après la dérégulation, ce sont les compagnies qui ont pris la suite des contrats d'assurance que l'État avait passés pendant toute la période de la guerre. Les clauses

étaient moins avantageuses que celles que nous obtenions nous-mêmes avant les hostilités mais les assurances par le système des réassurances sont pratiquement compensées sur le plan général, et les sommes qui sont en jeu sont d'une telle importance que l'État est amené à s'en occuper, surtout en cas de conflits mondiaux.

Avant guerre, il y avait deux marchés de réassurance, Londres et Zurich. En 1940, le marché de Londres disparaissait, celui de Zurich, en pays neutre, ne pouvait théoriquement pas fonctionner aussi les Allemands voyant pour leur hégémonie un gain possible, ont forcé l'État français à réassurer les risques pour une caisse qu'ils contrôlaient pratiquement. C'est la raison pour laquelle l'augmentation des primes d'assurances a été si facile à appliquer vers 1942-1943. Malheureusement, il est toujours regrettable reprend une mauvaise habitude, et lorsqu'on revient à la liberté, il est plus difficile d'obtenir les mêmes conditions qu'avant guerre.

À l'heure actuelle, il y a un comité d'État, dit de tarification qui règle toutes les conditions de réassurance, et par cela même les conditions de primes. Inutile de vous dire que cela ne nous convient pas, car dans un régime dirigé, on ne tient nullement compte des bons résultats d'une police, on applique en bloc des conditions moyennes, sans considération des sociétés.

À titre d'indication :

En 1947, nous avons eu 24 Millions de primes - remboursements payés : moins de 1 Million.

En 1948, nous avons environ 40 Millions de primes, et sauf une avarie arrivée récemment au « DANAÉ », en baie de Seine, nous n'avons pas de risques très graves.

En 1949, nous prévoyons près de 90 Millions, et les compagnies ne veulent pas déroger des primes minime, aussi nous cherchons maintenant à récupérer le maximum lorsqu'une avarie se produit.

Nous vous informons que ces faits pour que, de votre côté, vous ne négligiez rien afin de nous aider à récupérer le maximum.

Tous les navires ne sont pas assurés de la même manière, il y a trois types de contrat dans l'assurance.

Avec le 1er type, tous les risques sont couverts, c'est-à-dire la perte totale, le délaissement, les avaries communes, le recours des tiers, les dépenses d'assistance et de sauvetage et les avaries particulières consécutives à l'échouement, incendie, abordage ou collision avec un corps fixe, mobile ou flottant ; pour les autres avaries particulières, de manière à éviter les réclamations trop minimes, les assurances appliquent une franchise de 300.000 Frs.

C'est l'assurance tous risques.

La 2e formule est dite « Franc d'avaries particulières sauf » ou plus en abrégé « FAP sauf ». Elle couvre les risques importants des avaries communes, mais non les avaries particulières, c'est-à-dire propres au navire, et sans conséquences pour la marchandise ; à l'exception de celles qui sont consécutives à l'échouement, incendies, abordage ou collisions avec un corps fixe, mobile ou flottant ; le tout sans franchise.

Néanmoins, pour obtenir des primes moins élevées, les armateurs acceptent parfois la formule « FAP sauf » avec une franchise de 1 ou 2 millions pour tous les risques.

Le dernier type : « FAP absolument » - ne couvre aucune garantie particulière, les autres risques restant couverts.

Les Liberty-ships ont une police spéciale contractée auprès des anglo-américains, et imposée par les USA lors de la cession des bateaux.

C'est une sorte d'assurance tous risques, toutefois les avaries particulières ne sont couvertes que sous franchise de 4.850 \$.

Ces assurances sont particulièrement onéreuses.

Nous vous remercions de l'attention que vous voudrez bien apporter à ce problème.

ACTIVITÉS À CAEN

Les constructions se continuent. Le hall en ciment qui borde l'avenue Pierre Berthelot prend déjà forme et doit être terminé avant la fin de l'année.

Nous faisons déjà les projets pour l'installation des locaux dans lesquels nous aménagerons la blanchisserie mécanique et des magasins complémentaires.

La Sté de Gérance et de Navigation termine les bâtiments de la mécanique qui sont déjà très avancés, et nous nous préoccupons au déménagement de l'atelier de la rue Richard Lenoir. Les ouvriers seront cet hiver dans de meilleures conditions pour travailler ; les locaux de la rue Richard Lenoir qui n'avaient été que réparés après la Libération conviendront plus tard comme dépôt de matériaux de la section des Travaux publics.

Sur les quais, nous commençons la construction de la station de dépotage, dont les citernes sont déjà livrées.

L'étude du frigorifique se poursuit, et afin de réaliser un ensemble moderne, nous avons profité d'une occasion qui nous était offerte en accompagnant la Fédération de Frigoristes de France dans un voyage d'études en Suisse. Ce fut un déplacement particulièrement intéressant, surtout pour des nouveaux venus à la profession, et nous

avons eu la satisfaction de visiter en détail des organisations et installations dont la perfection étonnait les spécialistes.

La Suisse, en effet, depuis 1940, par suite de sa situation géographique, avait la hantise d'assurer l'approvisionnement de sa population, et elle a multiplié les dépôts frigos, non seulement sur gares frontières, mais aussi à l'intérieur pour le stockage. Nous avons visité ceux de Bâle, de St-Margaret sur le lac de Constance, de Zurich, Lucerne, Lausanne, Genève, etc..

Il y a deux types de frigos, celui des gares frontières, et qui sert d'entrepôt pour les marchandises en transit, et celui qui constitue le dépôt réel d'alimentation pour les périodes de crise. La Suisse est particulièrement bien placée pour les premiers, Bâle, en raison des échanges internationaux intenses, St-Margaret sur le lac de Constance, qui se trouve à la jonction des frontières suisse-allemande-autrichienne, reçoivent des quantités de marchandises tant du Nord que des Balkans. Si le frigo de Bâle est encore bien garni, par contre celui de St-Margaret est vide ; depuis la politique russe, il ne vient plus rien des régions de Hongrie, Yougoslavie et au delà.

De l'avis des gens de métier, ce qui frappe le plus quand on visite ces frigos, c'est leur propreté ; les Français qui nous accompagnaient étaient étonnés du manque d'odeur, du soin de la conservation. Il paraît qu'en France, l'impression à ce point de vue est particulièrement pénible quand on entre dans une chambre froide. Cette constatation n'est pas spéciale aux frigos, on a la même impression quand on entre dans le pays suisse, où l'on est frappé de la propreté et de l'ordre qui y règnent ; on est un peu gêné, mais on prend vite l'habitude de ne plus agir avec autant de désinvolture que dans son propre pays. Nous ferions bien et nos dirigeants plus que tous autres, de prendre exemple sur eux.

Mais ce qui nous a le plus étonnés dans ce voyage, c'est l'importance des fortifications qui existent dans ce petit bastion du centre européen. Jusque dans les vallées de montagnes ; il existe des fossés anti-chars, des réseaux de fils de fer et dès que la nature le permet, un petit camp d'aviation ; nous avons vu en des points différents des manoeuvres militaires, et le dimanche, nous n'avons jamais autant rencontré de permissionnaires au bras de leur femme. Le peuple suisse est très inquiet, beaucoup plus pessimiste que nous le sommes nous-mêmes, mais il semble disposé à vouloir faire preuve d'une énergie farouche en cas de complication. C'est le seul côté un peut inquiétant au cours de notre voyage.

Nous avons été dans l'admiration des deux visites d'usines, celle de Sulzer et celle d'Escher-Wis. Tous deux sont fabricants d'appareils frigorifiques, le premier par des

machines alternatives, le deuxième par des rotatives. De l'opinion des ingénieurs, nous sommes 40 ans en arrière. Si les usines ont un développement industriel énorme, la mise au point et l'ajustage semblent adopter des méthodes qui sont propres à l'industrie de l'horlogerie, il est extraordinaire de constater le finissage d'ajustage à la main, ce qui explique la qualité et la durée de ce matériel hors de pair;

Sulzer est le constructeur des moteurs à explosion que vous connaissez, mais s'il continue à sortir de nombreux exemplaires pour les petites puissances, pour la Marine, jusqu'à 7000 ch, par contre, il n'y a pas de moteurs de grand puissance en commande. Le hall était plein de moteurs de 12.000 et 15.000 ch uniquement pour centrales électriques, Australie, Amérique du Sud.

Sulzer a une fonderie extraordinaire où l'ébarbage des grosses pièces est fait dans une chambre blindée par jets d'eau à la pression de 60 Los, ce qui fait un meilleur travail que le sablage si pénible et si délicat.

Chez Escher-Wis, grand spécialiste des turbines, nous avons vu en cours de montage des machines de 90.000 ch Kaplan destinées à la Finlande. On ne peut être qu'impressionnés par cette visite et surtout par la station d'essai des ailettes de turbines et des laboratoires d'études.

Dans les deux cas, en dehors du déjeuner gracieusement offert, la visite se termine en traversant le hall d'expédition où l'on voit entassées des caisses à destination de tous les pays du monde;

RECONSTRUCTION DE CAEN

Nous vous avons signalé dans le dernier bulletin que des adjudications importantes étaient en cours ; elles sont en voie de réalisation. Le quartier St-Louis et le quartier Vaucelles sont en pleine activité, ce qui réjouit les sinistrés, et déjà on voit sortir de terre les futurs immeubles alors qu'à côté d'eux les sonnettes enfoncent les pieux des édifices voisins.

Caen est, en effet, une ville qui doit se développer ; si la cadence des demandes de reconstruction est de trois par semaine, la population est déjà égale à celle d'avant guerre, et elle croit suivant une courbe actuelle de 700 habitants par semestre. Mais pratiquement l'industrie n'a pas encore démarré, et pour celle-ci puisse se développer, il faudrait faire venir des spécialistes car plus que d'autres régions, nous souffrons du manque de main-d'oeuvre qualifiée. Elle ne viendra, malgré l'attrait du pays que si on lui procure un habitat convenable.

Étant la seule maison d'armement régional, nous avons le devoir de nous intéresser au développement bas-normand, et nous avons toujours préconisé, dans les études de l'urbanisme industriel, qu'il soit tenu compte de sa situation propre qui est un régime équilibré entre l'agriculture et l'industrie. L'armement devant être un moyen d'extension.

Vous savez que la question du logement inquiète les pouvoirs publics. Notre Pays ayant une croissance lente, qui fut même un certain temps négative, n'a pas bénéficié des programmes de construction qui ont été réalisés sur une plus ou moins grande échelle par les pays ayant un accroissement démographique. On ne peut qu'être inquiet de la vétusté de l'habitat français qui comporte encore trop de taudis.

Nous venons de constituer pour le département du Calvados et surtout pour Caen, une commission inter-professionnelle du logement. Nous avons profité de l'expérience d'un centre qui fonctionne déjà fort bien, celui de Roubaix-Tourcoing. Rouen est également en cours de réalisation. Le système consiste à associer tous ceux qui sont disposés à améliorer le logement de leur personnel, à verser tous les mois une cotisation au prorata des salaires pour constituer une base d'emprunt par l'Office des Habitations à Bon Marché, avec garantie de ville ou département, qui se substitue ou s'ajoute à celles des sociétés.

Nous pensons que c'est là une oeuvre particulièrement utile et qui devrait permettre, notamment pour ceux de la SNC qui avaient leur maison à Caen, de retrouver l'identique dans les années à venir. Nous voudrions, déjà pour 1949, avoir un programme d'une vingtaine de maisons, entre 10 sociétés ; à cette cadence, on pourrait en 5 ans arriver à reloger convenablement un bon nombre des nôtres.

-00-0-00-

Nous prions les commandants de bien vouloir nous signaler les délais anormaux de transmission du courrier pour le personnel, afin de remédier chaque fois que cela sera possible.

Nous vous prions également de nous faire savoir si vous êtes satisfaits du fonctionnement de la bibliothèque roulante.

--o-0000-o-- .

n°14 - novembre-décembre 1948

TOUSSAINT 1948

Suivant la coutume, nous sommes allés dans les différents cimetières caennais, visiter les tombes des anciens de la Navale qui reposent à Caen.

Si certains cimetières présentent encore des traces de la guerre, d'une façon générale les soins des vivants ont su donner à ces lieux de repos, un aspect digne des disparus ; seul le vieux cimetière de Vaucelles, maintenant désaffecté, conserve cet aspect d'abandon qui lui est particulier, et reste bouleversé par les bombardements d'artillerie de marine qui furent concentrés sur ce quartier de Caen.

Ces visites prédisposent à la réflexion, et donnent une plus exacte impression de rapidité du temps qui passe, et qui nous achemine insensiblement aux termes d'une année. 1948 nous parut bien courte et cette sensation est peut-être accentuée du fait que pour réaliser notre programme, nos démarches nous ont semblé terriblement lentes.

SITUATION DE LA FLOTTE

Rien de marquant dans la rotation des navires, au cours des deux derniers mois.

Le « GALLIUM » va passer en réparations à Nantes pour une remise en état qui s'avère plus importante que nous le supposions. L' « ÉGÉE » et le « DIONÉ » doivent procéder à des essais pour fixer définitivement la valeur respective des machines des anciens et des nouveaux types et espérons-nous mettre fin à une polémique qui mit en jeu notre position de chef de file.

Une dépêche de M. Lecler nous informe qu'il est satisfait et nous en sommes heureux pour lui, car cette question lui tenait à coeur.

Nous avons eu quelques immobilisations pendant les grèves d'Algérie. Nous ignorons si celles qui sont déclenchées en coordination avec celles des mineurs s'éterniseront ; elles compliquent singulièrement notre tâche et se traduisent par des dépenses en pure perte ..

Il résulte de semblables méthodes un appauvrissement général du pays, qui retarde notre redressement qui semblait s'annoncer favorablement, en raison de l'accroissement de la production. Ce sont des évènements qui nous dépassent et qui sont d'ordre

gouvernemental, nous les subissons tout en regrettant qu'il ne soit pas possible de résoudre dans le calme les problèmes du pays.

Certains bateaux qui transportaient du charbon polonais ont cependant été déchargés, c'est donc une question d'origine du charbon qui est en cause et non pas le combustible lui-même.

Par ailleurs, vous verrez sur la situation que nous joignons à notre bulletin, les positions respectives des différents navires.

L'« ASTRÉE » est maintenant parti de Vancouver. Nous avons hâte de le voir arriver en France et de juger des imperfections qu'il comporte, mais que M. Davaine et l'état-major du navire ont minimisées par de judicieuses interventions.

Actuellement, la recherche du fret ne nous préoccupe pas depuis la reprise des exportations de charbons anglais, l'augmentation des expéditions de la Ruhr et les programmes assez importants des pyrites et des phosphates. Sauf complications sociales, nous avons tout lieu d'être tranquilles pour plusieurs mois. Comme tous les ans, nous assistons ou plus exactement nous devrions assister à une reprise des échanges après les mois d'été et la période des congés, qui contribuent à réduire la demande de tonnage. Nous pourrions profiter de cette période pour les réparations des navires, mais pour les mêmes raisons que ci-dessus, les travaux y sont si lents que nous hésitons à adopter cette méthode.

QUESTIONS TECHNIQUES

Nous nous sommes mis d'accord avec une vieille maison charbonnière de Lorient, la maison Le Brise, pour construire en coopération un navire en remplacement de son steamer « ARMENIER » qu'elle a perdu pendant la guerre. Ce bateau était un navire de 1.400 t dont l'exploitation sous pavillon français se révélait très onéreuse. Vous vous souvenez qu'autrefois la Navale avait dû abandonner ce prototype de bateau pour les mêmes raisons. Le « Lt LANCELOT », grâce aux voyages combinés de minerai, fait une exception à cette règle.

Nous avons donc proposé à la maison Le Brise de demander en tonnage de remplacement un unité de 2.500 t, cet armateur garde son droit pour le tonnage coulé, la SNC n'intervenant que pour les suppléments de prix correspondant au surplus de tonnage.

Cette solution présente un intérêt pour notre maison. Pour des raisons de prix de revient, nous avons reconstitué la flotte perdue en unités plus grosses, donc plus rentables. Il nous faut prévoir en 1950 quelques petites unités complémentaires pour

répondre aux exigences de la Sté Métallurgique de Normandie, quand elle reprendra ses activités.

Vous savez que dans le domaine des constructions maritimes comme d'ailleurs pour toutes les industries françaises, nos prix de revient sont d'environ un tiers supérieurs aux prix internationaux. Si une compensation peut être faite pour l'industrie dans les prix intérieurs, par les droits de douane, par contre pour l'exportation il faut envisager d'autres méthodes, il faut, en effet, compenser cette différence de prix par des dispositions financières et notamment pour les constructions navales par le Crédit Maritime. Tel qu'il était conçu autrefois, le Crédit Maritime était accordé aux armateurs, mais rétrocedés aux chantiers. Ce régime est suspendu depuis 1939, mais dès qu'il fonctionnera, nous serons amenés à commander un ou deux unités supplémentaires de 2.500 t, en espérant qu'elles pourront être livrées en 1950. Il nous est malheureusement impossible d'acheter du tonnage à l'étranger, les devises disponibles en France étant insuffisantes, et malgré toutes nos demandes, le Ministère des Finances s'est toujours refusé à nous laisser, même sous son contrôle, conserver une partie des devises que nous créons par nos activités. Nous sommes, en ce sens, défavorisés avec les autres industries françaises d'exportation, qui elles, peuvent mettre en réserve environ 15% de leurs recettes en devises étrangères.

Nous voudrions aussi pouvoir assurer nos navires en £, comme avant guerre. Le régime actuel en France constitue une insécurité qui est préjudiciable à l'avenir même des compagnies. Vous vous souvenez qu'un collègue-armateur a perdu récemment un navire neuf. Il était assuré pour une valeur en Francs correspondant à la date de signature de la police. Du fait de l'augmentation du coût de construction, la somme qu'il perçoit n'est plus que les $\frac{2}{3}$ de la valeur de son bateau.

ACTIVITÉS DE LA SOCIÉTÉ

Notre siège social continue ses travaux, avec l'espoir que les intempéries et surtout le froid ne viendront pas les retarder. L'immeuble du boulevard Leroy arrive maintenant au premier étage. Nous voudrions que le gros-oeuvre soit terminé au printemps, afin d'effectuer à la belle saison les travaux de plâtrerie qui retardent toujours les aménagements.

La SOGÉNA qui est l'entrepreneur de tous nos projets, développe particulièrement son secteur Travaux publics.

Nous avons mis sur pied le Comité Interprofessionnel du Logement - CIL. Le Conseil Général qui a été consulté, a donné un avis favorable. Certains industriels du Calvados se sont intéressés à nos propositions, et nous venons de tenir une assemblée générale constitutive de ce groupement qui, s'il répond à nos espoirs, devrait rendre les plus grands services à notre région. Chaque adhérent, et la Navale en est le principal, souscrit en s'inscrivant une obligation de verser chaque mois un pourcentage de ses salaires pour gager auprès de l'Office Départemental des Habitations à Bon Marché, un emprunt qui est garanti par un Conseil Général ; cet emprunt est à très bas taux et pour inciter la reconstruction, il y aura pendant les premières années une remise des intérêts. Les logements sont fournis aux différents sociétaires et en proportion de leurs apports, à leur personnel. Malgré les conditions très raisonnables, en raison du bas prix des loyers l'opération à l'origine ne présente pas une sécurité de rentabilité totale, les loyers, en effet, sont perçus suivant les barèmes établis par l'État, et ne couvrent pas l'intégralité des frais, mais si l'on en juge par les années passées, l'amoindrissement de valeur de la monnaie a constitué une augmentation de valeur du capital créé, qui compense les craintes que l'on peut avoir pour le financement dans le temps.

Nous sommes persuadés qu'une telle initiative, si elle se développait serait un élément important de la Reconstruction chez nous et nous espérons que dans une période de 4 ou 5 ans, nous serons susceptibles d'offrir au personnel un nombre de logements non négligeable.

L'atelier de mécanique de la SOGÉNA doit être terminé au moins dans les oeuvre principales, vers la fin du mois. Pour assurer une activité à ce compartiment, nous venons de constituer avec la collaboration de M. Yvon, ingénieur-frigoriste à Caen, une petite société pour la construction d'armoires frigorifiques et de congélateurs. Si les essais sont concluants, nous la développerons ultérieurement ces fabrications.

Le bureau d'affrètement à Paris, est parti de bon pied, il est doublé d'un service de transit qui a déjà obtenu des résultats et nous avons en étude des projets qui, s'ils se concrétiseraient, amplifieraient encore ces possibilités.

M. Peugniez a été désigné par le Comité des Armateurs pour le représenter à Londres, à une réunion de la Baltic ; vous savez que cette conférence d'origine scandinave a été constituée en vue de renseigner les armateurs sur les conditions économiques dans les différents pays, et les défendre au point de vue commercial, dans tous les litiges qu'ils peuvent avoir dans les différents ports. C'est certainement l'organisme du plus haut standing, et nous sommes très flattés de voir notre société y représenter l'armement français. M. Peugniez en profitera pour reprendre contact avec des col-

lègues britanniques et il doit poursuivre son voyage en Scandinavie, Norvège, Suède et Danemark pour s'y créer des relations qui doivent constituer une base de travail pour le service d'affrètement. Il sera accompagné par un représentant de la Maison Corblet. Vous savez qu'au port du Havre notamment, nous nous sommes associés avec cette vieille maison de navigation, si réputée du temps des voiliers, et nous avons tout lieu d'espérer que cette collaboration donnera de bons résultats.

À La Nouvelle, la prospection de notre représentant a déclenché, et il fallait s'y attendre, des réactions de la part de nos collègues méditerranéens ; l'un d'eux cherche à s'installer également dans un port que tout le monde négligeait. Rien d'étonnant à cela, ce ne sont que les conséquences d'une compétition commerciale dont nous sommes, plus que quiconque partisans, car c'est la seule qui doive amener le retour à des prix normaux.

Au Maroc, M. Cadiou suit avec intérêt la construction de l'immeuble qui doit nous abriter. Il avait réussi à avoir en consignation deux petits bateaux de la C^{ie} des Goudrons qui escaiaient de temps en temps au port marocain ; l'un d'eux, le « SAINT-GUÉNOLÉ » vient de sombrer dans des circonstances tragiques à Longships, et malheureusement une partie de l'équipage a disparu, mettant ainsi en deuil de nombreuses familles, ainsi qu'une société amie dirigée par M. Neel qui fut, bien avant 1914, jeune employé dans les bureaux de la S.N.C.

ENTREPÔT FRIGORIFIQUE

Après plusieurs mois de stagnation nous reprenons nos études. Grâce à l'intervention de la Direction des Services Frigorifiques au Ministère, nous avons pris contact avec un ingénieur-conseil en remplacement de celui qui avait commencé le projet, et dont la brusque disparition nous avait retardés. Ces complications auront, en dehors de la longueur des études et des travaux, la conséquence désagréable de nous entraîner dans des frais plus élevés, par suite de l'accroissement du coût de la construction. Il est à craindre que cette réalisation ne prenne corps qu'au début 1950.

Le plan d'aménagement des terrains industriels entre le canal et l'Orne avance rapidement, l'artère du cours Caffarelli est maintenant accessible aux voitures et le promeneur peut se rendre compte par anticipation, de toute la zone d'activité concentrée que constituera ce regroupement. Nous espérons, car nous nous y emploierons que d'autres industries viendront grossir notre patrimoine industriel local.

La reconstruction des îlots de Vaucelles et de St-Louis avance à grands pas. Des immeubles sortent de terre et les travaux de terrassement continuent. L'agence Peugeot qui maintenait par ses ruines une note lugubre dans le terre-plein nivelé du quartier St-Louis, a commencé, elle aussi, ses travaux, et l'été prochain les Caennais auront la satisfaction d'avoir conscience d'une véritable renaissance.

NOUVELLES DIVERSES

Nous avons eu la joie d'apprendre, après un long retard de transmission, et de faire suivre à M. Yven qui est un ancien de chez nous, une brillante citation. Nous nous sommes réjouis avec lui. Nous regrettons seulement que la distribution de ces récompenses pourtant bien méritées, soit si parcimonieuse. Maintes fois nous sommes intervenus, lorsque des occasions se présentaient pour communiquer des listes de ceux dont nous estimions les qualités professionnelles et le dévouement, afin qu'un juste récompenses leur soit décernée. Les contingents, là comme ailleurs, sont si minimes que nous n'avons pu obtenir satisfaction. Nous savons que les marins ont l'habitude du courage modeste, mais il est regrettable que le Pouvoirs Publics ne sachent mieux le reconnaître, afin que le Français sache le mérite des gens de mer, souvent trop méconnu.

—o—O—o—

Nous avons à la Navale un services Dommages de Guerre, que dirige avec compétence M. Brunet ; il a été amené, à plusieurs reprises à conseiller et documenter certains d'entre vous, pour leurs affaires personnelles, et nous pouvons vous conseiller de faire appel à lui si vous avez quelques difficultés dans cet ordre d'idées. Il est préférable de ne pas attendre les complications pour résoudre les problèmes, aussi n'hésitez pas, dans votre propre intérêt.

M. Brunet fut à la Reconstruction lors de ses débuts ; mais avant guerre, il était le collaborateur de M. Fontaine qui eut un rôle si important dans notre région pour les questions d'apprentissage et d'orientation professionnelle ; il est donc particulièrement documenté et s'offre aimablement de vous rendre service si vous aviez besoin de conseils pour l'éducation de vos enfant et la pratique des cours professionnels.

—o—O—o—

Nous avons assisté récemment à Paris à une série de réunions pour favoriser les exportations françaises. Vous savez que c'est pour notre Pays une question de vie ou de mort d'arriver à équilibrer nos échanges commerciaux. Le Plan Marshall qui doit nous

aider jusqu'en 1952, a pour objet de faciliter cette tâche, et nous devons mettre à profit ces années, pour prendre position sur les marchés extérieurs, d'autant plus que nous devons profiter de la disparition presque totale de la concurrence allemande qui constituait l'élément le plus actif et le plus important des échanges mondiaux.

Ces réunions étaient très intéressantes. Elle n'apportaient pas de solution aux problèmes actuels, mais elles ont eu comme conséquence d'intéresser à toutes les préoccupations des exportateurs, les différents services administratifs qui dorénavant participeront à des réunions d'études et deviendront, au moins l'espérons-nous, des collaborateurs d'une oeuvre nationale.

Nous avons eu l'impression qu'il y avait des éléments très encourageants et que nous arrivions à fort bien nous placer, même dans la grosse industrie ; c'est ainsi que les centrales électriques ont été vendues en Amérique du Sud, ainsi que des contingents importants de matériel ferroviaire, et notamment des locomotives.

Tous les conflits sociaux retardent ce redressement et deux commandes ont été annulées en Hollande, les acheteurs craignant qu'en raison des grèves nous n'observions pas les délais de livraison. Pourtant dans ce domaine nous avons fait un gros effort, et il paraît que jusqu'à ces mois derniers, nous avons la réputation de mieux observer les dates que nos voisins anglais, ce qui n'était certes pas le cas avant la guerre.

Un exemple illustrera les conséquences que peuvent avoir les lois trop vite rédigées : vous savez que la Taxe de Production qui est d'environ 12% avec les taxes accessoires, était perçue lors de la vente du produit. L'État ayant absolument besoin d'argent, a complètement bouleversé le système, et fait prélever cette somme dès l'origine, sur les matières premières, les travaux de transformation et accessoires. C'est donc une avance que toutes les industries doivent faire et l'État ne la rembourse aux exportateurs qu'à la livraison du produit. Conséquence pour les vins de Champagne dont le représentant expliquait le cas : une maison qui exporte 80% de sa production s'est trouvée dans l'obligation de verser du jour au lendemain 250 millions à la Régie. Comme elle ne les avait pas, elle s'adresse aux banques, mais vous n'ignorez pas que selon les directives du Ministère des Finances, tout le crédit bancaire est maintenant bloqué, ceci en vue d'éviter les spéculations. Voici donc une maison qui normalement est dans l'impossibilité de poursuivre ses activités.

Des réunions comme celles dont nous vous entretenons ont pour but d'éclairer les Pouvoirs Publics sur ces anomalies préjudiciables aux activités.

Les industriels, d'une façon générale se plaignent des impôts qu'ils subissent et qui correspondent environ au $\frac{1}{3}$ du prix de la marchandise. Ils insistent pour qu'une atténuation de ces charges soit envisagée, afin de développer nos industries métropolitaines, car devant ces impossibilités matérielles d'exporter, beaucoup d'industries ont tendance à s'expatrier, ce qui est regrettable pour notre Pays. C'est ainsi que dans les tissages notamment, les plus grandes maisons exportatrices en France ont maintenant des filiales aussi bien en Amérique du Sud qu'en Afrique du Sud.

Vous avez dû lire dans les journaux les mesures qui étaient prises pour freiner les mouvements de capitaux vers l'Afrique du Nord, ces capitaux seront investis dans des usines nouvelles qui risquent de diminuer les courants d'échanges par mer, ce qui n'est pas sans inquiéter les compagnies de navigation de lignes régulières, car nous ne vivons que des échanges internationaux et nous devons nous tenir au courant des modifications qu'ils subissent.

Il résulte de ces réunions une impression nettement favorablement à la France et on ne peut que regretter l'état social dans lequel elle se trouve et qui est vraiment préjudiciable à son avenir.

—o-O-o—

Nous avons à vous faire part du départ de M. Michel Joseph 2e capitaine du « THISBÉ » qui a pris sa retraite, après 14 ans de présence à la société. Nous lui souhaitons de jouir de cette retraite le plus longtemps possible.

Par ailleurs, nous avons la douleur de vous faire part du décès de Picard Joseph, 1er chauffeur sur l'« ÉGÉE » décédé à l'hôpital de Caen le 8 octobre dernier, à la suite d'une chute qu'il fit dans la machine. Il était depuis 14 ans à la compagnie.

--o-0000-o-- .

n°15 - janvier-février 1949

BULLETIN DE LIAISON

Nous espérons que le présent des temps vous parviendra avant les fêtes de Noël et du jour de l'en. C'est dans cet esprit que nous le rédigeons, à fin qu'elle vous apporte à vous et à vos familles les souhaits que nous formons pour que l'année 1949 vous soit favorable.

Comme toutes les fin d'année, nous nous réuniront au bureau pour trinquer à l'an nouveaux et nous ne manquerons pas de vous associer à nos vœux.

Il est des époques, qui règlent d'ailleurs le calendrier, où il convient de réfléchir un instant sur le travail effectué et sur celui qui nous attend. en cette fin d'année 1948, si nous tenant compte de nos craintes et de nos espoirs, nous devons convenir qu'elle comptera parmi les années favorables.

Au point de vue de l'armement, 1948 fut assez mouvementée, tant dans le domaine administratif que dans celui de l'exploitation. Sauf quelques périodes de grève, pour lesquelles d'ailleurs, grâce à vous, dans bien des cas, nous n'avons pas eu trop souffrir, nous n'avons pas subi de crise sensible. Nous avons toujours trouvé l'aliment indispensable à nos bateaux, c'est là, vous le savez, notre principale préoccupation. Les baisses de fret que nous craignons ne se sont pas manifestées. La dévaluation ayant compenser, au moins momentanément, l'accroissement des prix de revient.

Le fait le plus marquant a été la dérégulation de la flotte. Nous vous avons tenu au courant de cet événement. L'organisation telle qu'elle a été conçue, fut, grâce à la bonne compréhension de tous, facilement applicable. Elle était d'autant plus, en ce qui nous concerne, que pratiquement nous participions à la gestion de l'ensemble des flottes dites pondéreuses, Et notre bureau de Paris, à ce point de vue, nous aurons le plus grand service.

Un autre feuille important, fait la parution de la loi du 28 février 1948 qui est fixé le statut de la marine marchande. Nous vous avons expliqué que nous n'en étions pas partisans, parce qu'elle avait pour but de maintenir les trafics antérieur, en créant des comités très fermé, que nous lui préférons de beaucoup la liberté de concurrence ; elle nous a permis de vivre, mais elle nous a peut-être empêché de nous développer autant que nous l'aurions désiré.

Vous savez que le tonnage français est mise en priorité à la disposition des ministères pour la cheminement des trafics dit du programme d'enlèvement et d'importation. Une judicieuse exploitation de la flotte nous a permis, de temps à autre, de contracter des frets de liaison de pays étrangers à ports étranger, afin de maintenir les contacts avec nos clients d'autrefois.

Nous ne souhaitons qu'une chose dans l'avenir et elle est d'importance, c'est que l'État laisse à notre Disposition une partie des devises que nous créons. Du fait que nos assurance sont payés en France et que le tonnage de reconstruction ne peut être fait qu'en France, nous nous trouvons sérieusement handicapé par rapport aux collègues étrangers, mais dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres, la raison doit finir par triompher, c'est une question de patience ; déjà à force d'insister sur ce point, nous avons espoir que l'administration nous comprendra.

Et maintenant parlons de l'année nouvelle. Nous abordons 1949 avec une flotte complètement reconstituée, puisque le HÉBÉ, dernier-né de série canadienne, doit prendre la mer en janvier prochain. Il va falloir assurer à toute la flotte qui comporte maintenant 19 unités, un fret convenable et à des prix les meilleurs. Notre plus gros souci était utilisation des libertys et des navires de 7500 tonnes. Les libertys sont loués pour quatre ans, avec le risque que cela représente. Si le charbon américain continue à venir en France, nous sommes assurés d'une exploitation convenable.

Les navires de 7500 tonnes ont été choisi par nous, peu de temps après la libération, de préférence à d'autres tonnages, parce que nous étions persuadé qu'étant construits en Amérique, il seraient livré les premiers, et nous pensions, avec la rotation des charbons américains, assurer tout au moins au départ, une bonne exploitation. Malheureusement, les délais de livraison ont été reporté d'un an et demi. Les importations de charbon américains doivent normalement continuer pendant quatre ans, c'est-à-dire pendant la période d'application du plan Marshall, période a été fixée d'un commun accord pour constituant le minimum de durée pour que l'Europe recouvre sa stabilité. Celle-ci a été sérieusement ébranlée par les événements sociaux, notamment en France, les grèves combinées des charbonnages et des dockers ont entraîné de très graves perturbations, et la France notamment a dû augmenter ses importations de charbon d'Amérique, mais ces envois contrairement aux précédents nous devons les payer en dollars. Nous pouvons donc trouver des cargaison sur 1949 pour nos navires, mais comme contribuable français, nous ne pouvons que regretter ces résultats qui entraînent un appauvrissement de notre pays.

Le renouvellement des accords avec l'ATIC a été fait sur ... un peu plus large, les importations de la Ruhr et d'Angleterre étant en augmentation sensible. Par contre, les prix des frets on baissé de 2 à 3/-.

Les frets de minerai sont pratiquement renouvelés avec des pièces moins importante ; malheureusement le pourcentage sur Flixborough est toujours trop élevé pour que nous puissions seul, faire les enlèvements avec l'unique « LIEUTENANT LANCELOT ».

Les programmes de phosphates et pyrites seront assez importants pour l'utilisation de notre flotte.

Enfin, le DAPHNÉ qui continue ses navettes Algérie/Normandie aura quelque mal à trouver les marchandises et nous devons de temps à autre le distraire sur d'autres directions pour lui éviter les immobilisations.

En somme, au point de vue commercial nous sommes pas inquiets pour le début d'année, la crise que nous craignons et qui ne manquera pas de se produire quand les flottes seront reconstituées se trouve elle-même décalée, du fait de retard aux livraisons. Le prix des constructions, même à l'étranger, ayant sensiblement augmenté, les armateurs ne commettrons plus, après cette dernière guerre, les mêmes erreurs qu'en 1920, ce qui laisse espérer que les complications économiques par excédent de tonnage se feront moins sentir.

À ce propos, il est un événement il nous réjouira autant que vous-même. Dans les journaux étrangers, et par une information d'après laquelle les différents syndicats mondiaux ont décidé de boycotter à partir du 1er juillet 1949, les bateaux sous pavillon panaméen, Honduras ou autre. Vous savez que la flotte qui navigue sur ces pavillons correspond nullement aux besoins de ces nations ... (*manque des mots*) ... que pratiquement ce changement de nationalité est un moyen pour beaucoup de armements étrangers, de faire naviguer dans des conditions moins onéreuse des bateaux au camping. Les équipages qui sont d'ailleurs cosmopolites ont le bénéfice de toucher leur solde en devises, et cela pour eux le plus gros des attrait, mais les conditions d'existence les règlements fixant la composition des équipages, l'absence de lois sociales son tels, que l'armement enfin de compte y trouve un avantage. Naviguant dans un pays où aucune réglementation ne limite les questions financières, les compagnies peuvent ainsi conserver librement et anonymement Des sommes en devises qui sont d'un particulier attrait.

En unifiant les conditions du travail maritime dans le monde, c'est un autre sens de l'action la plus efficace que vos syndicats pouvait faire, car elle permettra d'éviter la

désorganisation systématique des marchés, d'écarter en grande partie le chômage est assurée une existence normale aux marins.

—o—o—o—

Que nous réserve l'année nouvelle ? Il est toujours délicat de faire des pronostics, les chances d'erreurs sont grandes et les événements risquent de vous discréditer ; cependant dans le domaine des affaires, il faut tout de même coordonner son action, en vue d'une évolution possible des événements.

Le développement ou la mise en veilleuse d'une maison est la conséquence du climat économique auquel on s'attend, et en cette fin d'année, pour se fixer une ligne de conduite, il faut supputer les événements qui peuvent se produire.

Après avoir passé un moment de graves inquiétudes au cours de l'été dernier, où les conflits européens semblaient sur le point de se déchaîner, la fin de l'année est beaucoup plus calme. On sent une lassitude et un besoin chez tous les peuples de reprendre haleine. Évidemment il reste encore quelques foyers d'incandescence, l'un en Chine, qui a pour nous l'avantage d'être bien éloigné, un autre en Palestine qui paraît s'éteindre, et tout récemment une nouvelle étincelle en Indonésie. Dans un monde qui n'a pas retrouvé ni stabilité ni tranquillité de telles conflits risquent toujours de déclencher le pire.

Cette lassitude dans les relations étrangères, on le constate également à l'intérieur des pays, lassitude politique, la population en effet, semble finalement reconnaître pour un temps du moins, que les querelles intestines, au fond, comme les guerres, et ne rapportent rien. Après les soubresauts des derniers mois, le travail reprend avec une certaine énergie dans certains compartiments et on voudrait que le gouvernement en profite pour apaiser les esprits et essayer de compenser les écarts de situation qui existent et sont encore trop marqués dans certaines catégories. Ce serait une belle œuvre qui pourrait clôturer dignement la fin de l'année.

De même au point de vue financier, si l'on constate toujours à la lecture des journaux l'inquiétude pour atteindre l'équilibre du budget, on peut tout de même conclure que celui-ci pourrait être soldé si notre pays, à juste raison d'ailleurs, n'avait pas entrepris un programme d'équipement et n'était pas soumis à des nécessités de reconstruction. Mais ces deux rubriques sont des compartiments qui paient, avec retard certes, mais dans un an pourront devenir créditeurs. N'oublions pas, en effet, que dans toute la somme dépensée, 40 % au moins retourne à l'État. Ce qu'il faut éviter par-dessus tout, c'est l'argent qui dort, ce sont les crédits immobilisés, c'est en somme tout ce qui s'est passé dans les toutes dernières années.

En ce qui concerne notre compagnie, nous sommes assurés dans le début 1949 d'avoir des courants d'échanges intéressants, et nous ne croyons pas qu'une crise inquiétante se produisent avant quelques temps.

Il n'en est pas tout à fait de même dans les autres pays. Monsieur Peugniez qui revient de Scandinavie a été très étonné de constater la gêne du pays nordique, considéré comme le plus riche, la Suède. Il semblait qu'après la guerre cette nation ou rien avait été détruit ou le potentiel industriel avait été accentué pendant les hostilités, devait avoir un démarrage foudroyant, tant par la vente de ses machines que de ses matières premières. Mais son voisinage qui n'est pas de toute sécurité, la mis dans l'obligation de diriger ses exportations vers ses voisins russes et ceux-ci n'ayant peut-être pas rempli tous leurs engagements financiers, la Suède se trouve à leur actuel dans une position de crédeur, qui la met dans l'obligation de restreindre ses importations pour pouvoir vivre. Comme l'Angleterre la Suède n'a pas un régime alimentaire aussi favorable et agréable que le régime français.

Nos voisins belges qui, eux aussi, un très beau départ puisque leurs usines étaient intactes et qui possèdent le charbon, sont en ce moment en pleine crise, en raison de leurs prix très élevé, et c'est la France qui pourtant n'est pas très vaillante qu'elle le veut qui leur souffle beaucoup de marché de produits métallurgiques à l'étranger. Ce n'est pas que nous nous réjouissions du malheur des autres mais tous ces éléments sont favorables à notre pays, et si nous savons nous entendre, et si nous sommes décidés à travailler, nous pourrons fort bien nous relever rapidement.

SITUATION DES NAVIRES

En janvier prochain, la totalité de la flotte sera reconstituée, l'HÉBÉ qui maintenant est lancé, doit prendre le départ dans le courant janvier. Le BORÉE a pris son premier chargement, suivant les traces de l'ASTRÉE qui navigue en ce moment vers la France. C'est une joie pour nous de voir aboutir l'œuvre que nous nous étions tracé, après l'anéantissement temps de notre flotte que de nos bureaux et bâtiments.

En 1949, la navale sera encore plus forte qu'elle n'était en 1939. Les vieilles unités sont sérieusement remise en état, les nouvelles demanderont, certes, encore beaucoup de petites mises au point, mais le principal effet. Nous nous soucions maintenant du remplacement des unités vieilles et même du développement de notre flotte, car dans notre profession, celui qui ne progresse pas, recule par rapport aux autres.

ACTIVITÉS À CAEN

Les constructions des entrepôts se continuent, ralenties par une période de gel. Nous comptons, fin février, terminer le grand hall du Pitchpin. La SOGÉNA. Le mois prochain, aura complètement refait ses ateliers. Le chai à vin, station de dépotage, a commencé son fonctionnement avant d'être terminé, les citernes bien qu'étant encore à l'air abritent déjà du vin, et même du cidre qui est expédié sur l'Angleterre : 35 000 hl de (bon bère) - goût anglais - sont transportés par des petits tankers chez nos amis britanniques.

Nous continuons la construction de la petite salle des machines souterraine ici un mois l'installation fonctionnera normalement. Elle a déjà un tel succès que nous envisageons de la doubler peut-être même de la tripler.

Nous travaillons toujours le projet de construction de hangar, et petit à petit, le dossier de construction du frigo se met au point.

Nous vous avons informé de la constitution d'un groupement interprofessionnel de logement (CIL) ; il est maintenant administrativement sur pied. Au point de vue financier, nous espérons disposer à partir de février prochain, grâce à l'aide de l'Office des Habitations à Bon Marché, des sommes suffisantes pour construire un immeuble. Nous rachetons quelques dommages de guerre pour faciliter le démarrage ; si rien ne vient contrecarrer nos projets, nous voudrions, en 1949 avoir la possibilité de loger une vingtaine de familles, tant pour la Navale que la SOGÉNA.

Pour pouvoir établir un programme, ce d'entre vous qui désire envisager d'habiter quand sont priés de se faire connaître, en fixant le nombre de membres constituant la famille et le nombre de pièces désirées. Nous nous empressons que ce n'est pas là une garantie c'est uniquement afin de tracer un plan d'action.

Notre comité professionnel de logement aura pour sa gestion la forme tripartite, c'est-à-dire que nous vous demanderons de lire des représentants au sein du bureau pour la bonne gestion de l'ensemble. Inutile de vous dire que la politique ne doit pas trouver de place dans ce genre d'opération ; Elle est, en effet, incompatible avec l'économique. Les locaux seront d'ailleurs la propriété de l'office des habitations à Beaumarchais et seront soumis à ses règlements. Les loyers ont seront fixés en fonction des barèmes de l'État. La rentabilité n'est malheureusement pas assuré au départ mais nous espérons d'heureuses opérations financières, notamment en prévoyant des magasins au rez-de-chaussée et des cessions de pas-de-porte en limitant les frais généraux, car toute notre intervention est bénévole nous pourrions atteindre un résultat convenable.

—o-O-o—

Voici en somme, résumé, ce qui a été fait en 1948. Voici dans les grandes lignes le programme de 1949, abordons le comme de coutume avec optimisme, sachant d'ailleurs que dans la compagnie chacun ajoute ses efforts à celui du voisin, nous pourrons le temps que cette bonne entente continuera contribuer au développement de la maison, et pas suite assurer une sécurité et une tranquillité d'avenir à tous.

Nous tenons, en vous renouvelant tous nos vœux, à remercier ceux qui ont par leur bonne volonté contribué à la renaissance de la Société Navale Caennaise.

--o-0000-o--

n°16 - mars-avril 1949

BULLETIN DE LIAISON

Ce début d'année a été assombri par la brusque disparition à la veille d'une retraite bien méritée, du commandant Brissac. Nous avons pour lui une profonde estime et son départ nous afflige profondément. Il est décédé dans sa famille à Nantes, d'une maladie de cœur plus sérieuse qu'on ne le pensait. Nous avons présenté aux siens, particulièrement éprouvés dans plusieurs circonstances, nos sentiments de profondes condoléances.

SITUATION DE LA FLOTTE

Le navire HÉBÉ dernière unité du tonnage de remplacement vient d'être réceptionné à Vancouver et il doit quitter prochainement son port de naissance pour entrer dans le circuit européen. Comme les précédents, ce navire prend une cargaison de bois pour la côte est des USA Et rechargera au charbon pour un port français. Ainsi toute la flotte SNHS est maintenant entièrement reconstituée.

Le s/s BORÉE l'a précédé et nous l'avons reçu à Rouen son premier port d'escale en France. Nous lui avons réservé un fret qui le dirige sur Nantes pour le confier à la clinique des chantiers de Bretagne, car nous voudrions que ce vapeur ne souffre pas et même les inconvénients que l'ASTRÉE, premier de la série. Profitant de l'expérience acquise, le BORÉE subira les quelques modifications indispensables à son appareil moteur et reprendra selon toute vraisemblance, SES rotations en charbon américain.

Les états-majors de ses navires nous ont fait partager leurs craintes concernant une mise au point délicate, mais grâce à la bonne volonté et à la compétence de tous, ses craintes ça ténue ; il n'en reste pas moins que ces bateaux nécessiteront une attention particulière, et nous ne pouvons que regretter les excès des solutions techniques peut-être élégantes mais qui risquent toujours d'être onéreuses. En tout cas, nous tenons à remercier tous ceux qui se sont attachés à résoudre ces problèmes, notamment M. Davaine, ainsi que tous les officiers qui ont largement contribué à l'y aider.

L'utilisation de ces bateaux nous avait donné quelques inquiétudes, lorsqu'en août-septembre dernier, nous assistions à une diminution sensible des contingents d'importation de charbon américain, mais en raison des grèves, de l'extrême sécheresse, qui ne

permet pas la production escomptée de énergie électrique, il a fallu intensifier les apports de charbon et ces navires seront les bienvenus dans le tonnage français.

Nous allons éprouver une certaine détente dans la période de réparation des navires. Pendant tous ces mois d'hiver, un certain nombre d'entre eux, notamment les plus AG, ont passé leur visite ; le montant de celle-ci se sont d'ailleurs élevé à des chiffres que nous n'escomptions pas, Ce qui prouve qu'un vieux navire est toujours coûteux. Avec l'été, les immobilisations vont Être plus espacé et nous allons même pouvoir, pour deux navires qui ne nécessitent pas de grosses interventions, faire leur visite annuelle à Caen. C'est un début, espérons que nous le généralisons, lorsque le slip sera construit.

Vous avez Je veux apprendre les échos du grave accident subi par le DAPHNÉ, abordé en scène, alors qu'il se rendait à Rome. Tout son avant a été écrasé, et il est actuellement depuis un mois aux chantiers de Quévilly, ou on lui refait complètement l'avant.

Son indisponibilité vous a gêné dans l'exploitation de la relation que nous cherchons à instituer entre Caen et l'Afrique du Nord. Nous avons dû dérouter le DIONÉ pour prendre les quelques marchandises qui se trouvaient en souffrance sur nos quais.

Il semble que la période des « *vaches grasses* » soit terminée en Méditerranée. Déjà les petits bateaux désarment, le « BRAZ MOR » est à la vente et dans bien des cas, les armateurs de ces petits navires qui ont eu une situation particulièrement florissante n'ont pas eu les précautions de conserver une trésorerie pour les frais de visite. Les navires de ligne qui ont d'ailleurs un fort bel aspect, sont de plus en plus nombreux, une politique de prestige intensifie les escales au point que celles-ci ne deviennent plus payantes.

Il faudrait s'attendre, si la situation ne se modifiait pas, à une aggravation de l'état de trésorerie de certaines maisons. Les lignes régulières vont être très gênées pendant toute cette période d'été. Depuis quelques temps déjà, elle recourraient aux frets pondéreux, notamment phosphates pour s'assurer une partie de leurs cargaisons en poids. Or, à partir du mois prochain il y a une diminution considérable de ces marchandises, à tel point quelles sont insuffisantes pour assurer l'utilisation de la flotte de tramping pondéreux. On peut supposer le manque de calme qui caractérise les réunions avec les armements méditerranéens mais les prochaines conférences risquent d'être particulièrement bruyantes peut-être même orageuses.

Il est curieux de constater comment cette mer si fermée géographiquement a su attirer tous les bateaux des autres zones du trafic. Même encore maintenant, une des plus grosses maison française, spécialisée dans le cabotage a décidé sans aucune autorisation de venir joindre un apport de tonnage parfaitement inutile à celui déjà

existant. Notre maison fut d'ailleurs mise en cause, parce que nous y étions déjà admis depuis quelques temps à titre provisoire, mais un provisoire qui semble durer trop longtemps à leur gré ; il est vrai que nous avons opéré plus judicieusement en demandant poliment des autorisations et nous furent accordées et en nous fixant un point qui, à l'époque, ne déclenche aucune compétition.

On nous sollicite, d'ailleurs pour venir se joindre à nous. C'est une satisfaction quand on pense qu'il y a bien peu de temps encore on nous présidait les pires catastrophes. Les résultats aurait été bien supérieurs si nous avions eu le tonnage adéquat, nous pensons à le constituer.

À ce propos, nous avons depuis quelques mois des conversations avec le ministère des finances et de la marine marchande pour acquérir une ou deux unités supplémentaires une petite nage. Le contrat de MÉNARD rêve de faire que nous avons sur l'Angleterre, nous impose en effet le transport 100 % sous pavillon français et le manque de petites unités ne nous permet pas de le garantir. Grâce à l'aide des chefs de service de la marine marchande nous avons réussi à convaincre les services des finances qui mettront chaque mois à Notre disposition, pour payer une dette que nous contracterons en Angleterre lors de l'achat de ses bateaux.

C'est peut-être à l'occasion de ses opérations que nous arriverons à trouver un bateau qui remplacera le vieil HADRUMÈTE qui nous le reconnaissons ne fait pas honneur à la maison, mais nous n'avions pas d'autres solutions pour pouvoir prendre pied dans un secteur nouveau. Que ceux qui en assurent l'exploitation sachent bien que nous nous rendons compte des difficultés qu'ils rencontrent.

SITUATION COMMERCIALE

Il est toujours délicat de faire des pronostics, les risques d'erreurs sont grands et pourtant il faut bien tenir compte des données que nous fournit l'information, pour orienter la politique commerciale d'une maison. Nous avons des craintes l'année dernière sur une diminution sensible des taux de fret, elle s'est produite en fin d'année, lorsque les Anglais sont revenus au régime de liberté, mais elle a surtout été supportée dans le trafic de long-cours. La diminution était moins sensible pour les navires au cabotage international et les effets ont été atténués du fait que la Baltique, ont raison du temps exceptionnellement doux n'a pas été fermé, les tonnages de charbon polonais contribuant à alimenter largement toute une flotte de bateaux.

C'est surtout pour les marchandises diverses et notamment pour les trafics méditerranéen que la situation a empiré. Les comités de prix avaient autorisé une hausse de 15 % mais celle-ci n'a pas été appliquée, et même malgré l'entendre qu'officiellement chaque maison prétend suivre, il y a des ristournes importantes sur le montant des frets. La concurrence dans ce secteur est extrêmement âpre.

Vous savez que pour tous les frets français, nous bénéficions de mesures favorables dans l'homologation des prix. Le manque de tonnage nous mettra dans la nécessité de recourir aux frets internationaux, mais ceux-ci ont bien maintenu leur cours et la différence entre les deux n'est pour le moment pas tellement importante.

Nos contrats de minerai qui représente pour nous l'importance que vous soupçonner s'exécutent facilement et la demande est considérable. Si la situation s'améliorait en Allemagne, nous pourrions reprendre des trafics d'avant-guerre qui ne seraient nullement inquiétant pour l'avenir s'ils sont contrôlés et limités à des usages pacifiques.

Ce qui frappe le plus, en effet, c'est l'insuffisance des fournitures aciers dans le Monde. Même les États d'Amérique du Nord sont déficitaires. L'Angleterre importe par bateaux entiers des fournitures de Belgique. Les anciens clients de la Métallurgie de Normandie attendent avec impatience ses premières livraisons. Le monde entier a besoin de se refaire et le grand producteur qui était l'Allemagne n'a plus la possibilité d'exporter.

Vous avez vu que pour la première fois en janvier, notre production sidérurgique a dépassé la production de 1929, qui était une production record, mais cependant parmi tous les états qui ont publié leur programme de production, la France est la seule à ne pas avoir atteint les chiffres qu'elle se proposait. Vous en connaissez les causes et elles sont bien regrettables pour notre situation financière. Néanmoins, celle-ci s'améliore, elle aurait peut-être pu devenir très satisfaisante si aucune secousse économique ne s'était produit l'an dernier.

En discutant au Service des Finances des problèmes dont nous vous entretenons plus haut, nous avons appris que notre balance de devises était nettement favorable avec la Hollande et tous les pays scandinaves, que notre industrie commençait à étonner les voisins et nous étions peut-être les fournisseurs susceptibles de demander les délais les plus réduits, notamment au point de vue appareillage électrique. L'intensification de notre construction hydro-électrique a permis aux usines de pouvoir proposer très rapidement une gamme de gros matériel à l'exportation et les fournitures d'appareillage et petit matériel, qui ont été si difficiles ces temps derniers, bénéficient

maintenant d'une situation nettement meilleure. On pourrait donc, si tout reste tranquille, si nous travaillons dans le calme, voir 1949 être la réalisation de nos espoirs depuis la Libération. Ce qui réjouit également, c'est l'atténuation de toutes les craintes qu'à juste titre on pouvait partager sur la solidité de la Paix, aucune amélioration n'étant possible s'il n'y a pas une tranquillité d'esprit indispensable au travail productif.

On assiste dans certains pays à forte production, notamment en Belgique à la réapparition du chômage. C'est un fait grave et il faut éviter sa généralisation.

Le standing de beaucoup de pays est loin d'avoir atteint la normale et c'est le rétrécissement du porte-monnaie familial qui est la cause du ralentissement commercial. Nous venons d'assister à l'effondrement des prix agricoles, mais jusqu'à présent ces baisses n'ont pas eu des répercussions sur les prix de détail, il faut, en effet, que ce mouvement se prolonge pour avoir une influence sur les indices du coût de la vie. Les brusques soubresauts des prix des prix de gros ne sont que des résultats spéculatifs, c'est la tendance prolongée à la baisse qui se répercute sur les prix de détail. Si, en plus, on arrive à améliorer le rendement, on peut escompter une vie à meilleur marché.

Nous lisons récemment dans une revue technique les chiffres que nous tenons à mettre sous vos yeux. Pour produire les mêmes quantités de charbon, d'acier ou de kilowatt, il faut :

| | CHARBON (t)) | ACIER (t) | kWh |
|---------|--------------|-----------|--------|
| USA | 7 h 37 | 33 h 00 | 0 h 93 |
| FRANCE. | 38 h 00 | 190 h 00 | 5 h 72 |

Les conditions de productions sont tellement différentes entre nos deux pays qu'il faut se garder de conclure que la France est en état de nette infériorités. Nos prix néanmoins permettent encore des exportations sur certaines zones d'ailleurs éloignées de ces centres importants de production que sont les USA, mais toute réduction dans les différences de chiffres que nous vous donnions élargira nos possibilités d'actions.

Il y a un problème sur lequel il faudrait que nos Pouvoirs Publics se penchent, c'est l'amélioration du standing de l'ouvrier. En Amérique notamment privilégiée sur ce point, le salaire moyen de l'ouvrier est de \$ 1.63 l'heure, et pourtant les prix de ces fournitures sont extraordinairement bas. Heureux pays que nous ferions bien de chercher à imiter dans la mesure où nous pourrions.

Une chose nous réjouit, c'est la réduction progressive des services de soi-disant Organisation et de Contrôle. Un à un, ils disparaissent, ramenant ainsi aux conditions normales de concurrence, seul gage de baisse des prix. Ce qui nous a étonnés c'est que

pendant si longtemps des esprits dits intelligents on pu supposer que ce dirigisme serait le remède des maux, et nous pensons à cette phrase que nous lisons :

« Le plus grand étonnement des générations futures sera d'observer ces hommes qui avaient le désir de tout régenter, alors qu'ils n'étaient déjà même plus en mesure de se faire obéir de leurs propres bureaux »

Notre Maison aura eu au moins le mérite de contribuer à la disparition de certains d'entre-eux, après avoir été la première à signaler les interventions désastreuses.

RENAISSANCE DE CAEN

Cet hiver remarquablement doux aura contribué à hâter la reconstruction de notre ville. Les quartiers de Vaucelles, St-Louis et bientôt St-Jean sont maintenant une forêt de perches et d'engins de levage. Une noble émulation entre les entreprises consiste à avoir la grue la plus haute et la flèche la plus étendue, c'est excellent et c'est surtout réconfortant pour les sinistrés. Au printemps prochain, nous aurons vraiment l'aspect d'une ville nouvelle en formation.

Il en est une qui attire moins l'oeil, car elle est plus retirée, c'est tout l'agglomération qui se trouve au nord de la route de Bayeux ; tout un ensemble peut-être disparate de maisons en dur ou en pré-fabriquée, d'origine normande, finlandaise, américaine, suédoise, qui ont été réparties avec plus ou moins de bon goût sur des terrains vierges et où des lotissements avaient été amorcés. Il y a maintenant une agglomération de 6.000 habitants. C'est cette cité d'Authie et du Chemin Vert qui s'agrandit toujours et à chaque visite on voit de nouveaux immeubles.

Nous poursuivons aussi nos projets de construction. Nous vous avons entretenus de la formation du Centre Industriel du Logement ; nous sommes très avancés dans nos pourparlers avec le Habitations à Bon Marché et les Allocations Familiales, et un projet est prêt à être déposé pour la construction de 100 logements en bordure des terrains de la Place d'Armes, sur lesquels au moins 30 nous seront réservés. Nous voudrions faire un exemple et réaliser rapidement, mais il nous faudra encore plusieurs mois pour la constitution et la discussion du dossier. Espérons que 1950 permettra de mettre à la disposition des familles qui le désirent un logement agréable et ensoleillé.

--o-0000-o--

n°17 - mai-septembre 1949

BULLETIN DE LIAISON

Notre bulletin de liaison paraît avec un long retard, nous nous en excusons.

Démarches et déplacements se sont multipliés pendant les mois derniers, et il nous a fallu arriver à la période des congés pour disposer du temps nécessaire à la rédaction du présent bulletin.

SITUATION COMMERCIALE

Elle est inquiétante. Nous basant sur les réactions économiques de la Guerre 1914-18, nous supposions qu'une crise devrait se produire ; elle se manifeste plus tardivement que nous le pensions, mais depuis le début de juillet, plus particulièrement dans le domaine maritime, elle fait sentir ses effets. Autrefois, le mois d'août était d'un accord tacite une trêve à toutes les discussions commerciales. Rompant la tradition, les Groupements, malgré les congés ont présenté dès le début du mois d'août, des demandes de diminution de frets, et ils les ont obtenues, puisqu'une baisse importante est consentie à partir du 20 courant.

Cette crise n'est pas spéciale à notre pays. Nous venons d'apprendre plusieurs faillites d'armements scandinaves, qui pourtant on eu pendant la guerre une période d'activité très profitable.

Nos agents en Angleterre nous signalent également un marasme complet, notamment dans les petits navires. La maison Duncan qui était un grand concurrent pour nous avant guerre, a paraît-il trois navires désarmés, navires provenant d'achats récents de tonnages en surplus.

Les armements néerlandais qui profitèrent particulièrement dans la catégorie inférieure à 1.000 t reviennent souvent sur ballast d'Angleterre, par suite du manque de cargaisons.

Tout cela n'est pas bon signe, et le fait de s'attendre à cette situation n'est pas une consolation. Nous verrons dès le mois prochain si cette crise a une portée restreinte ou si elle est l'amorce d'un resserrement plus général des trafics internationaux.

Vous avez eu l'écho dans les journaux du mouvement de baisse réclamé par les groupements agricoles. Un très faible pourcentage de diminution a bien eu lieu sur les

produits industriels et sur les engrais, mais l'ordre de grandeur est inférieur à 5%, ce qui n'empêchait pas les groupements des fabricants de produits chimiques de réclamer une baisse substantielle de 20% pour leurs frets, ce qui prouve l'âpreté des discussions en cours.

Les grèves américaines ont apporté une perturbation dans nos rotations, et (manque) faire sentir pour notre armement, ayant (manque) ; Libertys et navires de 7.500 t à approvisionner. Heureusement les expéditions de Pologne sont en augmentant et nous avons pu de ce fait trouver (manque).

(Deux paragraphes suivants difficilement compréhensibles, car peu lisibles)

Les grèves américaines sont vraiment très curieuses ; elles sont annoncées très longtemps à l'avance, mais on est toujours dans l'incertitude quant à leurs dates. Jusqu'à présent, les dates qui avaient été prises ont été strictement observées, mais le système syndical en Amérique est très différent du nôtre. Les syndicats sont la base de d'organisations fortement constituées, disposant de capitaux très importants. Ils discutent leurs contrats sous forme d'ententes strictement observées, ils ont la faculté de les dénoncer dans certaines conditions ou de refus de renouvellement, mais si, par contre (manque) survient une grève dont leurs journaux peuvent discuter éventuellement le bien-fondé (manque) civilement et pécuniairement la responsabilité.

Ajoutez à cela que les accords du Plan Marshall donnent forcément lieu, à (manque) politiques et que des grèves sont un (manque). Le charbon américain est en effet (manque) c'est en le distribuant gratuitement à l'Europe (manque) que les gouvernement américain par la vente des charbons plus débloquées par tranches, de temps en temps avec (manque 4 lignes)... rotations des Libertés, nous avons la possibilité d'éviter le lestage prenant des frets de retour en ferraille ; or cette année, en raison de la diminution sensible de la production de l'acier aux USA, nous ne voyons aucune cotation sur le marché étranger. La crise qui s'estompe dans la métallurgie aura donc son contre-coup, et ce n'est pas sans nous donner des inquiétudes.

Les cargaisons de phosphates et pyrites ont considérablement diminué depuis juin dernier. Il n'y a pour les ventes d'engrais que deux saisons, celle de printemps et celle d'automne. Vous avez entendu parler de la grève d'achat pratiquée par les Groupements agricoles, elle est une des causes des mauvais résultats de la grève de printemps pour les engrais, (manque), à cette époque étaient bondées de marchandises et il faut résorber les stocks avant de songer à se réapprovisionner en matières premières, c'est pour cette raison qu'au lieu de 180.000 t par mois de phosphates sur la France, nous n'en avons eu que 20.000 t les mois derniers.

Situation encore plus grave encore pour la pyrite, car les usines de produits chimiques s'étaient particulièrement jetées sur ce minerai dès la fin des hostilités et leurs stocks sont encore très importants. Les seuls courants d'activité qui ont donné lieu à aucune difficulté sont les minerais et les aciers. Il y a à l'heure actuelle sous-production de minerai ; les mines de l'Est de la France sont loin d'avoir retrouvé leur production d'avant-guerre. Dans ce sens, les mines de fer de l'Ouest sont avantagées, l'Angleterre s'était pendant les hostilités équipée en industries sidérurgiques et elle doit faire appel à l'étranger pour ses approvisionnements de minerai. De même, la Hollande, et nous assistons à la reprise de l'activité sidérurgique de l'Allemagne dont il faudra également satisfaire les besoins.

La France a fait un très gros effort pour équiper ses hauts-fourneaux. C'est en 1950-1951 que la Métallurgie de Normandie va reprendre ses fabrications ; espérons que cette date qui devrait être une réjouissance pour nous, ne soit pas une cause supplémentaire de soucis par suite d'une surproduction généralisée.

Pour le trafic sur l'Afrique du Nord, le marasme est complet, l'unique bateau que nous avons sur cette relation est obligé d'augmenter le nombre de ses escales. La sous-consommation de vin a réduit sensiblement les lots de futailles, il semblerait cependant qu'en septembre avec la vendange une certaine reprise se manifeste, mais la concurrence de l'air se fait sentir avec acuité depuis la suppression du pont aérien sur Berlin, une grande quantité d'avions se retrouvent disponibles et pendant cette période d'été, il s'est constitué, avec une intensité moindre, une sorte de pont aérien entre le Sud France et les départements d'Afrique du Nord. À l'heure actuelle, on pratique du 15 Frs du kilo, ce qui en aviation est un fret très ... Les Arabes peuvent traverser la Méditerranée pour Frs 2.100 - c'est-à-dire un prix moindre que celui du paquebot, un de ces nombreux navires qui font maintenant l'orgueil de la flotte méditerranéenne est parti fin juillet avec 11 passagers de première classe. On s'étonne que dans le programme de reconstitution de la flotte on n'ait pas tenu assez compte de l'élément nouveau qu'apportait l'aviation, après toutes les guerres, la technique de l'avion s'améliorait très sensiblement. Il ne s'agit pour l'instant d'avions de 3 t. 500 à ... t, que sera-ce lorsque les prototypes que l'on étudie actuellement et vont jusqu'à 40 t entreront en service. Nous nous sommes occupés à Caen d'activité aérienne, et nous avons été très frappés par la diminution du prix de revient des transports en fonction de l'accroissement du tonnage des avions, elle a aucune commune mesure avec la même diminution du fret des bateaux : un avion qui transporte 3 t. 5 de fromage prend 70 Frs du kilo pour Caen-Algérie, le fret tomberait à moins de 10 Frs pour un avion de plus de 20 t. Vous voyez

que dans ce domaine, il faut prévoir les évènements longtemps à l'avance, les programmes sont souvent basés sur des impressions et il faut être très prudent pour ne pas s'engager dangereusement pour l'avenir.

SITUATION DES NAVIRES

Nous avons hâte de terminer les mises au point des deux derniers navires canadiens THÉSÉE et HÉBÉ. Ces visites ont été retardées à la fois par l'encombrement des chantiers et par les congés payés qui en diminuaient la capacité de production. Nous sommes toujours avec ces deux bateaux sous la menace d'avaries sérieuses et nous ne serons vraiment tranquilles qu'après les travaux définitifs.

Le programme de réparation des bateaux a été échelonné ; il a été financièrement moins important que les années passées. Nous avons reporté aux périodes d'automne les visites des deux Libertys. Sauf avarie grave du DAPHNÉ/PENESTIN pour laquelle le jugement n'a pas encore été rendu, notre police d'assurance n'a pas jusqu'ici eu à supporter de risques graves. Nous vous rappelons qu'afin d'en diminuer le montant, nous avons, l'an dernier, réalisé une police avec une franchise de 3 millions pour chaque évènement, franchise qui reste à notre charge dans tous les cas, sauf ceux de perte totale, délaissement, recours des tiers et avaries communes.

Le TSELFAT est immobilisé depuis plus de deux mois pour une remise en état complète. Nous espérons que les rotations du bateau permettront de récupérer une partie des dépenses engagées ; les frets de vin en vrac se sont effondrés, la tendance est meilleure pour le mois de septembre, mais comme la vendange s'annonce bonne en qualité en France, il est vraisemblable qu'on aura moins besoin de recourir au coupage des autres vins algériens. D'après les indications qui nous sont données, les négociants en gros ne se sont engagés par prudence que pour (x)0èmes de leurs prévisions.

Tous les ans, c'est un véritable rush de demande de tonnage en septembre et c'est un effondrement complet en janvier ; espérons que besoins et offres s'équilibreront pour maintenir une moyenne plus raisonnable sur une période plus prolongée.

ACTIVITÉS À CAEN

Les travaux du siège social se continuent, les échafaudages qui masquaient la façade de la rue Pierre Berthelot commencent à s'effacer et on peut voir tout l'ensemble de l'entrepôt côté canal, qui est d'un aspect satisfaisant. Nous poursuivons la toilette

définitive et nous commenceront cet hiver la finition des travaux de construction qui nous permettront de disposer d'un ensemble répondant aux besoins de l'approvisionnement des bateaux.

Nous pensons, en fin d'année, mettre à la disposition du personnel les deux premières maisons du boulevard Leroy. Le Centre inter-professionnel du Logement a passé les premières épreuves d'examens administratifs, avec l'avis favorable du Conseil Général et de l'Office d'Habitations à Bon Marché. Il y a des complications au sujet de l'implantation avec la Mairie. Les plans viennent d'être envoyés au Service de l'Urbanisme à Paris, souhaitons qu'ils n'y dorment pas trop longtemps, car nous voudrions effectuer les fondations pendant la période de l'hiver, afin de démarrer la maçonnerie au printemps 1950.

Le remembrement nous a affecté un îlot en bordure de la Place d'Armes, en façade se dressera l'immeuble le plus important à 5 étages et derrière deux constructions symétriques de 3 étages, l'élévation étant en rapport avec la largeur des rues bordant cet îlot. Le tout doit comporter 100 logements de 2 à 5 pièces ; d'après nos calculs de participation, puisque Habitations à Bon Marché, allocations familiales et quelques collègues y participent, nous devrions disposer d'environ 40 logements ; souhaitons que tout soient prêts en 1951.

Lorsque vous escalez à Caen, vous pouvez constater le démarrage encourageant de la reconstruction. Pendant 4 ans vous avez attendu souvent sans patience, car nous étions désespérés par les lenteurs administratives. Depuis que ce sont les Syndicats de sinistrés eux-mêmes qui s'occupent de la question, il y a un progrès marqué et certainement que le prix de revient doit s'en ressentir, car les travaux lents sont toujours onéreux. La presque totalité de Vaucelles est en cours de construction, le quartier Saint-Louis est bien amorcé, le grand immeuble de Beauséjour est en cours de fondation, les adjudications du démarrage du quartier Saint-Jean doivent être passées le mois prochain.

Les besoins de relogement étaient de 10.000 demandes il y a quelques mois, il semble que si un effort double de celui effectué était réalisé, dans les deux années en cours, ils n'y aurait plus crise du logement à Caen.

Nous pensons à ce Ministre de la Reconstruction, qui au lendemain des combats venait nous proclamer qu'il faille 60 ans pour reconstruire Caen ; s'il était resté en place, il est à craindre que pour justifier son raisonnement, il ait tout fait pour retarder le démarrage.

(Manque) que tout a été mis en oeuvre dès 1945 pour reprendre nos activités, mais malgré l'inertie de l'ensemble administratif français, un grand pas a été effectué.

Les étrangers qui viennent sur place s'en rendent compte et les Anglais prétendent même que nous sommes plus en avance qu'eux à cet égard.

En naviguant sur le canal, vous avez pu remarquer les travaux amorcés du temps de l'occupation, par les Allemands, et restés inachevés depuis, il s'agissait d'un slip pour mise à sec des navires de guerre de petite taille. Nous avons l'intention de faire reprendre les travaux et les ingénieurs de leurs maisons, qui avaient réalisé cet ensemble, ont déjà pris contact pour transformer cet engin de relevage destiné à des vedettes ou des sous-marins de poche, à l'usage plus pacifique du carénage des navires charbonniers.

Les Chantiers navals de Blainville qui désirent, eux aussi, surcontre leurs possibilités, voient d'un bon oeil cette initiative qui augmentera leurs possibilités de réparations.

Notre filiale, Société de Gérance et de Navigation, poursuit sa marche ascendante. Les ateliers de mécanique et de menuiserie sont bien approvisionnés en commandes. Sauf quelques petites déceptions pour les activités annexes et sauf la crise de trésorerie dont souffrent hélas tous les établissements sinistrés, nous pouvons dans l'ensemble être satisfaits.

L'approvisionnement en bois sec étant extrêmement difficile il est indispensable de prévoir la construction d'un séchoir. À la suite de négociations avec les Éts Savare et les Docks Fouquet, nous avons mis sur pied l'établissement d'un séchoir collectif qui devrait être installé sur les terres des mêmes Éts Savare, à proximité de la machine qui pourra fournir la vapeur nécessaire aux étuves.

Le chai à vin, qui à l'origine devait être une simple station de dépotage, a été complété par un véritable chai de 5.000 hl, l'ensemble représentant une capacité de stockage de 10.000 hl. Bien qu'inachevées, nos caves ont déjà permis l'entrepôt pour le transit de 60.000 hl de cidre qui ont été dirigés vers l'Angleterre.

À la saison prochaine, nous commencerons le stockage des vins et nous espérons bien que le chai sera terminé au mois d'octobre. Nous avons quelques inquiétudes, mais une fois le chai fini, tout le monde voudrait en avoir l'exclusivité. Des collègues qui fréquentaient autrefois le port, à l'instigation de transitaires concurrents envisagent, eux aussi, la construction d'un chai. C'est ce qui nous a incités à agrandir le nôtre. Nous ne pensons pas que ces concurrents soient prêts en temps voulu, puisque leurs travaux n'ont pas commencé.

Nous étudions l'aménagement du DAPHNÉ avec quelques citernes et quelques voyages du TSELFAT, à titre publicitaire, pour pouvoir inaugurer dignement cette nouvelle installation.

Après de longs mois d'études, le Frigorifique est entré dans la voie des réalisations. Les pieux sont confectionnés, et seront prêts, après séchage, fin septembre, la sonnette qui doit les fonder est déjà sur place. Nous espérons qu'à l'instar du chai, cette nouvelle commodité, qui semble, au départ, laisser la clientèle douteuse, sera très recherchée par les utilisateurs.

Vous voyez que nos voisins de Grande-Bretagne souffrent d'une crise de sous-alimentation, qui frappe beaucoup de Français lors de leurs déplacements de l'autre côté de la Manche. Le manque de devises, des complications politiques et économiques avec leur fournisseur habituel l'Argentine, devraient permettre la reprise d'exportations de produits agricoles français sur l'Angleterre. Un frigo à Caen est bien placé pour en faciliter la réalisation.

—o—O—o—

Les jeunes gens du bureau de Paris et du siège à Caen viennent de réaliser, pendant leurs vacances, un bel exploit touristique. S'étant munis d'un engin automobile vénérable par l'âge, ils n'ont pas hésité à s'embarquer pour un périple : départ de Caen, traversée de la Belgique, l'Allemagne, le Danemark, la Suède, la Laponie, redescende par la Norvège, et le tout dans un temps record qui permettrait d'homologuer ce circuit parmi les exploits sportifs de l'année. Baptisé PSYCHÉ au départ, ce moyen de transport s'est révélé digne du nom de la série à laquelle il appartenait, et au retour, au grand ébahissement des badauds, on pourrait, sur toutes les portières, noter la peinture fraîche qui marquait encore leurs nombreuses étapes.

—o—O—o—

C'est avec tristesse que nous vous informons de la disparition du beau-frère de Monsieur Richeux. Patron au bornage aux Côtes du Nord, vieux marin entouré de l'estime de tous, et qui a disparu avec son bateau au cours d'un naufrage, le long des falaises du cap Fréhel. Nous avons présenté à Monsieur Richeux et à sa famille l'expression de notre bien cordiale sympathie.

Nous avons le plaisir de vous faire part de la nomination au grade de Chevalier du Mérite Maritime de Monsieur Le Guen, en récompense de sa belle carrière d'officier de la Marine marchande. Nous l'avons félicité, mais avec modestie il nous faisait remarquer que bien d'autres avaient des droits, et comme lui nous regrettons la distribution

n°17 - mai-septembre 1949

trop parcimonieuse d'une récompense qui devrait être pour beaucoup un témoignage du mérite.

--o-0000-o--

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES ET SITUATION COMMERCIALE

Un évènement important vient de se produire, qui aura pour la Marine marchande française de sensibles répercussions : le gouvernement britannique a fait connaître dernièrement sa décision de dévaluer, dans une proportion notable, la Livre Sterling par rapport au dollar.

Depuis longtemps cette question était évoquée par la presse, ces projets avaient même été démentis officiellement, et l'on sait qu'en pareil cas une telle manoeuvre cachait des intentions bien déterminées.

Nous avons maintes fois recherché auprès de nos amis anglais des renseignements, mais les opinions étaient si divergentes que nous finissions par partager l'optimisme de beaucoup d'entre-eux, pensant que cette mesure serait reportée à plus longue échéance.

La dévaluation de la £ par rapport au dollar qui a entraîné pour nous une revalorisation du Franc par rapport à la £, pour conséquence de diminuer nos recettes dans la même proportion.

Pour la plupart des frets, la £ n'est qu'une monnaie de compte, pour chaque £ fictivement encaissée, nous toucherons dorénavant 980 Frs au lieu de 1.090 Frs, donc diminution des recettes d'environ 10%. Cette mesure vient deux mois après une diminution que nous avons déjà consentie.

L'état du marché ne nous permet malheureusement pas de nous retourner vers la Marine marchande pour demander une revalorisation de nos frets ; dans le marasme actuel, nous restons encore supérieur aux taux internationaux, et l'administration ne manque pas de nous l'objecter. Il est vrai que cette situation est particulièrement pénible aux armements étrangers et que le désarmement s'étend en Angleterre dans des proportions inquiétantes.

La baisse de la £ a été imposée à nos voisins britanniques en raison des difficultés qu'ils éprouvent pour leurs exportations, leurs prix étant trop élevés pour concurrencer tant les industries américaines, qu'européennes. Dans les milieux financiers, on

reproche amèrement au ministre des Finances anglais d'avoir voulu, par une baisse massive de vouloir reconquérir des marchés perdus.

On lui reproche également, en même temps, d'augmenter d'une proportion encore plus forte, (manque) certains compartiments, (manque) certains produits dont ils ont le monopole, notamment les métaux non-ferreux.

En somme, l'Angleterre a manifestement pratiqué une politique égoïste, sa seule excuse serait une situation critique au point de vue financier;

Cela est grave pour l'industrie française, qui, elle aussi, a besoin de se créer des devises appréciées par l'exportation dans le domaine de la sidérurgie notamment. Nous nous trouvons handicapés juste au moment où notre équipement industriel aurait dû peser, comprimer nos prix de revient, ou il semble pas que ce soit chose facile, étant donné la tournure que prennent les événements économiques et politiques. S'ajoute à cela un mécontentement grandissant de la part de la population qui très déçue sur la hausse des produits alimentaires, réclame une hausse correspondante des salaires.

Nous avons été extrêmement inquiets pendant les mois de juillet, août et septembre sur l'utilisation de notre tonnage, l'industrie et le commerce s'attendant à des variations des cours des changes, les usines ne reconstituant pas leurs stocks pendant la période des congés payés, il en résultait un marasme dans les transactions, et nous devons reconnaître que si les Groupements ne nous avaient pas aidés, nous aurions eu des navires sans emploi.

Bien que moins critique, cette situation demeure et pour pallier aux inconvénients qu'elles pourraient entraîner, nous étudions actuellement avec nos Collègues de l'armement pondéreux, une exploitation en commun des Libertys.

Le charbon américain se raréfie, c'est la conséquence normale de la reconstitution des mines européennes. Il faut donc utiliser les navires de 10.000 t sur d'autres trafics. Certaines lignes de navigation recherchent ces bateaux en time-charter, mais ils nous mettent en concurrence afin d'obtenir des taux plus bas. La constitution de ces groupements devrait (manque) à cet inconvénient.

Nous avons des renseignements un peu plus optimistes en ce qui concerne le trafic de l'Amérique du Sud, de récents contrats de céréales permettront de reprendre des rotations qui étaient pratiquement suspendues dans les mois derniers;

En ce qui concerne l'utilisation de la flotte de moyen tonnage, nos inquiétudes sont moins grandes, la Société Métallurgique de Normandie devant reprendre ses approvi-

sionnements dans le courant de l'année 1950, nous ne pensons pas avoir de difficultés dans la recherche de cargaisons.

Nous avons actuellement quelques inquiétudes pour renouvellement du contrat de minerais sur l'Angleterre. Les aciéries anglaises ont absorbé par anticipation le contrat de 1949 ; elles se montrent très dures quant aux conditions nouvelles. À cela s'ajoute la baisse de la £ qui dans le domaine est lourde de conséquences. Nous continuons les expéditions pour l'instant, sans connaître le prix, faisant comme d'habitude confiance à nos amis des Mines qui, sur ce point, défendent nos intérêts avec la même énergie que les leurs. Notre position est d'ailleurs commune et la politique commerciale jusqu'à présent suivie a toujours porté ses fruits.

Le TSELFAT avait repris, à notre satisfaction, ses rotations en Méditerranée. Les frets avaient été revalorisés, mais la campagne des vins a démarré très lentement. Les négociants, par crainte d'une baisse, ont commencé par augmenter sensiblement les prix, l'effet fut immédiat : le trafic a disparu et à l'heure actuelle nous sommes dans l'obligation de le renvoyer dans le Nord pour éviter l'inaction.

Un essai avait été fait de mettre en commun l'exploitation de ces petits bateaux, mais chacun sait qu'en Méditerranée, il n'y a aucune entente possible, par suite du manque de respect des engagements ; beaucoup d'armateurs de petits tonnages sont en réalité des négociants et leur conception de l'armement est vraiment très différente de celle des compagnies de navigation.

Quant aux lignes régulières, la situation est toujours très grave, nous nous rendons compte pour l'exploitation de notre unique navire de cette catégorie, le DAPHNÉ. Un certain nombre de cargaisons de blé sont arrivées à point pour éviter le pire ; nous n'avons malheureusement pas pu, en ce qui nous concerne, en bénéficier.

Nous craignons fort que cette crise ne soit pas uniquement saisonnière ; on a trop oublié en reconstituant la flotte à l'identique en tonnage et en améliorant considérablement sa vitesse et son cubique, que des modifications sensibles étaient intervenues dans la dernière décade, dans l'équipement industriel de l'Afrique du Nord et dans les exigences des populations indigènes.

SITUATION DE LA FLOTTE

Le HÉBÉ et le THÉSÉE sont actuellement en réparations à Nantes pour les visites de garantie. En réalité, ils s'agit de modifications et d'améliorations importantes. C'est avec

satisfaction que nous voyons ainsi se clore la série de ces travaux, qui ont entraîné pour nous bien des ennuis et beaucoup de dépenses.

Heureusement par ailleurs nous n'avons pas d'incidents de navigation, et nous en remercions bien vivement états-majors et équipages.

Vous vous souvenez qu'au début de l'année, nous avons mal inauguré 1949 par une grave collision DAPHNÉ/PENESTIN. Comme il est de coutume en pareil cas, chacun était sûr de soi et nous avons tendance à partager ce chauvinisme de pavillon.

Nous avons été quelque peu déçus en apprenant le jugement qui nous rendait fautifs au 4/5e.

ACTIVITÉS À CAEN

Malgré la peine que chacun s'est donnée pour réaliser le programme que nous nous étions tracé, nous constatons toujours un trop grand optimisme quant aux délais.

Le gros-oeuvre est toujours réalisé très rapidement, mais la finition fait apparaître beaucoup de petits problèmes dans le total provoque des retards appréciables.

C'est ainsi que notre chai, que nous pensions inaugurer en octobre, ne sera prêt que dans le courant du mois prochain.

Nous nous en consolons, car nous n'avons pas encore réalisé les installations de citernes à bord du DAPHNÉ et que d'autre part le marasme du marché des vins n'accroît pas les demandes locales.

Ce sera pour nous néanmoins, une grande satisfaction de voir réalisé fin novembre un trafic dont nous avons envisagé la mise en route depuis 1940.

Même retard pour les ateliers de la SOGÉNA ou plus exactement pour leur finition.

Nous pensions les doter pour cet hiver d'un système de chauffage par air pulsé, donnant plus de confort au personnel. La question de chauffage étant liée à celle de l'aspiration des copeaux pour l'atelier de menuiserie, et des retards s'étant produits dans ce travail, nous sommes obligés, à regrets de reporter à l'année prochaine cette amélioration de confort.

Vous avez eu les échos des inconvénients que présentent les coupures d'électricité ; elles amènent des perturbations dans le fonctionnement des ateliers, et entraînent l'application d'horaires bien peu pratiques pour les ouvriers.

Cette année, nous n'avons pu pallier à ces inconvénients en aménageant un groupe électrique qui permet la continuité dans le travail.

Cette situation durera tant que la centrale électrique n'aura pas mis en fonctionnement ses agrandissements constitués par l'adjonction à l'ancienne usine de la centrale allemande souterraine de Manheim. L'EDF nous assure que l'an prochain cette installation sera en fonctionnement.

Nous sommes heureux de vous signaler que le trafic d'importation des bois coloniaux continue favorablement par le port de Caen. La fabrique de contreplaqué de Lisieux : les Éts Leroy, envisagent même l'an prochain des arrivages plus importants.

Dans la dernière cargaison, notre petite affaire d'importation de bois, Caen-Bois, a reçu un premier lot d'iroko et de lingot ; c'est l'amorce d'un commerce des bois coloniaux que nous voudrions développer dans l'hinterland de Caen.

Ce qui nous réjouit le plus, c'est de voir l'intérêt que les importateurs portent maintenant à notre port.

Importer des billes est bien, mais il faut envisager maintenant de fournir des bois aux dimensions voulues, et cela entraîne la constitution d'un ensemble industriel et d'un outillage adapté au travail ; un peu spécial ces bois, Nous comptons nous y employer.

Les travaux de fondation du frigorifique se poursuivent, les pieux seront tous foncés début du mois prochains.

Comme toute initiative nouvelle, celle-ci fut accueillie avec indifférence ; comme nous commençons à recevoir maintenant certaines critiques, nous sommes persuadés de sa réussite.

Malheureusement, nous serons quelque peu gênés par le retard apporté à la réalisation de toutes les voiries et voies ferrées du périmètre industriel du relotissement portuaire.

Le manque d'eau est aussi une gêne. Nous nous sommes aperçus lors de la fabrication du béton, aussi envisageons nous de foncer un puits pour atteindre la nappe artésienne du lit de l'Orne. Cette nappe, située en-dessous des couches d'argile et de tourbe de l'ancien lit de la rivière est d'ailleurs utilisée par la ville de Caen pour l'alimentation de certains réservoirs ; vous avez pu vous apercevoir la station de pompage au pied du remblai de la voie de Caen à Cherbourg.

L'ensemble agricole dénommé habituellement sous le vocable « Maison du Paysan » a commencé ses travaux comme l'agriculture dispose de crédits importants, ceux-ci sont menés avec diligence. Des bulldozers ont nivelé l'ancien terrain du pont de Calix et les premiers hangars sortent de terre ; on envisage prochainement la constitution de silos et d'une station de séchage des céréales ; par suite du développement de l'emploi des

moissonneuses-batteuses, les grains récoltés sont trop humides et d'une conservation difficile.

D'après les milieux agricoles, toutes ces facilités mécaniques vont contribuer au développement de la culture des céréales et Caen pourrait fort bien devenir un port exportateur d'une importante moyenne, mais néanmoins appréciable.

La coopérative agricole envisage également la construction d'un atelier de fabrication d'aliments pour le bétail, afin de développer la production de viande. Nous espérons que ce sera pour en diminuer le prix, et que notre frigorifique viendra à point pour en assurer la conservation.

Tous ces travaux sont réalisés en grande partie sur les anciens terrains de la SOGÉNA. Nous conservons toujours ceux qui sont plus près des quais et que nous réservons pour nos développements maritimes ultérieurs;

Ce qui réjouit le plus les Caennais, ce sont toutes les constructions neuves des quartiers de Vaucelles, de Saint-Louis et de Saint-Jean.

Au point de vue touristique, ces grands chantiers furent pendant tout l'été la meilleure des publicités, non seulement pour notre région, mais aussi pour notre pays, car Caen a vu un grand nombre de touristes extérieurs pendant la saison estivale. Les constructions sont maintenant couvertes en grande partie, et l'on peut juger de l'effet que produira l'ensemble des nouveaux bâtiments.

Les avis à ce sujet sont vraiment très divers.

Beaucoup regrettent, pour des raisons sentimentales, la disparition du cachet désuet qui faisait le charme de la vieille ville.

L'urbaniste, pour maintenir la tradition avait même conservé une certaine étroitesse, notamment de la rue St-Jean qui constituait l'artère commerciale de la ville. Il désirait maintenir une certaine étroitesse de la chaussée pour favoriser le musarde de la clientèle et accroître l'activité commerciale des petits magasins.

Tous ces principes étaient sans doute bons, mais on a oublié que la population a émigré et qu'il s'est créé dans les nouveaux quartiers des magasins qui donnent satisfaction à la nouvelle clientèle.

Que ce soit rive gauche, vers le quartier d'Autre ou rive droite vers celui de la caserne d'artillerie, il y a maintenant deux îlots constitués et il est douteux que le centre de Caen reprenne sa densité commerciale d'antan.

Un élément d'optimisme que nous constatons chaque jour c'est l'animation toujours aussi vive de nos rues. La Municipalité, à ce point de vue, doit multiplier les poste

d'agents pour éviter les embouteillages ; cela prouve que l'on peut tablier sur des possibilités commerciales ou industrielles plus grandes dans la région bas-normande.

La dernière foire St-Michel en fut une preuve toute récente, elle a repris cette année sa tradition et elle a débordé le cadre qu'elle occupait avant guerre.

Une réunion internationale d'aviculture s'est tenue ces jours derniers, elle a remporté un plein succès, sept nations y participaient qui ont pu constater la reprise des activités de notre ville.

--o-0000-o--

n°19 - décembre 1949

BULLETIN DE LIAISON

L'année 1949 touche à sa fin, il nous semble qu'elle a passé encore plus vite que les précédentes.

Lorsque nous étions jeunes, nos maîtres nous ont appris que le temps s'écoulait uniformément, avec une constance telle que nos anciens éprouvèrent le besoin de le mesurer, ce qui nous a valu par la suite les joies, d'ailleurs très discutables, d'un bon nombre de problèmes d'arithmétique.

Or, nous nous apercevons en vieillissant qu'il n'en n'est rien et que les mois et années ont pour les humains, et suivant leur âge, des valeurs bien relatives. Sans avoir l'esprit transcendant chacun finit par découvrir l'automne de son existence les principes de la relativité du temps.

Pour les comptables l'année est aussi une unité, qui se traduit par le bilan de l'exercice. Imitons les, en parcourant le bilan 1949 de nos activités, de nos satisfactions, de nos espoirs et en contre-partie, de nos regrets et de nos déceptions.

CONSIDÉRATIONS COMMERCIALES

Le premier semestre de 1949 a bénéficié de la persistance de la tendance favorable du marché des frets. Cette tendance est allée en s'amenuisant, mais les six premiers mois ont été satisfaisants.

La crise s'est manifestée d'abord en Méditerranée, vers le mois de mai, puis dans tous les courants d'échanges des mers du Nord de l'Europe. Les mois de juillet et août ont été pour nous très inquiétants, en raison du manque de cargaisons et surtout de la baisse des taux de frets, baisse qui s'est encore accentuée par dévaluation de la £ au début septembre.

Le marasme s'est maintenu en octobre, mais fin novembre une brusque demande s'est manifestée notamment en Scandinavie. Les taux de frets qui étaient inférieurs aux frais d'exploitation on brusquement remonté en 15 jours de 5 à 6/.

Il est assez curieux de constater que cette reprise n'a pas été générale ; les frets de descente en charbon sur l'Italie, en provenance de Rotterdam, Anvers et d'Angleterre étaient à 17/, ils ont remonté de 2 ou 3 points. Même amélioration sur les frets de

charbon sur le Portugal. Hausse plus importante des frets de remontée de phosphates sur le nord de l'Europe ; mais par contre les frets de minerais sont resté à un taux extrêmement bas et peu attirant, et ceci sans raison, ce qui prouve qu'il est bien difficile de vouloir régenter des courants ou des ambiances commerciales, qui ne sont pas toujours explicables.

Au fond nous sommes satisfaits de 1949, car nous n'avons pas eu d'immobilisations. Nous avons bien traité d'être à court de marchandises en juillet, mais cela ne s'est pas produit. Faisons un vœu, c'est que l'an prochain nous évite les mêmes soucis.

Nous avons peu d'indications sur les perspectives de l'année 1950. Au point de vue combustible, on s'attend à une diminution importante des importations de charbons. Les services industriels des ministères sont obligés, en vue des accords commerciaux d'établir leurs programmes, et c'est l'ATIC qui supervise tout ce compartiment, n'envisage que 6 millions et demi d'importations charbonnières par voie de mer, c'est à dire la moitié de ce qui se faisait avant guerre. Le charbon américain a pratiquement disparu, quelques cargaisons sont encore envisagées, mais nous ne nous faisons aucune illusion sur la prolongation de ces rotations.

La métallurgie devrait, par contre, accroître ses demandes de minerai de fer, dont les tonnages ont été, cette année, plutôt réduits par rapport aux besoins normaux. Les industries sidérurgiques ont recouru jusqu'à présent aux ferrailles en raison du manque de coke ; celles-ci se raréfient, les hauts-fourneaux devraient normalement faire un appel plus large aux minerais nord-africains.

Nous poursuivons actuellement les négociations pour le renouvellement des contrats de frets de minerais sur l'Angleterre. Les discussions sont beaucoup plus âpres que par le passé et nous sommes dans l'obligation de faire de larges abattements pour maintenir la continuation du trafic que nous avons toujours exécuté, mais cette fois les exigences anglaises atteignent les limites de l'élasticité de la concession. Bien que le pavillon britannique soit moins cher que le nôtre, nous sommes persuadés qu'aucune flottante peut donner aux acheteurs, comme aux vendeurs, la sécurité de fret et d'enlèvement que nous leur offrons. Et ceci nous amène à vous faire part de quelques réflexions concernant la dernière dévaluation anglaise.

Le gouvernement britannique croyait qu'à l'exemple de la dévaluation de la Livre en 1934, le récent alignement de la monnaie anglaise n'aurait aucune influence sur le coût de la vie dans les pays régis par le Sterling.

En 1934, par suite du maintien des prix intérieurs, les exportateurs anglais avaient pratiquement profité d'une prime égale à la dépréciation de leur monnaie, ce qui les avantagait par rapport à leurs concurrents des zones Dollars et Francs.

Mais en 1949, il en a été tout autrement, les prix intérieurs ne cessent de monter, et c'est la Grande-Bretagne qui est en cause.

Manquant de devises, le gouvernement a augmenté le prix de tous les produits constituant ses exportations : charbons, aciers, produits non-ferreux (surtout cuivre, plomb, zinc). Autant de raison d'accroissement du prix de revient. Incidence sur la main-d'oeuvre. Application juste au moment de lois sociales inconnues jusqu'alors dans ce pays.

On peut donc dire que la dévaluation anglaise n'a pas porté ses fruits.

La dévaluation n'est pas en elle-même une bonne chose, elle n'est qu'un stimulant pour une activité commerciale nonchalante. C'est un remède délicat pour un malade affaibli, le médecin qui l'a appliquée n'a pas été dans ce cas très perspicace.

Nous avons une idée de toutes ces répercussions dans le prix de la construction des bateaux. Un navire de 3.500 t, genre THISBÉ, a coûté en 1945, £ 150.000. Le même bateau était en juillet à £ 190.000, et des chantiers parlent maintenant de £ 205.000.

Tous ces faits prouvent que l'on commet souvent de graves erreurs en voulant influencer les courants commerciaux.

Quand on regard la situation en France, on aurait tendance à se montrer plus optimistes. Notre balance commerciale est depuis deux mois nettement favorable. Nos prix semblent à peu près stabilisés, mais il y a toujours ce terrible problème du pouvoir d'achat, qui est la cause de la crise des méventes. Si nous voulions vraiment que nos prix puissent concurrencer ceux de collègues étrangers plus favorisés, il est indispensable que le niveau de la vie diminue, et il le peut, sans même demander de trop gros sacrifices aux producteurs, simplement par une meilleure organisation, et même par la suppression de ces semblants d'organisation qu'a créé le gouvernement antérieur.

À ce propos, nous vous donnons l'opinion des milieux bien renseignés sur une denrée de base : le pain.

Vous savez que la récolte a été particulièrement belle. Notre département est très gros producteur, mais il manque encore de silos de conservation et de minoteries. En raison de notre climat, les blés du Calvados sont humides et difficiles à conserver. L'excédent de production doit donc immédiatement être envoyé dans d'autres départements et nous devons recevoir en contre-partie des farines pour la consommation propre de la région, pendant toute la période de soudure.

Un tiers de la récolte de grains peut être stocké dans le Calvados et si curieux que cela puisse paraître, les $\frac{2}{3}$ ont été envoyés dans le département du Gers. Seule la SNCF peut se réjouir de tels transports.

Lorsque nous redemandons des farines, nous ne recevons naturellement que des farines de 2ème qualité. C'est regrettable, mais assez humain, et c'est la raison pour laquelle, malgré sa forte production, le département du Calvados a été l'un des derniers à connaître le pain blanc.

Toutes ces ventes se font par un office unique qui ne traite qu'avec des maisons en nombre si réduit qu'il n'y pratique pas de concurrence. Conséquence : tous ces commerçants de grains et farines s'endorment dans une sécurité que seule la largesse de la marge bénéficiaire peut provoquer.

La personne qui nous faisait cet intéressant exposé nous signalait que le prix du pain pourrait être diminué de cinq Francs au kilo, si l'ensemble était mieux coordonné.

Voilà bien le prototype de l'économie mal dirigée. Il en est de même dans le domaine de la viande, où il y aurait beaucoup à faire.

SITUATION DES NAVIRES

Depuis le début de l'année 1949, la flotte SNC a été pratiquement reconstituée. Elle s'est augmentée ces mois derniers de quelques unités nouvelles pour lesquelles nous allons vous donner quelques renseignements.

Nous avons acheté un petit caboteur, l'ISLY de 500 t environ, à la suite d'études entreprises avec un groupe toulonnais d'ailleurs fort sympathique, et pour essayer de prendre pied en Méditerranée. Malgré la lourde concurrence dans ce secteur, encouragés par les résultats de la Nouvelle, nous essayons maintenant de réaliser l'identique à Toulon, mais cette fois avec un bateau plus convenable. Nous espérons que l'ex-ISLY, baptisé SAINTE-ANNE répondra à ces espoirs.

Nous avons acheté à France-Navigation l'ESPIQUETTE, bateau de 1.500 t environ, pour nous permettre d'assurer à 100% les transferts de minerais sur Flixborough. Malheureusement ce type de navire a une ouverture de panneaux un peu étroite. Nous voulons espérer que nos amis anglais ne se montreront pas trop exigeants et qu'ils accepteront ce petit bateau en attendant que nous en construisions de mieux adaptés.

Notre service technique s'est d'ailleurs penché sur cette question et nous a donné les caractéristiques d'un prototype pour lequel nous avons déjà entamé des démarches auprès de la Marine marchande afin de le faire construire à l'étranger.

Enfin, nous avons acheté un bateau panaméen qui été en difficulté dans le port de Marseille. C'est une histoire où il est besoin de plus de connaissances juridiques que de connaissances maritimes. Le prix était très raisonnable. Nous attendons pour étudier sa transformation.

Pour l'avenir, il nous faudra songer au remplacement des navires âgés et surtout de l'HADRUMÈTE. Nous attendons d'être fixés sur les possibilités d'un Crédit Maritime actuellement à l'étude.

Nous avons cette année dépensé de très lourdes sommes pour mettre au point le tonnage de remplacement qui n'était pas toujours parfait et nous espérons qu'en 1950 nous aurons, pour cette rubrique des charges financières moins lourdes. D'ailleurs il le faut, car depuis la baisse des frets de juillet et septembre dernier, les recettes brutes ont diminué sensiblement. Merci par avance à tous.

SITUATION À CAEN

Les habitants de notre vieille ville se réjouissent de voir se poursuivre les programmes de reconstruction. Ils sont très avancés et nous avons appris tout récemment que des crédits importants permettraient de continuer sans désespérer l'oeuvre entreprise.

Notre administration départementale mérite les félicitations et les associations de reconstruction peut-être encore plus. Le Calvados est un des rares départements qui a utilisé, en 1949, les crédits qui lui étaient alloués. Les départements voisins : la Manche, la Seine Inférieure, ont dû reverser chacun deux milliards de crédits non dépensés. L'administration centrale a été bien impressionnée par ces résultats et c'est la raison pour laquelle elle a donné satisfaction aux demandes qui lui ont été faites par le Calvados pour 1950.

Au point de vue industriel, le gros évènement attendu est le démarrage des hauts-fourneaux pour le deuxième semestre 1950.

Ce démarrage a été ralenti par quelques grèves, mais néanmoins les dates doivent être tenues. C'est un évènement pour le port et notre société, car nous espérons compenser par le trafic de la SMN la diminution des transports de charbons que nous ne manquerons pas de ressentir sur d'autres destinations.

L'usine de ciment, agrandie, fonctionne à plein. Nous souhaitons, en tant que transporteur, qu'elle puisse disposer d'un large excédent d'exportation, pour accroître notre trafic maritime.

Au point de vue pétroles. Les projets d'installations nouvelles sont restés en suspens ; nous sommes un peu déçus de ne pas voir notre port prendre place dans le développement de ces activités.

Les difficultés financières retardent un grand nombre de projets et il y a beaucoup moins d'empressement pour les industriels et commerçants à venir s'installer sur un périmètre portuaire dont nous vous avons, maintes fois, entretenus.

Il est vrai tant que le réseau routier et ferroviaire ne sera pas reconstruit, on ne pourra pas attirer d'autres usagers au port de Caen.

L'adjudication du quai aux Aciers est enfin passée. Vous savez l'importance que nous attachons à sa réalisation.

Le prix prévu était de 250 millions. Les prix déposés ont varié entre 188 et 315 millions.

C'est l'entreprise Vandavelde qui travaille à Vaucelles qui a enlevé ce gros paquet.

Le chai à vin est maintenant terminé. Bien qu'effectué par tranches successives, il est fort convenable. Dès maintenant malgré les critiques du début, tout le monde voudrait s'en assurer l'exclusivité. Mais le manque de trésorerie et la variation des cours ne favorisent pas le trafic du vin. On croit généralement que les viticulteurs algériens ne pourront maintenir les prix qu'ils demandent, aussi la cadence des acheminements est-elle très réduite. Nous avons quelques espoirs pour février et mars.

À cette époque également, l'exportation du cidre sur l'Angleterre devrait également démarrer.

Enfin le dernier né ou plus exactement en gestation, le frigo , inaugurera l'année nouvelle avec des fondations terminées. Nous fondons de grands espoirs sur ce bâtiment. Comme toute réalisation nouvelle, il est discuté. Nous sommes persuadés qu'il contribuera à faire baisser le prix de la viande dans notre région. C'est beaucoup pour cela que nous nous sommes attachés à cette création.

La SOGÉNA a eu en 1949 une année pénible, car elle a parfait sa reconstruction et même son extension, et cela représente un très gros effort financier. Il va falloir maintenant une exploitation stable pour ne pas entraver l'avenir de cette affaire ; elle a une diversité d'activités et les résultats sont assez inégaux. Les perspectives sont cependant encourageantes.

VOEUX DE NOËL ET DE JOUR DE L'AN

n°19 - décembre 1949

En cette fin d'année, après avoir fait notre bilan, nous tenons à vous adresser à tous nos voeux pour 1950, à vous remercier de l'aide que vous nous avez apportée, à vous demander de nous continuer votre confiance pour que la Maison, sans idées de grandeur, renforce néanmoins sa position et qu'elle assure à tous ceux qui y participent, la sécurité et le mieux être.

Nous pensons également en cette fin d'année aux disparus, à leurs familles. Nous songeons aussi à ceux que la retraite a brusquement relégués, quelquefois contre leur gré, dans un repos prématuré. Nous pensons surtout à l'avenir pour aborder avec tout le courage voulu les difficultés que nous rencontrerons certainement malgré tous nos espoirs en 1950.

--o-0000-o--

n°20 - janvier-mars 1950

BULLETIN DE LIAISON

CONSIDÉRATIONS COMMERCIALES

« *Chartering business is again on a small scale* ». C'est par cette phrase que, depuis le mois de janvier, commencent invariablement les rubriques commerciales des journaux maritimes. La persistance de ce climat devient inquiétant. La hausse des frets constatée dans le courant de décembre n'a été qu'un feu de paille. Dès le 15 janvier, les taux étaient revenus au plus bas cours du dernier trimestre 1949. Ce qui est plus grave, c'est la rareté des cargaisons pour les gros navires de 7.000 t et 10.000 t.

Les affrètements de descente en Méditerranée sont conclus et même amorcés, mais nous ignorons comment nous pourrions trouver un fret de remontée.

Ce marasme est particulièrement accentué dans le compartiment des charbons :

Disparition presque totale des charbons américains, qui étaient la raison d'être des gros navires ;

Chute importante des exportations de charbons polonais sur la métropole, fret qui était moins payant que les autres, mais qui avait l'avantage de durer plus longtemps et de limiter nos recherches ;

Enfin, élément le plus important et le plus durable, accroissement de la production française et même européenne.

De gros efforts ont été faits en France, notamment dans les mines de Lorraine. Il y a, dès à présent, surproduction et dans les programmes des mois à venir l'incidence s'en fait sentir sur le compartiment des charbons industriels : centrales électriques, cimenteries et charbon à gaz.

La SNCF qui transportait en janvier dernier 145.000 t mensuelles de charbon n'a plus que 45.000 en avril et elle dispose d'une flotte qui pourrait en transporter 200.000 t.

C'est pour nous un sujet de préoccupation, car il s'agit d'une flotte d'État et nous craignons que les dirigeants des Chemins de Fer n'aient tendance, sous ce prétexte, à vouloir prendre en priorité les cargaisons destinées aux industries nationalisées : Électricité et Gaz de France.

Nous connaissons maintenant avec une fréquence inquiétante les voyages non rentables, notamment pour les bateaux chauffant au charbon effectuant les plus grandes rotations. Ainsi les armements cherchent-ils à revendre ces vieux navires avant qu'ils arrivent à leur fin de cote, avant la période de reclassification. On ne peut plus envisager pour eux de grosses dépenses pour prolonger leur longévité trop coûteuse.

La situation n'est pas meilleure pour les trafics de phosphates et des pyrites qui sont en nette régression. Aucun contrat important n'est à signaler pour les transports de minerai de fer de l'Afrique du Nord. Ces usines consomment les minerais métropolitains et utilisent dans beaucoup de cas les ferrailles qui, hélas, ne manquent pas dans notre pays.

Toutes ces considérations ne prédisposent pas à l'optimisme. En ce qui nous concerne cependant, nous avons moins de raisons de nous inquiéter, car vers juillet, la Société Métallurgique de Normandie doit commencer ses réceptions de charbons à une cadence réduite qui devrait normalement en augmentant, si la crise sidérurgique que l'on craint n'a pas trop de répercussions sur les hauts-fourneaux bas normands en voie de résurrection.

Nous avons également quelques espoirs sur les exportations par voie maritime des charbons sarrois et lorrains qui doivent trouver des possibilités sur l'Espagne et l'Italie. On parle même de vente de ces charbons au Pakistan. Un fait curieux, mais qui n'est qu'une occasion : les États-Unis qui sont en perpétuelles grèves charbonnières ont même envisagé quelques cargaisons de charbons français pour les diriger sur la côte est des USA. Inutile de vous dire que nous déployons toutes nos activités pour maintenir notre flotte en exploitation et qu'après tout nous n'avons pas jusqu'à présent la plus mauvaise part.

C'est surtout dans le domaine des marchandises diverses que nous avons quelques satisfactions. Notre ligne Caen-Algérie s'affirme. Nous avons construit le chai à vin qui fut critiqué, puis jaloué et maintenant nous constatons qu'il est trop petit. Des négociants que se vantaient ne jamais passer par Caen sont revenus tout naturellement nous demander nos conditions.

FLOTTE SNC

Nous venons de traverser une période mouvementée et les tempêtes se sont succédées pendant plusieurs semaines désorganisant dans certains cas, notamment celui du DAPHNÉ, les rotations des navires et bouleversant les programmes de prévi-

sions avec toutes les complications que cela peut entraîner auprès des chargeurs qui ne sont pas toujours compatissants pour le personnel navigant.

Nous poursuivons les visites annuelles et la reclassification des navires en éprouvant au moment des factures les mêmes surprises désagréables. Nous avons beau faire de larges prévisions pour la rubrique des réparations, chaque année nous constatons que nous avons été trop modérés dans nos estimations. C'est pour cette raison que beaucoup de navires âgés ne pourront continuer à tourner. Cela contribuera à diminuer la concurrence, mais pour nous qui avons l'espoir de pouvoir conserver notre cadence, il nous faut prolonger les vies de nos vétérans, sauf l'HADRUMÈTE qui irrémédiablement arrivera à bout de souffle au mois d'octobre. Il aura eu au moins le mérite de nous conserver notre contrat de minerai de fer.

Nous venons de passer commande aux chantiers hollandais Amsterdamsche Droogdok Mij de deux navires spécialement étudiés pour Flixborough. À en juger par les plans, ils feront honneur à la SNC. Le contrat a été passé au début de mars et le premier navire est livrable début mars 1951 ; le second début juillet de la même année. Avec ces bateaux nous tiendrons bon sur ce secteur. Ils seront chauffés au mazout, machine à vapeur Christiansen & Meyer, chaudière écossaise, machine ayant 2 cylindres HP et 2 cylindres BP, les deux HP étant calés à 90°. L'ensemble de la machine est capable de développer une puissance de 1.35 ch. Les essais de cette machine seront très intéressants à suivre, car pour la première fois, il sera possible de vérifier la consommation d'eau à la machine par ch/heure.

Nous songeons aussi à d'autres unités, mais étant donné les prix nous attendons que le Crédit maritime fonctionne. Tout a été prévu pour qu'il soit institué cette année. Il faut en somme que l'État prenne à sa charge la différence entre les prix français et les prix étrangers.

Pour les bateaux de petite taille, cette différence est du simple au double ; pour les navires de 3.000 t et au-dessus elle n'est que de 50%. Cela provient du fait que les chantiers sont obligés d'acheter en France tous les produits qui supportent nos taxes et nos impôts. Elle provient surtout du fait que les commandes françaises sont insuffisantes pour les chantiers français par suite de la disparition de toute la construction de la Marine de guerre. Bien que ce soit désagréable à constater, il existe aussi une différence très sensible de rendement, qui n'est pas en notre faveur.

C'est une situation très grave pour nos chantiers de construction qui, dans un an, auront terminé les programmes en cours et il y a fort peu de commandes en prévision.

En attendant, quelques mois de marasme rendront les chantiers plus conciliants ; nous espérons alors obtenir de meilleures conditions.

Nous avons mis en vente le navire ASTRÉE, car nous avons trop de soucis pour maintenir en exploitation nos cinq gros navires. Nous voudrions avec la vente de ce bateau en reconstruire d'autres convenant mieux à notre clientèle.

Nous pensons aussi dès maintenant à la construction de navires de petits tonnages, mais les prix de revient que nous calculons ne sont pas très encourageants. C'est vraiment une catégorie bien mal desservie et difficilement exploitable sous pavillon français et pourtant, elle est d'un grand intérêt en raison des équipages relativement importants qu'elle fait vivre et aussi des risques moindre d'inactivité, le petit navire se casant plus facilement.

Nous effectuons en ce moment la visite annuelle du GALLIUM. C'est le quatrième donc nous effectuons ses travaux annuels à Caen depuis que nos ateliers sont mieux adaptés. La question de cale sèche n'est toujours pas réglée, mais d'ici quelques années nous pensons bien arriver à faire les 100% de nos travaux, tout au moins pour les navires jusqu'à 5.000 t et nous escomptons une économie sur nos prix de réparations.

Inutile de vous dire que nous sommes toujours à l'affût des occasions qui peuvent se présenter, mais la période de marasme n'a pas encore assez duré pour qu'il s'en présente. Pour l'instant, on vend de vieux navires, et cela n'est pas très intéressant.

Le CÉVENNES vient d'être cédé aux démolisseurs. Nos collègues de l'UIM cherchent à se débarrasser de leurs vieux bateaux. Tout cela donnera du travail aux ferrailleurs !

CAEN

Le programme de reconstruction se poursuit et provoque toujours le même étonnement de la part des visiteurs. Les prévisions pour cette année sont favorables et, l'an prochain, nous aurons dans les quartiers Saint-Jean une vision comparable à celle que nous avons eue pour le quartier de Vaucelles et de Saint-Gilles.

La fameuse allée triomphale, dont on a souvent parlé au Conseil municipal, est maintenant tracée. L'immeuble de Beauséjour sort de terre. Nous participons modestement mais avec continuation dans cette oeuvre commune et l'immeuble du boulevard Leroy est terminé. Il constitue pour le compartiment travaux publics de la SOGENA une excellente publicité ; certains architectes le considèrent comme la maison la mieux réussie de Caen.

Nous venons d'effectuer une opération heureuse de dommage de guerre. Nous avons acheté un immeuble rue de Vaucelles. Il doit être terminé en fin d'année et aura de petits appartements coquets disponibles. Avis aux amateurs en quête de logement.

Nous aurons aussi trois magasins au rez-de-chaussée que nous coderons à des commerçants qui voudront bien confier leurs travaux d'installation à la SOGENA. L'immeuble de la rue Grentheville avance également et il devrait être terminé dans le courant de l'été. À la même époque, nous pensons que deux sinistrés MM. Richeux et Turpin pourront retrouver leurs maisons.

Enfin, le CIL va avoir la satisfaction de voir démarrer son programme. Cela fait deux ans que nous bataillons et deux qu'après chaque examen nous voyons refouler un projet qui n'avait pu bénéficier de la faveur de l'administration. Nous avons enfin frappé à la bonne porte et trouvé dans l'urbanisme de Caen une aide très efficace.

Nous sommes admis dans le fameux plan de masse de la Corne de Caen, endroit si bien situé qu'il a fait l'objet de maintes conférences d'architectes et de l'urbanisme. Comme c'était un endroit en vue, il a peut-être été l'objet de trop de sollicitudes. Cela fut la cause de notre retard, mais maintenant il est bien parti. Une nouvelle formule a été adoptée. Au centre de la place d'Armes, doivent s'élever quatre immeubles qui doivent constituer un ensemble fort esthétique. Nous souhaitons qu'il en soit ainsi et cent familles puissent trouver fin 1951 un logement agréable et une vie plus facile.

Nous essayons également de lancer un autre compartiment dit des « Castors » qui a pour but de faire construire des habitations par les ouvriers, car tous les programmes qui sont en cours ne visent qu'une catégorie de Français susceptibles de pouvoir payer un loyer relativement important pour rendre l'opération à peu près rentable. Ce loyer, étant donné les conditions de vie, les ouvriers ne pourraient le supporter. Comme c'est la main-d'oeuvre qui constitue le gros élément du prix de revient, on envisage de remettre aux intéressés, dans des conditions abordables, un terrain et des matériaux et de les inciter à se mettre en équipe pour effectuer eux-mêmes la construction et le montage. Pour cela, il faut des terrains, il faut donc que les collectivités participent à cette institution, il faut surtout qu'il n'y ait pas entre les animateurs de compétition stérile, ni que les questions de politique viennent entraver les efforts.

Le frigorifique que nous avons conçu est en voie de réalisation. Nous ne regretterons jamais assez que la Municipalité n'ait pas envisagé de faire en même temps un abattoir à Caen. Elle est en train de se faire distancer par les villes voisines : St-Pierre-sur-Dives, Villers-Bocage et Lisieux, qui passent elles aux réalisations. Caen profitera certainement de ces frigorifiques régionaux, mais comme il eût été plus logique de faire à Caen sur le

plan industriel une installation moderne. Nous comptons beaucoup sur le frigo pour développer le trafic des divers et notamment ceux des primeurs. Dans ce domaine, il y a encore beaucoup à faire et nous espérons que la Basse-Normandie profitera de ces possibilités.

Pour compenser la réduction qu'il faut escompter sur les charbons, nous comptons aussi d'amorcer des trafics de combustibles liquides avec les Maisons Allainguillaume, Patin et René Lamy.

Nous avons toujours pensé qu'une industrie de corps gras, margarine, savonnerie, etc ... avec les avantages que cela peut donner pour l'agriculture, devrait avoir sa place à Caen. En allant à Narbonne, nous avons vu les dirigeants des huileries de Carbone qui, pendant l'occupation, distillaient le marc et pépins de raisin pour récupérer le peu d'huile qu'ils contenaient. Cette industrie était vouée à l'inaction, mais grâce au port de La Nouvelle, elle reçoit maintenant directement des huiles en vrac de la Côte d'Afrique, qu'ils peuvent raffiner. Nous devons féliciter le gérant, M. Breton, des Entreprises maritimes du Languedoc, affaire commune avec la CBVN d'avoir amorcé ce trafic dans cette région nous avons demandé aux huileries si elles ne voudraient pas s'intéresser à la Basse-Normandie. Nous n'en sommes qu'à la période de projets, mais nous espérons que le programme que nous avons tracé les incitera à la réalisation.

L'économie française a le souci de maintenir environ 30% de la production des corps gras en France, pour éviter la crise que nous avons connue. Des primes ont été accordées pour la culture du colza, des usines de trituration existent dans la Beauce, la Brie, à peu de distance de Caen. Le problème consiste à raffiner ces huiles régionales avec celles de la Côte d'Afrique et de les traiter dans des usines de raffinage sur les bords du canal de Caen. Espérons que ce programme verra jour sous peu de temps.

Pour les bois coloniaux, nous obtenons un petit succès. En février, Caen a été le port qui a reçu le plus de bois coloniaux. Les statistiques sont très faibles pour les autres ports, mais c'est tout de même un encouragement.

Tous les anciens de la Maison on appris avec plaisir que M. Charles Viel venait d'être nommé Chevalier de la Légion d'Honneur. C'est la juste récompense de 38 années de service à la SNC et surtout de sa magnifique attitude durant la dernière guerre à bord de l'ÉGÉE, en compagnie du commandant Le Louarn. Nous l'avons félicité pour vous.

Nous avons félicité également M. Richeux pour sa nomination au grade de Chevalier du Mérite Maritime. Elle ne fait que consacrer une belle carrière d'abord de capitaine de la Marine marchande, ensuite de chef d'armement unanimement estimé des

officiers et des équipages SNC et aussi de ses collègues des autres armements. Nous lui souhaitons de ne pas s'arrêter en si bon chemin ! ...

--o-0000-o--

n°21 - avril-juin 1950

BULLETIN DE LIAISON

Au point de vue minerais, nous commençons à sentir une saturation des stocks en Angleterre ; nous ne constatons plus le même empressement des acheteurs pour communiquer leurs programmes d'importations.

Nous sommes arrivés à effectuer à 100% sous pavillon français les transports sur Flixborough ; grâce à l'achat du « NÉRÉE », nous pourrions distraire le « PHÉBÉ » pour renforcer notre position encore bien modeste sur l'Afrique du Nord. Dans ce domaine le bureau de Paris, la SoMarCo a effectué des prospections depuis de nombreux mois, qui commencent à porter leurs fruits.

L'Armement Schiaffino a repris ses rotations sur le port de Caen. Nous sommes en pourparlers avec cette compagnie pour qu'une entente se réalise et évite une concurrence stérile.

Notre ligne Sud-Franoe / Algérie a repris ses activités avec un navire de 600 t, le « FORT LAMALGUE » qui vient de descendre en Méditerranée. Il sera doublé par un bateau amélioré, le « FORT MALBOUSQUET » qui est actuellement à Amsterdam où il subit, en plus de réparations et des améliorations, un allongement de 6 mètres qui lui donnera plus de capacité de transport

Nos collègues ont naturellement profité de notre absence pour renforcer leur position. Nous tenons à être prêts pour la saison d'automne pour reprendre la place qui nous revient dans ce trafic que nous avons contribué à amorcer.

Les deux navires en construction à Amsterdam avancent à notre satisfaction. Nous avons tout lieu de croire que les dates qui nous ont été promises seront tenues..

Le doyen « HADRUMÈTE » a subi une avarie assez grave ; nous en avons profité pour lui faire un complément de réparations qui lui permet de conserver sa cote jusqu'à fin Avril 1951, ce qui nous donnera la possibilité d'attendre la mise à disposition des bateaux hollandais.

Nous étudions avec les Chantiers de Bretagne et Dubigeon la construction de navires de 1.600 t. rapides, dont nous vous reparlerons quand les caractéristiques auront été fixées.

Étant donné l'ambiance économique charbonnière nous hésitons à moderniser la flotte pondéreuse, car nous craignons qu'une crise grave ne se manifeste dans ce

domaine. Il est vrai que! les événements internationaux peuvent rapidement et profondément modifier cet état de choses,

ACTIVITÉS SNC, SOGÉNA À CAEN

Nous poursuivons dans le domaine portuaire et industriel nos activités qui doivent contribuer à nous procurer progressivement les frêts dont nous avons besoin pour maintenir les bateaux en exploitation.

Le Service de Transit qui a été organisé à Paris, sous l'égide de notre filiale la SoMarCo se développe sans cesse et s'étend faisant connaître ainsi, sans publicité, auprès des usagers, l'existence de nos liaisons maritimes; Le seul point soucieux dans ce compartiment est la préoccupation du besoin de trésorerie, car dans ce domaine il faut, pour amorcer les affaires consentir des avances importantes avec les risques que cela peut comporter.

C'est sur le port de Caen que nous reportons notre principal effort. La construction du chai a été pour nous la position clé qui nous doit jusqu'à présent un avantage, mais si nous voulons éviter que la concurrence ne s'établisse, il nous faut l'agrandir pour répondre à toutes les demandes, ce que nous comptons faire dans les mois prochains.

Nous envisageons également dès que les autorisations nous auront été données, de construire un hangar pour les marchandises diverses avec magasin général, hangar provisoire en arrière zone, tant que la SNC n'aura pas libéré son périmètre d'occupation sur le nouveau bassin.

La construction du quai aux aciers avance très rapidement ; sur les 300 mètres, 100 pourront déjà être en service à la fin de cette année, ce qui libérera la partie du quai fort encombrée à l'heure actuelle par le développement du trafic des bois.

La construction du Frigo avance. Ce sera un élément de plus pour le port de Caen, mais nous avons eu tout récemment une crainte, c'est de voir la STEF, filiale de la SNCF, en construire un autre en gare de Caen. Nous avons tout fait pour l'éviter. La situation de la SNCF en déficit constant ne doit pas moralement lui permettre de créer des filiales qui concurrenceraient les initiatives privées. Nous devons reconnaître que nous avons obtenu de la part des Administrations locales tout l'appui voulu.

Ayant eu l'initiative de cette opération. Il était logique que l'on cherche à nous éviter une concurrence d'Etat qui serait vraisemblablement déloyale puisqu'elle est dégagee des soucis de rentabilité. ·

n°21 - avril-juin 1950

Les affaires de bois nous ont donné satisfaction. Bien que ce compartiment soit également dans le marasme; notre chiffre d'affaires se maintient, ce qui est dû à la bonne gestion commerciale de cette affaire.

Le trafic des marchandises diverses sur Caen va également en s'améliorant et les lots que nous pouvons charger sont de plus en plus importants,

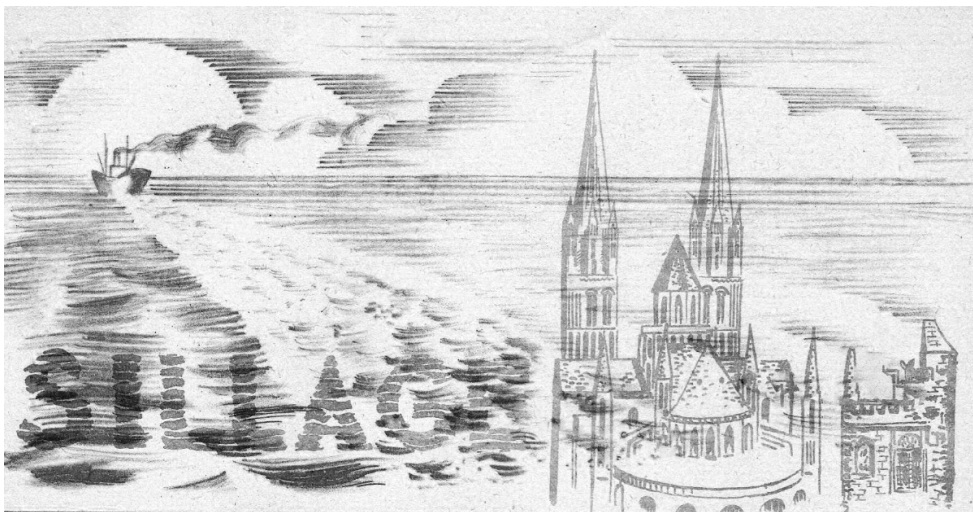
Dans le domaine de la construction, nous comptons toujours les lenteurs administratives. Seul, le programme que nous avons entrepris par nous-mêmes suit un cours normal, mais tout ce que nous devons réaliser en commun avec d'autres offices subit les retards des constitutions de dossiers bouleversant les prévisions.

Le centre Interprofessionnel du logement ayant les plans à l'étude depuis deux ans, n'a pu encore démarrer malgré nos incessantes démarches. C'est une des causes principales des retard à résoudre le problème du logement.

--o-0000-o--

n°22 -juillet-septembre 1950

SILLAGE



Nous inaugurons avec ce présent bulletin une nouvelle présentation. C'est le Service de Transit qui a eu cette initiative, car il est plus que tous les autres soucieux de la propagande et de la publicité. C'est également lui qui a baptisé ce bulletin « SILLAGE » et qui a communiqué des idées pour étoffer le papier périodique que nous vous adressons.

« SILLAGE » sera donc le trait d'union entre le navire et le port. Il sera édité à un plus grand nombre d'exemplaires de manière à pouvoir être lu plus rapidement et à donner plus d'intérêt aux nouvelles que nous vous communiquons.

Nous envisageons également d'établir des rubriques plus fournies et nous demandons la collaboration des Services pour donner plus d'attrait à notre présentation,

Nous espérons ainsi, dans l'avenir, multiplier nos informations. D'ailleurs, si certains d'entre vous avaient des idées sur ce point, elles seraient accueillies très favorablement.

SITUATION COMMERCIALE

Elle s'est complètement transformée depuis le mois de Juillet, époque à laquelle nous rédigeons le précédent bulletin. A ce moment, nous étions dans le marasme et très soucieux de trouver des cargaisons. Depuis le début du mois de Septembre, changement total, nous avons tout le temps d'étudier et choisir les frêts qui s'offrent plus nombreux. Il en résulte une hausse sensible, tout au moins pour certains trafics.

Ce sont les gros bateaux, les plus désavantagés précédemment, qui bénéficient des plus-values du marché, le compartiment phosphates est en flèche, les minerais, par contre boudent encore un peu, mais on sent le raidissement provoqué par une demande accentuée.

La cause de ce brusque changement, c'est évidemment les tensions politiques résultant de la guerre de Corée, l'attrait pour les armements étrangers des hauts frets du Pacifique qui ont ainsi dégagé toute la région Atlantique et méditerranéenne, c'est beaucoup des craintes de hausses ou même les hausses effectives des matières premières, car il est constant que l'on achète en hausse et que l'on freine les dépenses en baisse.

Nous croyons cependant que nous avons dû toucher le plafond, car sur certaines relations, on constate déjà quelques taux en légère diminution. C'est le cas d'un faible tassement constaté sur les frêts de charbons de Rotterdam et Anvers sur Italie.

En ce qui concerne plus particulièrement la SNC. nous regrettons encore de constater un déséquilibre dans les rotations. Les demandes sur l'Ouest de l'Angleterre sont nombreuses, toutes les cargaisons d'acier en sortie de Belgique, de France, les cargaisons de minerai sur Port-Talbot et même tout récemment les chargements de charbons français sur l'Irlande, constituent un tonnage très important qui n'est pas équilibré par les sorties du Pays de Galles sur d'autres destinations. Trop nombreux sont les navires qui reviennent sur ballast et pour conserver la clientèle nous devons néanmoins continuer ce trafic.

Les taux de frêts charbons d'Angleterre ou Rotterdam Anvers sur France, restent pour cette raison à des taux trop faibles ; il y a malheureusement plus de navires que de cargaisons. Côte Est, mêmes difficultés, quoique moins aigües.

De Rotterdam depuis quelques semaines, diminution des exportations de charbon, à laquelle nous n'étions pas habitués.

Il y a maintenant manque de combustible, alors qu'en Juillet c'était la pénurie, on envisage même de reprendre les expéditions de charbons d'Amérique, en raison de l'insuffisance de production des mines européennes.

Si ce fait est économiquement regrettable, il constituera néanmoins pour nous un avantage pour l'utilisation des navires de gros tonnage et notamment des « Liberty ». Vous vous souvenez que nous exploitons, en entente avec les Armements les 13 Liberty-ships de la flotte Pondéreux, et nous avons été contraints de les louer en time-charter sur d'autres destinations par suite du manque de cargaisons.

Nous devons vous signaler les meilleurs résultats que nous obtenons dans nos tentatives de ligne régulière, celle qui nous tient le plus à coeur, c'est-à-dire la relation Caen / Afrique du Nord est maintenant bien fournie et pour la première fois nous allons pouvoir charger complètement un navire à Caen, c'est le « PHÉBÉ », petit tonnage il est vrai, mais résultat encourageant cependant.

Les programmes de fabrication des aciers de la Société Métallurgique de Normandie nous ont incités à utiliser pour l'enlèvement de ces cargaisons un des deux navires que nous construisons en Hollande, et pour améliorer les voyages de retour, nous faisons équiper ces bateaux avec des citernes. De ce côté aussi, quelques satisfactions quant aux quantités, le « TSELFAT » et les cuves du « DAPHNÉ » étant insuffisantes pour l'approvisionnement régional. Par contre, la clientèle difficile fait que nos rapports avec elle ne sont pas toujours aussi courtois que ceux que nous avons l'habitude d'avoir avec nos relations commerciales d'autrefois.

Nous avons repris également les liaisons Toulon / Marseille / Alger avec le « FORT LAMALGUE » et le « FORT MALBOUSQUIET » est venu se joindre au premier. Nous arrivons maintenant à atteindre sinon en tonnage, du moins en capacité, la totalité du bateau. C'est un bon résultat, car nous pouvions avoir quelques craintes après l'arrêt consécutif à la triste disparition du « STE- ANNE ».

L'un de ces navires, le « MALBOUSQUET » dont la capacité a été légèrement accrue par allongement de la coque, a été réservé sur la relation Marseille / Alger; avec le second nous essayons de créer une autre ligne sur Tunisie et Corse.

Les résultats commerciaux nous guideront dans la politique à suivre dans l'avenir.

Au point de vue relation avec les Collègues, la bonne entente subsiste avec ceux de l'Armement pondéreux, les quelques frictions disparaissent, car l'afflux de tonnage évité toute idée de concurrence.

Avec l'armement Schiaffino qui doit progressivement reprendre ses escales à Caen, nous devons facilement arriver à un accord et les premières conversations que nous avons eues ont été agréables.

Avec les Méditerranéens, il y aura sans doute quelques frictions, mais dans ce domaine c'est le meilleur qui doit l'emporter. D'ailleurs, la Maison Worms qui escalait

déjà à Toulon nous a fort aimablement proposé un accord qui évitera une concurrence qui eut été sans profit pour nos deux Maisons.

SITUATION DE LA FLOTTE

La construction des deux navires de 2.000 t. aux Chantiers d'Amsterdam avance favorablement. Nous avons tout lieu de supposer qu'ils seront livrés-en bonne date c'est-à-dire le premier au début Mars, le second en Juillet.

Nous venons de passer commande, après des conversations prolongées, car des questions de crédits, donc d'intervention de l'Administration se posaient, pour la construction de deux navires de 1.650 t., 13 nds, aux Chantiers Dubigeon à Nantes. Le premier s'appellera l' « ARMENIER », il est constitué par le tonnage de remplacement de l'ex « ARMENIER » de l'armement Le Brise, avec lequel nous avons fait un accord. Comme le nouveau navire sera d'un tonnage plus important que son homonyme, et bénéficiera de qualités techniques plus poussées, c'est la SNC qui assurera les charges de ces améliorations, comme participation dans le capital du navire.

Le deuxième, dont le nom n'est pas encore trouvé, sera un sister-ship identique, et ces deux unités travailleront conjointement au renforcement de nos relations sur l'Afrique du Nord. Le premier devrait être mis à disposition début 1952 et le second 3 ou 4 mois plus tard.

Nous avons également passé commande aux Chantiers de Blainville. près Caen, d'un navire de 5,600 t. qui sera équipé d'une machine anglaise d'occasion que nous avons achetée dans de bonnes conditions, ce bateau devrait être mis à disposition au printemps 1952.

Les questions de soultes ne sont pas encore réglées avec l'Etat. Suivant les résultats de nos négociations, nous verrons si nous pouvons envisager une nouvelle unité.

Le vieil « HADRUMÈTE » a. ou quelques faiblesses ces temps derniers, et nous avons décidé de le vendre. Des acheteurs se présentent, mais il n'y a encore rien de définitif pour l'instant. Sa disparition nous gênera pendant cette période d'hiver et le tonnage d'occasion a vraiment pris des valeurs qui n'incitent pas à l'achat.

Le « TSELFAT » est en cours de réparations, on lui a fait quelques modifications, pour diviser les cuves de trop grande capacité, que nous avons beaucoup de mal à caser près de la clientèle.

Il va falloir maintenant penser au renouvellement normal de nos vieilles unités de 3.000 t. qui constituent la base même de notre flotte. Si nous bénéficions en ce moment de plus de facilité pour caser les gros navires, nous ne nous faisons pas beaucoup d'illusion quant à l'avenir et nous sommes toujours disposés à céder un ou deux gros bateaux de 7.500 t. pour les remplacer en tonnage plus adéquat à nos besoins, c'est-à-dire 3.500 t. type classique de la S.N.C. et 2.000 t. pouvant escaler à Flixborough..

ACTIVITÉS à CAEN.

La SOGÉNA poursuit son programme qui devrait être entièrement réalisé au début de l'an prochain. Le chai à vin insuffisant va être doublé, les constructions sont commencées; c'est un excellent outil de travail qui nous a permis de prendre pied dans un trafic. nouveau pour nous. Par sa seule présence, il a écarté les concurrents qui commençaient déjà à s'intéresser un peu trop, à notre regret, à notre port.

Pour le développement des marchandises diverses, nous édifions un hangar à marchandises qui devrait être terminé le mois prochain. Nous espérons avec lui amorcer le trafic des grains que nous n'avons pas pu obtenir jusqu'à présent. Il facilitera aussi les opérations de groupage des marchandises qui peuvent supporter des frêts plus copieux.

L'atelier de mécanique fonctionne-favorablement. Il est bien alimenté par les réparations des bateaux et l'entretien des usines locales.

La menuiserie marche également à plein et nous donne satisfaction.

Le Transit a eu quelques embûches par suite de la défection de certains clients, le commerce des vins, en effet, est très spéculatif et les faillites sont fréquentes, l'une d'elles risquant de nous coûter particulièrement cher.

Le frigo de la Sté Frigorifique de Normandie va atteindre le mois prochain son volume définitif, le gros-oeuvre sera terminé. Il devrait être prêt pour le printemps 1951, c'est-à-dire à l'époque convenable pour la conservation des produits agricoles régionaux.

Malgré le ralentissement de la reconstruction, nos affaires de bois sont toujours en progression. Nous avons repris une petite affaire locale : La Normande des Bois, qui va nous permettre d'effectuer le sciage des grumes que nous ne pouvions faire jusqu'à présent.

C'est au Centre Interprofessionnel de logement que nous éprouvons le plus de désillusion: Malgré nos démarches nos réclamations souvent bruyantes, nous n'avons pas encore les accords administratifs pour passer à la réalisation. Ceci ris.que de nous entraîner dans des frais plus élevés que nous n'escomptions. Il est désolant de constater l'inertie de tous ces rouages administratifs qui laissent improductifs des trésoreries ou des crédits.

MOUVEMENTS DES NAVIRES

| <u>NAVIRES</u> | <u>VOYAGES</u> |
|----------------|--|
| TSELFAT | Actuellement en réparations et en transformations aux chantiers de Blainville. |
| LT LANCELOT | A quitté Caen le 25 au soir pour Cardiff. Il effectuera ensuite les voyages suivants : Newport / St-Servan (minerai), puis Caen / Anvers / Caen. |
| NÉRÉE | En déchargement à Caen (brai), puis Caen / R'dam (Halouze) et Anvers / Granville (minerai). |
| PHÉBÉ | Actuellement en réparations à Caen, jusqu'au 28, ensuite Caen / Alger / Oran / Nemours et Nemours / Honfleur. |
| HADRUMÈTE | Est attendu le 25 après-midi au Havre, puis il fera Caen / Ymuiden et R'dam / Nord France/ |
| GALLIUM | Attendu le 28 à Setubal pour Caen. |
| NIOBÉ | Se trouve en réparations à Rouen, pour 8 jours. Ensuite Caen / Ymuiden |
| DAPHNÉ | En déchargement à Casablanca jusqu'au 28, puis Nemours / Alger / Mostaganem / Oran. Il chargera ensuite à Setubal pour Caen / Honfleur / Rouen. |
| CIRCÉ | Quitte Caen le 26 matin pour Cardiff et Wales / Brest - Attendu le 27 à Ymuiden. Prochains voyages Anvers / Le Havre - Caen / Emden (Soumont). |
| DANAÉ | Quitte Swansea le 26 pour Rouen, puis Rouen / B.C. (Bristol Channel) |
| DIONÉ | Est attendu le 26 à Calais venant de Nemours, puis il prendra une cargaison à Dunkerque pour Bristol Channel |

| | |
|------------|--|
| THISBÉ | En déchargement à Dagenham - il reviendra sur ballast à Caen charger du Soumont pour Rotterdam - puis Anvers / Rouen et Caen pour réparations |
| ÉGÉE | Quitte la Tyne le 26 pour Caen (Môle), et Caen / Ymuiden - Anvers / Dieppe. |
| PHRYNÉ | En réparations à Nantes depuis le 20 (2 semaines). |
| THÉSÉE | Déchargera le 26 à Rotterdam -.R'dam / Rouen et Caen / Port Talbot. |
| ASTRÉE | En-déchargement à Naples jusqu'au 28. Ensuite Catane (venant de Casablanca) - il ira ensuite à Sfax pour La Spezzia et Livourne / Casa-Crotone. |
| BORÉE | en déchargement à Rouen - puis Anvers/Alexandrie |
| HÉBÉ | En attente chargement à Vassiliko pr Dunkerque et Rouen - ensuite Dunkerque / G.S,S.L ou Venise |
| CAEN | Attendu le 26 à Venise venant de Rotterdam. Casablanca / Ancône et Ravenne. |
| OUISTREHAM | En déchargement à Tunis, ensuite Alexandrie / Marseille - Redé-livré Marseille 5/6 Novembre. time-charte Marseille / Saïgon. (Messageries Maritimes) |

n°23 - décembre 1950

SILLAGE

Notre rédacteur en chef a pensé que le bulletin de liaison de la S.N.C. était tout désigné pour vous exprimer les sentiments que j'ai éprouvé pour votre délicate attention .

Chers Amis,

En rentrant de ma randonnée en Afrique du Nord, j'ai eu, à la descente du train à Caen, une curieuse surprise, ma voiture était munie d'une longue antenne, un poste de T.S.F. à l'intérieur émettait des airs inaccoutumés.

J'ai cru à une méprise, assez courante d'ailleurs avec les voitures de série, mais il s'agissait de la 904-C-14, c'était bien ma voiture.

C'est en arrivant à la maison que j'ai eu la clé du mystère, en ouvrant la porte j'ai trouvé une magnifique table de jardin, flanquée de deux chaises et deux fauteuils ; sur cette table, une valise, sur la valise une lettre dans laquelle vous exprimiez vos sentiments amicaux.

Je ne suis pas d'un tempérament. très expansif, mais je dois vous avouer mon émotion et vous exprimer mes sentiments de gratitude.

Par déformation professionnelle, j'ai l'habitude de donner à chaque chose une valeur, et je devrais vous gronder pour l'importance de votre geste. La valise :notamment est du plus haut luxe et dans mes voyages je crains qu'elle n'attire particulièrement l'attention des douanes ou des hôteses de l'air. Je crains de courir les plus grands risques.

Ainsi, dans mes déplacements sur la route, ou dans mes voyages et même de repos, j'aurai toujours auprès de moi l'expression de votre sympathie.

Je vous suis très reconnaissant de cette délicate attention et; je vous renouvelle mes bien vifs remerciements.

Et maintenant passons aux rubriques de notre bulletin d'information.

SITUATION COMMERCIALE

Nous voudrions, tout d'abord vous parler du récent voyage effectué en Afrique du Nord. Vous savez que notre principale préoccupation, depuis la Libération, a été de conserver pour la Navale Caennaise une continuation de trafic, quelles que soient les modifications importantes qui pouvaient survenir dans les échanges internationaux.

Le problème charbonnier est le plus préoccupant et le plus mobile, l'exploitation des gisements date de la fin du 19ème siècle, et ceux-ci ne sont pas éternels.- Comme dans toute exploitation minière, on commence à exploiter le meilleur, et les prix de revient vont sans cesse en augmentant. Les nouveaux gisements sont rares, souvent difficiles d'accès et leur acheminement aux ports forcément plus coûteux. Il est donc à craindre que dans les 10 ou 20 années qui suivront, il n'y ait, de ce fait, et aussi en raison des transformations d'ordre énergétique des industries, de grandes modifications.

Le charbon était une des bases principales de nos trafics, il faut donc envisager autre chose et forcément nous sommes contraints à prendre pied dans des fiefs que nos collègues, à tort ou à raison, considéraient comme privilégiés.

À cet égard, l'Afrique et l'Afrique du Nord en particulier, est assez tentante. On assiste dans ces régions, par suite du développement de la civilisation, à une extension considérable de la population. L'Algérie qui n'avait que 2 millions d'habitants en 1870, en compte 9 millions maintenant, et on compte que cet accroissement s'accroît à une cadence de 150.000 par an. Cet excédent de population se constate non seulement par la population indigène, mais aussi par la population européenne, familles très nombreuses et immigration due aux nécessités d'un personnel spécialisé sans cesse plus important, tant dans l'industrie que dans les administrations.

Ces régions ont eu la réputation d'être extrêmement riches, car on a mis en exploitation les terres les meilleures, mais il est à craindre que la superficie de celles-ci soit insuffisante pour nourrir tous ces habitants et ce, malgré le développement des irrigations.

Des essais d'industrialisation ont été faits surtout pendant la période de séparation de l'occupation, faisant craindre pour les Armements une perspective de réduction des tonnages de la Métropole sur l'Afrique du Nord, mais il se révèle que ces Pays n'ont pas encore acquis la maturité technique suffisante pour être des producteurs dans tous les ordres d'économie.

Les usines de faïencerie, de verrerie, de filatures, qui ont été hâtivement créées n'ont pas permis d'atteindre les résultats recherchés et la plupart disparaissent devant la concurrence des industries européennes. Pour la période qui nous concerne, seules les

industries basées sur une matière première pondéreuse semblent viables (cimenteries, matériaux de construction).

Au point de vue agricole, s'il y aura toujours une quantité très importante de vins et de primeurs exportables, il ne faut pas trop compter sur des quantités massives de céréales.

Ce résumé très bref de la situation démographique, agricole et industrielle de ce pays, prouve qu'il y aura toujours des courants d'échange entre Métropole et Afrique du Nord, et que ceux-ci ne cesseront de se développer tout en se modifiant.

Les places sont déjà prises dans tous les principaux ports. Du fait que nous sommes un armement pondéreux qui cherchons à prendre place dans les marchandises diverses, nous avons pensé que le port de Nemours, un peu délaissé par les Collègues, pouvait nous permettre de prendre pied en Algérie, d'autant plus que ce port comporte non seulement un hinterland algérien, mais aussi l'hinterland très important du Maroc oriental avec, dans l'arrière pays, toute la zone d'Oujda qui s'industrialise à outrance et la région agricole de Berkane qui est encore qu'à ses débuts. Ce port à base pondéreuse (charbons, minerais, argile) convient d'ailleurs particulièrement à nos types de navires.

Nous avons pris l'habitude d'escaler régulièrement pour les transports d'argile smectique et de charbon au port de Nemours et progressivement nous avons compris l'importance de ce centre. Nous avons donc décidé de fonder une agence avec nos Amis de la CECA et quelques autres participants de nos relations commerciales et c'est ainsi qu'a pris naissance une affaire nouvelle dénommée SOCIETE MARITIME ALGERO-MAROCAINE.(SoMAMa)·

Nous avons eu soin de demander la collaboration des agents locaux car dans un pays lointain, il est toujours sage de travailler avec les pionniers de la région. :

Inutile de vous dire qu'il s'ensuit de la part de certains de nos Collègues quelques réactions, mais celles-ci sont la preuve même de l'utilité de notre action.

Nous avons également profité de: ce passage pour visiter quelques ports secondaires et notamment celui de Mostaganem qui présente beaucoup d'intérêt. Nous avons pu juger sur place de l'excellente action menée depuis près d'un un par notre représentant local Monsieur René PRUVOT qui a ainsi contribué au bon renom de la Compagnie.

Nous avons poursuivi notre voyage par une courte escale à Casablanca où nous sommes maintenant dans des bureaux spacieux et bien situés qui nous permettront de prendre des positions plus fortes ultérieurement.

Ainsi donc, la S.N:C. continue son développement progressif et nous vous remercions de votre action commune qui est à la base de ce bon résultat.

Le marché des frêts se maintient, 'dans l'ensemble, dans une atmosphère favorable. Les complications d'Extrême-Orient absorbent suffisamment de tonnage pour calmer la concurrence dans nos zones. Nous constatons cependant un peu moins d'énervement dans la préoccupation des stockages qui avaient été à la base de la brusque hausse des frêts en Septembre dernier. L'Italie, notamment, qui présentait de nombreuses demandes, semble avoir réalisé son programme et les frêts de phosphates surtout, qui étaient montés en flèche, ont sensiblement baissé.

Par contre, sur le plan administratif des Comptoirs d'importation en France, nous bénéficions d'une hausse sensible des frêts qui nous donnent pour les mois venir, une sécurité d'exploitation.

Les préoccupations d'ordre politique ont occasionné des programmes d'armements importants. Les demandes de minerais sont sensiblement plus fortes et nous sommes couverts pour 1951 à des taux. de frêts plus intéressants. Nous savons qu'en pareil cas il ne faut pas s'endormir dans un optimisme exagéré, les bons contrats ne sont jamais intégralement exécutés. Nous chercherons à forcer les envois pour effectuer le maximum .d'enlèvements pendant la bonne période. Par contre, la question charbonnière reste toujours grave. Les rotations ne sont plus balancées et nous devons craindre de plus en plus de voyages minerais ballast.

C'est beaucoup pour cette raison que nous avons conçu et commandé un navire ds 5.600 t. qui permettra· avec des taux de frêts raisonnables et sans risquer cl''entraver l'exploitation du navire, de pratiquer des voyages de minerai en ballast.

Après de nombreuses discussions, l' « HADRUMÈTE » vient d'être vendu, des armateurs Italiens qui s'y étaient intéressés n'ont pas donné suite, en raison des réparations trop importantes à prévoir, ce sont des armateurs belges qui l'ont acheté, avec sans doute une arrière-pensée de spéculation .

La construction des deux bateaux à Amsterdam continue à notre satisfaction. Nous avons hâte de les voir en exploitation pour nous renforcer, tant sur Flixborough que sur l'Afrique du Nord, car ces navires conviendront également dans les deux directions.

Et puisque nos jeunes collaborateurs ont bien voulu prendre la responsabilité de la rédaction des rubriques locales, nous leur cédon's la place.

Mais auparavant, puisque la fin de l'année est proche, nous tenons à vous exprimer nos vœux bien cordiaux pour 1951.

n°23 - décembre 1950

Nous commencerons la deuxième partie du siècle dans une ambiance commerciale favorable, souhaitons que les circonstances nous permettent de réaliser nos espoirs.

...

En route pour le bureau de la Compagnie.

PROMENADE DE FAMILLE



Dessin bien à la manière de Dubout¹

¹ Caricaturiste dessinant des mégères plantureuses et des maris gringalets dans ICI PARIS, dans les années 1950/1960.

Sillage 1951-1959

N°24 - janvier 1951

SILLAGE

VOEUX DU JOUR DE L'AN

Nous tenons à remercier bien vivement les expéditeurs des très nombreuses cartes de voeux et télégrammes que nous avons reçus à l'occasion du Jour de l'an.

Nous y avons été très sensibles, mais devant l'importance du travail matériel pour y répondre, nous avons dû renoncer à en accuser réception personnellement à chacun de vous. Nous nous en excusons et c'est donc collectivement que nous vous adressons nos remerciements.

NOUVELLE PRESENTATION DE « SILLAGE »

Nous devons féliciter l'équipe des « Jeunes » qui a transformé l'allure de notre bulletin de liaison. Sa nouvelle présentation a été bien accueillie. Nous espérons que le personnel navigant voudra bien, lui aussi, apporter sa collaboration pour le plus grand bien de tous. Déjà merci pour les premiers envois qui paraîtront dans les prochains numéros.

SITUATION COMMERCIALE

Depuis début décembre les frêts se sont maintenus à un taux très élevé, d'abord en raison de la demande de navires pour le trafic des charbons américains et par une reprise du trafic de la Mer Noire.

Cette tendance nous a permis de revaloriser vis-à-vis des Groupements d'importation Français. Vous savez la politique d'entente qui existe avec eux et l'armement, demi-mesure qui consiste à appliquer un taux intermédiaire entre les taux très bas de crise et les taux très élevés des périodes de « boom ».

Le fret américain était tombé à près de \$ 5 pendant le marasme, le taux international est actuellement de \$ 10, celui qui sera appliqué au pavillon français sera d'environ 8 à 9 \$.

Nous avons du effectuer les voyages pour lesquels nous étions engagés et c'est seulement à partir du mois de février que nous allons pouvoir commencer une série de rotations sur la relation USA/France, ce qui nous permettra d'utiliser d'une manière rentable les navires de 7.500 t., ainsi que les Liberty-Ships.

Les frêts de phosphates et de minerais en sortie d'Afrique du Nord sur le Nord Europe se sont aussi revalorisés, après avoir boudé longtemps par suite du manque de cargaisons.

Par contre les frets en sortie d'Angleterre sont toujours extrêmement bas, les cargaisons sont fort rares et donnent lieu à une compétition entre les Armements, dès qu'une demande se présente sur le marché

Dans l'ensemble la situation est bonne. Nous ne pouvons que regretter les trop nombreux frêts de minerais ou d'aciers avec retour sur ballast qui sont encore fort onéreux, Espérons que cette situation ira en s'améliorant.

SITUATION DE LA FLOTTE

Le navire « HADRUMÈTE » a été vendu en novembre et en raison des formalités, les acheteurs n'ont pas encore pu prendre livraison. Étant donné l'âge du navire, on ne pouvait que le destiner à la ferraille, mais les acheteurs ont dû s'engager, pour obtenir la licence, à exploiter le bateau pendant un certain temps avant de le livrer au dépeçage.

Nous avons vendu également le « TSELFAT » dont nous ne pouvions assurer la rentabilité sur les voyages Algérie/Caen. C'est un armement tunisien, qui possède d'ailleurs le « STE-BERNADETTE » qui vient de l'acheter et qui doit le transformer en multipliant le nombre de cuves à bord ; les frêts sont, en effet, plus élevés sur les petits lots que sur les gros.

En raison de l'importance des ventes d'aciers et de minerais, nous avons recherché un tonnage qui permette d'assurer dans de moins mauvaises conditions les voyages ballast, notamment sur le Pays de Galles, et nous avons acheté le « PLM 14 » (maintenant baptisé « PROTÉE »), qui venait d'être reclassé, et qui nous permettra d'attendre une période de reconstitution et d'augmentation de notre flotte.

Nous avons passé commande aux Chantiers Dubigeon à Nantes d'un navire de 1.600 t. livrable en 16 mois, la date de contrat étant début décembre. C'est donc un navire pour le printemps 1952. Son sister-ship l' « ARMENIER » sera également en construction dans les mêmes chantiers. il devrait être prêt vers la même époque. (L' « ARMENIER » est

7/12 à la Société LE BRISE et 5/12 à la SNC. Ceci renforcera les positions, tant pour nos relations Normandie/Afrique du Nord que celles de Marseille/Alger.

La construction des deux navires d'Amsterdam se poursuit à notre satisfaction; il y aura un retard en raison du mauvais temps et des difficultés d'approvisionnement en matières premières, Le navire «ALCÉE» doit être mis à notre disposition dans la deuxième quinzaine de mars. Le second «ÉNÉE» doit être prêt dans le courant juillet.

Nous continuons les études d'un navire de 5.600 t. qui doit être construit aux Chantiers de Blainville. L'étude de la coque demande des essais qui retardent l'établissement des plans définitifs, c'est un navire qui ne devrait être prêt que dans le deuxième trimestre 1952.

La Sté Métallurgique de Normandie accroit progressivement ses trafics et nous espérons pouvoir répondre à ses demandes avec le tonnage dont nous disposons.

ACTIVITES RÉGIONALES

Le fait marquant a été la mise à feu des hauts-fourneaux de Caen. La Sté Métallurgique de Normandie représente à elle seule, en période normale, la moitié du trafic du porto Nous avons commencé les premiers chargements d'approvisionnement dans le courant du mois de novembre la cadence actuelle est d'environ 150.000 t. de charbon, et progressivement elle doit atteindre les 400 000 t. qui étaient la moyenne d'avant guerre.

Le premier haut-fourneau produit déjà de la fonte qui est expédiée sur l'Angleterre. La production des demi-produits et des fers béton se réalise déjà à environ 1.000 à 2.000 t. par mois , en Angleterre pour les premiers, en Afrique du Nord pour les seconds

SOGÉNA

L'agrandissement du chai doit être terminé dans le courant du mois prochain; il va permettre de recevoir dans de meilleures conditions les navires tankers et éviter des stationnements prolongés. Le «TSELFAT» a dû rester en raison de l'encombrement dû à la mévente des vins, pendant près de 15 jours. Ce sont des faits qui ne se renouveleront pas lorsque le chai aura atteint sa capacité définitive.

Nous avons également construit un hangar à marchandises diverses qui va permettre de mieux recevoir les produits que nous avons à expédier sur l'Afrique du Nord et sur l'Angleterre, un trafic nouveau se développe, c'est celui des graines de semences sur

Londres, qui constitue un fret très recherché mais qui nécessite des bâtiments pour mettre ces marchandises à l'abri.

FRIGORIFIQUE

Le gros-oeuvre est pratiquement terminé. Nous attendons une période de beau temps pour placer la couche d'isolation.

L'atelier de mécanique prépare activement tout le matériel, machines et tubes, et nous espérons bien pouvoir inaugurer cet ensemble au mois de mai prochain.

Nous ne pourrions juger utilement des services que pourra rendre ce frigorifique qu'après la mise à disposition des navires de 1.600 t. qui posséderont chacun une cale frigo d'environ 100 m³.

RECONSTRUCTION à CAEN.

Il est désespérant de constater le manque de coordination de finition des travaux de reconstruction.

Nous avons acheté pour le personnel une maison rue de Vaucelles en octobre dernier. Normalement les travaux auraient dû être terminés en 2 mois, à l'heure actuelle nous ne pensons pas pouvoir loger de familles avant le mois d'avril. Cette situation est lamentable et donne une piètre opinion de tous les Organismes qui s'en occupent.

Nous avons constitué en 1948 un Comité Interprofessionnel du Logement. Il a fallu deux ans pour mettre sur pied les plans conformes aux désirs des Urbanistes. Nous avons échafaudé plusieurs combinaisons financières et chaque fois elles s'écroulent par suite de modifications de conception ou par de nouvelles instructions. Or, les crédits existent, ils dorment, des gens attendent dans les taudis aucun groupe de fonctionnaires veuille bien se mettre d'accord,

Nous allons commencer la construction d'une maison. rue Léon Marcotte, identique à celle de la Rue Grentheville qui, elle a été réalisée en 14 mois, parce que nous n'avons rien eu à demander à la Reconstruction. Il est vrai que celle-ci nous taquine pour des questions de règlement de dommages de guerre, ce qui forcément freine nos possibilités pour accroître le nombre de logements.

--o-0000-o--

Vous allez lire ci-après un conte très intéressant, et qui plus est véridique. Nous l'avons reçu de Monsieur Jack Peugniez, directeur de la Sté Navale Caennaise à Paris ; que nous remercions ici de sa collaboration apportée à notre Journal.

Dans son envoi à la Rédaction, il indique que ce conte véridique avait fait grand bruit parmi les États-Majors de l'époque., et insiste sur le fait que cette histoire est vraie, Les personnages qui y sont décrits, à l'exception d'un seul qui quitta la Maison il y a quelques années sont toujours parmi les membres du personnel SNC.

Certains à terre, les autres à bord où ils commandent

S'ils se reconnaissent et ils se reconnaitront sûrement , qu'ils n'en veuillent pas à « Sillage » et à l'auteur d'avoir fait une discrète allusion à leurs qualités.

Nous sommes certains que ce conte rajeunira bien des esprits et rappellera à ceux qui participèrent à cette aventure, et à ceux qui en eurent connaissance des souvenirs vieux de près de 15 années.

--o-0000-o--

n°25 - février 1951

SILLAGE

SITUATION COMMERCIALE

La tendance des frêts reste favorable, les importations massives de charbon américains, les besoins en minerais de fer, de phosphates et pyrite, influent sur la situation du marché.

Nous n'avons donc, pour l'instant, aucun souci pour alimenter les navires en cargaisons.

La situation reste sans changement en ce qui concerne les charbons et les retours d'Angleterre se font sur ballast, exception faite de quelques petits lots de faible importance.

Pour la première fois, nous avons réussi à charger aux mines de Diélette, inaugurant ainsi la reprise d'activité de cette mine qui était restée noyée depuis 1940.

Nous allons également inaugurer au début du mois de mars le démarrage des rotations régulières sur Dakar-Côte d'Afrique; une occasion s'est offerte, en effet, d'assurer en bois d'okoumé l'alimentation des usines de contreplaqué de la région. Nous la saisissons, afin d'avoir, dans l'avenir, plus de garanties pour l'utilisation de tonnage, quand les périodes creuses se reproduiront, et il faut y penser.

SITUATION DE LA FLOTTE

Le navire « HADRUMÈTE » est toujours au Vieux Bassin à Caen, ses acheteurs n'ayant pas pris de décision sur son sort. Ils étudient même de réaliser les travaux minima pour que le navire puisse gagner les zones plus tranquilles de Méditerranée orientale.

Le navire « TSELFAT » porte maintenant le nom de « SAINTE-GENEVIÈVE », sous pavillon tunisien ; il doit revenir ces jours-ci à Caen, pour le compte de son nouvel armateur.

Le vapeur « ALCÉE » doit toujours nous être livré fin mars, et nous pensons que l'« ÉNÉE » sera, lui aussi, livré à la date prévue.

ACTIVITÉS RÉGIONALES

Nos différentes activités se concrétisent suivant le plan prévu. Le chai à vin doit être terminé à la fin de ce mois, il nous permettra d'étendre l'hinterland du port dans ces activités.

La SOGÉNA construit ses dernières installations d'atelier de menuiserie.

Les prospections pour le transit donnent des résultats et les cargaisons de marchandises diverses que nous chargeons à Caen sont progressivement plus importantes ; c'est une satisfaction, car nous nous sommes beaucoup attachés à ce problème qui doit contribuer à étendre le bon renom de notre port, et partant, de notre compagnie.

Les travaux du frigorifique avancent à notre satisfaction. Pour l'instant, tout le travail est à l'intérieur, dans les aménagements sans nombre que comporte ce bâtiment ; c'est une véritable ruche, qui donne aux passants une impression d'abandon mais l'opinion est bien différente dès que le visiteur pénètre dans les chambres futurement réfrigérées.

En ce qui concerne la reconstruction, nous nous bataillons sans cesse et sans grand résultat ; mais à force de réclamer quelquefois bruyamment, nous allons finir par obtenir gain de cause et commencer les fondations du CIL. Les plans de financement ne sont pas encore établis, mais nous mettons les organismes devant leurs responsabilités en commençant par nous-mêmes et en les forçant ainsi à prendre des décisions. D'ailleurs, le service compétent a établi à votre intention une rubrique que le logement, et l'accès à la propriété ; nous vous conseillons d'y apporter votre attention, car elle vous précisera les facilités qui vous sont accordées actuellement pour devenir propriétaire de votre maison

....

NOUVELLES DES FILIALES

Nous nous excusons auprès de nos lecteurs, notre correspondant particulier à Paris ayant fait de nombreux déplacements, n'a pu nous envoyer son papier. Nous espérons qu'il aura retiré de toutes ses promenades, de nombreux reportages que vous lirez dans notre prochain numéro.

Nous attendons des nouvelles de la SO.MAR.MA, et nous pensons que vous lirez bientôt l'article qu'elle aura réalisé.

La Société Maritime et Routière est en plein développement, et a établi un service régulier avec les « FORT-MALBOUSQUET » et « FORT-LAMARGUE » sur l'Afrique du Nord.

Les Entreprises Maritimes du Languedoc, la demie-fille de la SNC, président toujours de plus en plus aux destinées du port de La Nouvelle. Vous lirez très prochainement un article vous donnant tous les charmes pittoresques du pays où Charles Trente composa « La Mer ».

...

SITUATION DE LA FLOTTE

- « LT-LANCELOT » - Terminera son déchargement de fonte le 23 à Swansea. Prendra dans le même port 800 t de charbon pour Rouen. À suivre Caen/Flixborough et Anvers/Le Havre.
- « NÉRÉE » - Déchargera le 23 à Flixborough, remontera ensuite à Grangemouth pour prendre une cargaison de charbon à destination de Rouen - à suivre Caen-Flixborough.
- « PHÉBÉ » - En déchargement à Tunis - continuera ensuite sur Nemours pour des opérations de déchargement de divers et rechargement d'argile pour Honfleur.
- « GALLIUM » - Déchargera le 22 à Brest venant de Barry, ensuite Caen/Rotterdam (Halouze) et R'dam/Rouen.
- « NIOBÉ » - Sera le 22 soir à Anvers pour prendre une cargaison de charbon pour Caen - à suivre Caen/Brème & Dantzig/Caen.
- « DAPHNÉ » - Attendu le 23 à Caen pour Casablanca, Alger, Oran, Nemours.
- « CIRCÉ » - Déchargera le 22 à Rouen venant de Rotterdam, à suivre Caen/Ymuiden (Soumont) - R'dam/Le Boucau - Setubal/Rouen.
- « MÉDÉE » - En déchargement à Caen (môle) venant d'Anvers - prendra ensuite une cargaison de minerai pour R'dam, puis R'dam/Caen.
- « DANAÉ » - Déchargera le 23 à Nantes venant de Swansea - descendra ensuite sur ballast à Safi pour prendre des phosphates à destination de Rouen.
- « DIONÉ » - Attendu le 22 à Caen (môle) venant de R'dam - rechargera ensuite des fontes et des billettes à destination de Bristol Channel.

n°25 - février 1951

- « ÉGÉE » - Chargera le 23 à Caen du minerai pour la Tyne - prendra dans le même port une cargaison de charbon pour Caen.
- « THISBÉ » - Attendu le 24 midi à Caen, ensuite Honfleur, rechargera probablement du minerai à Caen pour Ymuiden.
- « PHRYNÉ » - Quitte Caen le 22 pour R'dam - descendra de ce dernier port sur Civita Vecchia (Italie) avec du charbon.
- « THÉSÉE » - Attendu le 22 à Swansea en fonte, reviendra ballast sur Caen pour prendre une cargaison de minerai de May pour Bristol Channel avant son départ pour AOF.
- « PROTÉE » - Arrivé le 21 à Barrow avec une cargaison de minerai en provenance de Bône, redescendra ballast sur Caen pour chargement de minerai à destination de R'dam, à suivre R'dam/Italie et Sfax/NF probablement.
- « ASTRÉE » - À quitté Ardrossan le 21 ballast pour USA/NF.
- « CARONTE » - En déchargement de fonte à Philadelphie depuis le 21, ira ensuite à Norfolk pour le solde. Terminaison prévue dans ce dernier port pour le 3 mars. Prendra une cargaison de charbon pour NF.
- « HÉBÉ » - Attendu NF le 3/4 mars venant des USA.
- « CAEN » - Attendu NF le 3/4 mars en provenance des USA (port prob. de déchargement Cherbourg et Rouen.
- « OUISTREHAM » - A dû arriver à Singapour vers le 20 février.

SILLAGE

SITUATION COMMERCIALE.-

Le marché des frêts demeure toujours favorable en ce qui concerne les navires de gros tonnage. Les États-Unis ont remis en circuit un nombre important de Liberty-ships, mais la demande excédant toujours l'offre, ces bateaux supplémentaires n'ont eu que peu de répercussions sur les cotations.

En plus les transports de charbons sur l'Europe, il y a, en effet, une recrudescence de transports de céréales dans le Pacifique.

Par contre, les taux de frêts pour les bateaux de petit tonnage transportant les charbons d'Angleterre restent anormalement bas et nous continuons, dans la plupart des cas, à pratiquer des retours ballast pour les minerais, les aciers et les fontes que nous dirigeons sur la Grande-Bretagne et même sur la Hollande.

Le « THÉSÉE » va amorcer sa première rotation sur la côte d'Afrique et reviendra avec un chargement complet de bois d'okoumé sur Caen, dont il prendra livraison à Libreville et Port-Gentil.

Les voyages ultérieurs sont prévus avec une escale à Casablanca pour déchargement de 1.000 t de bois, et le navire sera rechargé dans ce port pour Caen, soit en phosphates, soit en manganèse.

La mise en circuit de ce bateau a provoqué, comme il fallait s'y attendre de la part de nos Collègues de la Conférence de la Côte d'Afrique, des réactions peu agréables et nous avons maintenu notre position, car nous pensons qu'il est préférable que ce soit un navire français qui procède à ces enlèvements, plutôt que de laisser ces compagnies affréter des navires étrangers.

SITUATION DE LA FLOTTE

Nous allons prendre livraison à la fin de ce mois du navire « ALCÉE ». Nous avons tout lieu de supposer qu'il nous donnera satisfaction.

Son premier voyage sera très vraisemblablement sur Flixborough. Ces navires avaient été conçus spécialement pour le trafic de minerais sur ce port ; ce sont les circonstances

et les nécessités pour la SNC de prendre position sur d'autres relations qui nous ont incités à apporter quelques modifications à notre programme.

Les caractéristiques de ces bateaux permettent, en effet, s'acheminer sur les ports de l'Afrique du Nord la production d'acier de la SMN, et nous tenons spécialement à prendre pied dans ce domaine.

Il nous faudra pour l'avenir envisager la construction d'une ou deux unités similaires pour exécuter nos contrats de minerais sur l'Angleterre et Flixborough, car les navires « LANCELOT » et « NÉRÉE » ne sont malheureusement pas rentables.

Le « OUISTREHAM » va revenir prochainement de son voyage lointain, il reprendra, dès son retour, le trafic des charbons d'Amérique;

Nous avons procédé, ces temps derniers, à la mise au point définitive des plans des navires de 1.600 t des chantiers Dubigeon de Nantes et du 5.600 t des chantiers de Blainville à Caen.

La Marine marchande a eu la chance de conserver son Ministre. Nous espérons qu'avant les élections qui sont toujours un trouble dans la vie économique de notre pays, il parviendra à mettre sur pied les projets qu'il avait esquissés les mois derniers, projets qui doivent permettre de redonner aux chantiers de construction quelques commandes.

Notre intention est, en effet, de recommander un ou deux navires de 3.500/3.700 t et un ou deux navires de 2.000 t, type « ALCÉE » en remplacement des cinq vieux bateaux qui nécessiteront dans les années à venir un entretien trop lourd.

Les bateaux « FORT-MALBOUSQUET » et « FORT-LAMARGUE » continuent leur rotations ; nous prenons progressivement une position commerciale en Méditerranée.

L' « ASTRÉE » a été vendu au Gouvernement australien, sous réserve de la Marine marchande ; cet accord ne nous est pas encore parvenu, ce qui nous gêne dans son affrètement.

ACTIVITÉS RÉGIONALES

La SOGÉNA termine ses derniers travaux.

Les agrandissements du chai à vin sont pratiquement finis. Le Transit donne de bons résultats et nos prospections nous permettent de charger complètement les marchandises collectées. L'arrivée de l' « ALCÉE » et de l' « ÉNÉE » en juillet viendra à point pour pratiquer les enlèvements de tonnages de marchandises diverses sans cesse en progression.

Le frigorifique doit fonctionner en mai-juin. Nous sommes déjà l'objet de demandes de stockage.

Une association des collecteurs de lait vient de nous proposer de s'accoler à nos bâtiments pour que nous lui fournissions le froid nécessaire au traitement de ce liquide alimentaire de base et le stockage des produits. Un loi prévoit, en effet, l'obligation à partir de 1953, pour les villes de plus de 20.000 habitants, de fourniture de lait en bouteilles. Cette mesure qui est opportune au point de vue alimentaire, a incité les collecteurs à se grouper et à construire une centrale du lait pour l'homogénéiser et le conserver.

Notre frigorifique viendra donc à point pour favoriser ce programme;

La reconstruction continue à donner aux propriétaires, aux sinistrés ou aux locataires en attente d'appartements, le triste spectacle de la désorganisation. Nous ne cessons de protester avec plus ou moins de véhémence, suivant l'humeur du jour, contre cette gabegie qui ne fait pas honneur à l'esprit français.

Le CIL a permis le démarrage d'une association dite des Castors et sur la commune de Venois cinq groupes de maisons de deux logements chacun, sont en construction. Quatre ouvriers de la SOGÉNA sont parmi les bénéficiaires de ce premier et bien modeste train de démarrage. Nous souhaitons de ce premier et bien modeste train de démarrage. Nous souhaitons que ce soit un exemple pour une généralisation de ce procédé.

Nous étudions également un système de béton cellulaire qui paraît très avantageux et qui doit permettre une construction très rapide de petits pavillons. Nous comptons faire un essai, mais tout ceci demande du temps, des capitaux et nous comprenons l'impatience de ceux qui espèrent un logement.

....

SITUATION DE LA FLOTTE

Lt LANCELOT - Quitta Caen le 27 pour Flixborough, ensuite Grangemouth/
Brest et Barry/Cherbourg.

NÉRÉE Chargera le 29 mars à Diélette pour Cardiff - ensuite Swan-
sea/ Rouen.

PHÉBÉ Attendu le 28 mars à Casablanca pour Alger-Oran-Nemours
- ensuite Nemours/Honfleur

n°26 - mars 1951

| | |
|---------|---|
| GALLIUM | Termine son déchargement le 29 à Caen - ensuite Ymuiden- R'dam/Caen- Caen/R' dam |
| ALCEE | Chargera l e 2 Avril à Anvers à destination de Caen, ensuite Caen-Flixborough. |
| NIOBÉ | Attendu le 29 courant à Ymuiden - Gand/Dieppe - Caen/ Ymuiden - Anvers/Caen. |
| DAPHNÉ | Est en charge à Nemours - sera dirigé sur Honfleur et Caen. |
| CIRCÉ | Est attendu le 29 mars à Rouen venant de Sétubal - Ensuite Rouen / B. C. (fonte) |
| MÉDÉE | Charge le 28 mars à Caen une cargaison de minerai de May à destination de Cardiff - ensuite Swansea/ Nantes. |
| DANAÉ | Quitte Newcastle le 29 mars pour Caen- rechargera en minerai de Soumont à destination d'Ymuiden - ensuite Anvers/Rouen-Caen/Ymuiden- Anvers/Caen. |
| DIONÉ | Quitte le 28 courant Rotterdam pour Caen - Caen/B.C. (fonte). |
| ÉGÉE | Termine un déchargement de billettes à Newport le 29 e n s u i t e S w a n s e a - C a e n / G r a n g e m o u t h - Tyne/Caen. |
| THISBÉ | Quitte Swansea sur ballast le 28 mars pour Caen/Dagenham - ensuite Anvers/ Le Boucau. |
| PHRYNÉ | Terminera son déchargement le 30/31 courant à la Pallice, e n s u i t e C a s a b l a n c a - C a e n / R o t t e r d a m ou Ymuiden. |
| THÉSÉE | Quittera le 30 mars Cardiff à destination de Dakar - Ensuite Libreville Port-Gentil et Caen. |
| PROTÉE | En déchargement à Gênes sera dirigé sur Sfax/Brest et Rouen-réparations. |
| ASTRÉE | Termine son déchargement à Zeebrugge le 29 mars ensuite U. S. A./ N.F. probablement . |
| BORÉE | Attendu le 31 mars/1er avril aux U.S.A. pour N/F. |
| CARONTE | Attendu le 5/6 avril aux U.S.A. pour N/F. |
| HÉBÉ | Attendu le 31 mars aux U.S.A.. |
| CAEN | Attendu le 6/7 avril aux U.S.A.. |

OUISTREHAM
Rotterdam.

Sera redé livré à Anvers en fin Mars - réparations à

SILLAGE

SITUATION COMMERCIALE.-

La tendance des frêts reste la même, c'est-à-dire favorable, sauf en ce qui concerne les tonnages de charbons d'Angleterre ; nous cherchons le plus possible à éviter les retours ballast, ce qui oblige notre service affrètement à de véritables tours de force.

Les chargements à Diélette sont toujours soumis aux fluctuations du baromètre ; néanmoins l'« ALCÉE » vient de réussir à prendre un bon chargement.

Celui-ci vient d'entrer dans d'excellentes conditions, c'est vraiment un beau navire qui a eu, lors de son arrivée à Caen un gros succès de curiosité.

Notre directeur s'était rendu à Amsterdam pour en prendre livraison. Il fut là-bas l'objet de la part des chantiers d'une charmante réception. Après une courte rotation en Manche et Mer du Nord, le nouveau né de la flotte SNC va entreprendre le premier d'une série de voyages sur l'Afrique du Nord. En juillet, son sister-ship l'« ÉNÉE » entrera à son tour dans la course et on parle déjà d'un troisième du même type.

Le « THÉSÉE » est en train d'effectuer son premier chargement d'okoumé en AEF (à Batenga et Port-Gentil). Il était descendu sur Dakar avec une cargaison de charbon et de fers de la SMN, une nouvelle ligne est ainsi créée, le pavillon SNC pénètre toujours plus loin.

Le « OUISTREHAM » recommence une nouvelle rotation vers l'extrême-orient. Il charge à Dunkerque et à Marseille et sera de retour dans quelques mois. Les 7.500 t et le « CARONTE », que nous avons affrété à la SNCF, voguent entre la France et l'Amérique.

L'« ASTRÉE » n'a pu être livré aux Australiens, la Marine marchande ayant refusé de donner son accord.

Les bateaux de Méditerranée continuent de tourner avec le même succès ; ils sont, paraît-il, de ceux qui sont les mieux remplis. La mévente dans la Métropole des pommes de terre algériennes, crée un certain ralentissement dans les échanges ... Il faut espérer que ce sera de courte durée. Dès que nous le pourrons, nous envisagerons de renforcer cette livraison Sud-France/AFN ; nous avons pensé un moment au « PHÉBÉ » ... mais il est question de le vendre.

L' « HADRUMÈTE », toujours au bassin Saint-Pierre, vient faire l'objet d'une décision des acheteurs ; il sera remorqué jusqu'à Fécamp pour être dépecé.

Nous sommes dans la période du renouvellement du contrat d'assurance de notre flotte ; nous ferons parvenir comme chaque année aux commandants un tableau résumant les conditions auxquelles nous avons contracté. Comme nos collègues en décembre dernier, nous rencontrons des difficultés car nous nous trouvons en présence de gens qui méconnaissent nos conditions de travail et ne veulent tenir aucun compte du petit nombre de sinistres que nous avons grâce aux efforts de tous à bord, l'adage, suivant lequel « les assureurs paieront » est des plus erronée, car en définitive il s'avère que c'est toujours l'armateur qui paie, surtout à une époque d'instabilité monétaire où les réparations coûtent de plus en plus cher.

ACTIVITÉS RÉGIONALES

L'agrandissement du chai est maintenant terminé, et les nouvelles cuves ont reçu le baptême avec le vin en provenance du « STE-BERNADETTE ». Malheureusement la politique gouvernementale de blocage des vins n'est pas faite pour arranger les choses ; nos clients ne peuvent obtenir satisfaction des vendeurs algériens et le trafic est en perte de vitesse. On nous disait l'autre jour que les ports spécialisés en réception de vin, comme Rouen ou Sète, accusaient des baisses de 60% environ ; mais il n'y a rien à faire car viticulteurs algériens et viticulteurs du Midi se donnent la main.

Les exportations de cidre ont repris sur l'Angleterre et le transit en est à son 4^e navire.

Le transit vient d'effectuer une large prospection entre Caen, Bourges et Vierzon et espère ramener de là de nombreuses marchandises pour alimenter notre ligne d'AFN et leur transit sur la Grande-Bretagne.

Les maisons du groupe « Castors » sortent de terre et c'est là un bel exemple de ce que peut faire l'association de quelques corps de métier ;

Les travaux au Frigo s'activent de plus en plus ; les changements apparaissent chaque jour et nous pensons que nous pourrions inaugurer à la date prévue.

« ALCÉE »

Comme il a été exposé dans notre premier article l' « ALCÉE » est maintenant entré en service. Il est arrivé à Caen le 4 avril et a excité la curiosité de tout le monde. Pour tous ceux qui ne l'ont pas encore vu et pour tous ceux qui l'ont visité mais en ignorent les caractéristiques, nous les résumons ci-dessous.

n°27 - avril 1951

Ce navire a trois cales avec cheminée au 2/3, d'un dead-weight de 2.340 tonnes été et 2.260 tonnes hiver, sa jauge brute 1.603 t 78, sa jauge nette 788 t 52, tirants d'eau respectifs de 18'8 et 18'4, sa longueur ht : 75 m 48 entre perpendiculaires, sa largeur ; 11 m 70. Le tonnage moyen utile varie suivant son poids mort et ses soutes entre 1.800 et 1.850 t. Les citernes à vin étant chargées, celles-ci représentant 300 t.

Il dispose en effet de 12 cuves à vin réparties : 4 entre les cales 1 et 2 et 4 entre le château et la cale 3, et 4 autres entre la cale 3 et le peak arrière.

Il existe 8 cuves variant entre 310 et 330 hl et 4 de 110 hl. Ces quatre dernières cuves sont celles de l'arrière.

Ce navire est équipé d'une machine double compound système Christiansen & Meijer - 2 cylindres HP, 2 cylindres BP - puissance 1.200 ch à 120 t/min - 2 chaudières à 2 foyers - chauffe mazout.

Ce navire effectue en ce moment des voyages de minerai/charbon, outre des cendres de pyrite, qu'il charge à la fin du mois à Caen pour Rotterdam et au début du mois de mai commencera sa rotation sur l'Afrique du Nord avec une cargaison mixte en descente de charbon et de fers à destination de Bône et d'Alger.

....

SILLAGE

SITUATION COMMERCIALE.-

Le marché des frêts se maintient satisfaisant. Les cargaisons de charbons en sortie de Grande-Bretagne, et de la Ruhr, sont pas nombreuses, réduisant ainsi les voyages sur ballast.

Les tonnages de charbons américains sur l'Europe ont subi une légère diminution, mais les quantités allouées au Gouvernement français sont suffisantes pour alimenter les navires de gros tonnage de la flotte de tramping pondéreux. On étudie même la prolongation des contrats sur l'année 1952, ce qui écarte la préoccupation que nous avons de l'emploi des 7.500 t et des Liberty-ships.

Le navires « THÉSÉE » remonte de son premier voyage en Côte d'Afrique, et malgré les réactions quelquefois peu amicales de certains de nos Collègues, les escales sont effectuées sans perte de temps. Nous nous sommes mis d'accord avec les Importateurs de bois coloniaux pour assurer une rotation continue tout au moins jusqu'en fin d'année.

Les taux de frêts des phosphates et des minerais à destination des ports français viennent d'être augmentés sans toutefois atteindre les taux internationaux. Par contre, il n'y a pas de changement pour les trafics charbons sur la Manche et sur l'Atlantique, en raison du peu de demandes de tonnages étrangers sur ces destinations.

Notre rotation Normandie/Afrique du Nord nous donne satisfaction, l' « ALCÉE » commence son premier voyage en marchandises diverses, et nous attendons avec impatience la mise à disposition de l' « ÉNÉE » au mois d'août pour avoir un nombre d'escales suffisant.

En résumé, la situation commerciale de la Compagnie est satisfaisante.

SITUATION DE LA FLOTTE

Rien de particulier à signaler, les réparations s'effectuent sans trop de surprises désagréables, seul le « PROTÉE » a nécessité des travaux plus importants que nous le

pensions, l'état de ce navire laissait vraiment à désirer et nous remercions le bord de tout ce qu'il a fait pour y apporter des améliorations.

Nous venons de passer commande d'un navire type « ALCÉE » au Chantier d'Amsterdamsche Droogdok ; c'est la troisième unité. Nous l'avons amélioré en allongeant légèrement la coque de manière à transporter 200 t supplémentaires, le bateau pourra ainsi escaler à Flixborough avec un fret plus rémunérateur.

Cette commande est passée avec les accords commerciaux qui sont en cours de discussion ; elle ne pourra être concrétisée qu'après signature de ceux-ci, c'est-à-dire dans quelques mois.

Vous avez vu dans la presse que le Crédit maritime venait d'être voté, juste à temps, la veille de la dissolution des Assemblées. Cette mesure va permettre de donner du travail aux chantiers dont le carnet de commandes est fort peu garni ; elle a pour but d'établir une parité entre le prix de construction en France et le prix des chantiers étrangers. La disproportion vient surtout de la différence des charges sociales et également d'un approvisionnement plus coûteux pour les chantiers français. À titre d'indication, le prix d'un treuil en France est le double de celui-ci à l'étranger. On comprend l'amertume que ressentent les dirigeants de la construction navale, en constatant que dans bien des cas c'est avec des tôles françaises que sont construits les navires commandés à l'étranger. Cela résulte des charges fiscales qui sont imposées à notre pays.

Le sort de l' « HADRUMÈTE » vient encore de changer, les acquéreurs envisageant maintenant de le démolir à Caen.

ACTIVITÉS RÉGIONALES

Le chai est complètement terminé ; malheureusement le manque de tonnage ne permet pas de l'alimenter comme nous le voudrions. Un récent déblocage des vins d'Algérie a provoqué une reprise d'activité des tankers et ceux-ci, tout au moins pour les premiers voyages, ont préféré ne pas augmenter le nombre des escales, recherchant naturellement le maximum de rendement.

Nous ne pouvons donc acheminer les vins en vrac qu'avec nos propres moyens, mais d'ici quelques semaines nous pensons trouver un navire en affrètement.

Le frigorifique est en pleine activité, et nous espérons toujours l'inaugurer dans le courant du mois de Juin. Nous nous sommes rendus récemment en Afrique du Nord pour établir une connexion entre la Normandie et ces régions, préparant ainsi un travail

de coordination qui permettra d'utiliser rationnellement non seulement le frigo de Caen, mais les cales frigorifiques des deux navires que nous avons en construction à Nantes.

À ce propos, nous étudions, par une combinaison de dommages de guerre, la commande d'une troisième unité, mais ce ne sont encore pour l'instant que des pourparlers.

SILLAGE

SITUATION COMMERCIALE

Il n'y a pratiquement pas de changement dans le marché des frêts depuis le mois dernier, tout au moins pour ce qui concerne notre catégorie de navigation, sauf un léger raidissement d'un ou deux shillings sur les taux de minerais, phosphates, en sortie de l'Afrique du Nord sur le continent.

Le mois de Juin a été très creux au point de vue expédition des charbons et les retours ballast ont été très nombreux.

La nécessité d'exécuter le contrat d'enlèvement des minerais en sortie de Caen nous met dans l'obligation de maintenir dans la Manche et la Mer du Nord la plupart des navires de tonnage moyen. On annonce pour le mois de Juillet des sorties plus importantes de charbons de Rotterdam, ces charbons provenant en partie de la Rhur, mais surtout des charbons américains qui sont débarqués sur allèges dans des conditions de prix de revient particulièrement intéressantes à Rotterdam. Ce port est devenu le point d'éclatement des charbons d'U.S.A. Qui sont dirigés soit par péniches, voies fluviales pour la métallurgie de l'Est, soit par caboteurs dans les différents ports français.

Cette situation du charbon est vraiment curieuse et prouve combien il est difficile de faire des programmes à une échéance, puisqu'en moins de 6 mois les conditions d'approvisionnement se sont complètement modifiées. L'été dernier alors que les taux de frêts étaient maigres et les cargaisons fort rares nous recherchions avec empressement les quelques chargements de charbons que les Charbonnages de France s'évertuaient à vendre dans les pays les plus divers : Amérique du Sud, Pakistan, Espagne et Italie, pour essayer de dégager le carreau des Mines qui était encombrées

A ce moment les milieux industriels français se rendant compte de l'anomalie de cette situation multiplient leurs démarches auprès du Ministère pour que des contrats, Al soient passés d'achat de charbons de qualité à l'étranger, et ce, dans des conditions de prix particulièrement attirantes, puisque les acheteurs étaient rares, Naturellement nous avons trouvé une opposition formelle du Ministère. Trois mois

après, les Groupements Français faisaient, sans succès, des démarches pour obtenir le charbon dont le pays avait éminemment besoin. Heureusement que le charbon américain dont les gisements sont pratiquement inépuisables a pu compenser le déficit des besoins.

Et l'on commence comme pendant les périodes de crise à utiliser des charbons dont on n'aurait pas voulu dans des conditions normales. C'est ainsi que les fabricants d'agglomérés doivent utiliser des fines de mines dites secondaires dont le total des cendres atteint près de 50 %, et qui nécessitent des importations de fines étrangères de bonne qualité pour abaisser la moyenne, en vue de la livraison de boulets. Nous avons vu à Caen des charbons venant des Cévennes où certainement il y avait plus de cailloux que de combustible, pourtant le prix du transport était payé sur l'ensemble.

Les charbons embarqués à Nemours n'ont jamais autant été demandés et cependant ils sont sulfureux et ne bénéficient pas d'une bonne réputation, mais les Belges n'hésitent pas à en acheter pour leurs besoins. Tous les vieux dossiers des concessions minières commencent à sortir des archives, on reparle des Mines de Madagascar dont l'exploitation avait été étudiée aussitôt après la guerre, projets qui n'avaient pas abouti malgré la richesse du gisement, en raison de l'absence de main-d'oeuvre dans cette région. On avait même envisagé la construction de navires de tonnage gigantesque pour des trappings pondéreux, on parlait de navires de 200.000 T. pour abaisser le prix de transport de ces charbons sur la France. Il paraîtrait qu'il y aurait là une région minière comparable à celle de l'Afrique du Sud. Souhaitons qu'il en soit ainsi dans l'intérêt même de l'économie de l'Union Française.

Tout dernièrement on nous convoquait pour envisager des enlèvements d'anthracite russes. Jusqu'à présent, nous pensions que les ports de la Mer Noire voisins des mines du Donetz étaient les seuls à exporter ce combustible de qualité; on parle maintenant de tonnage de 30.000 t par mois en sortie de Riga et de Leningrad. Il faut croire que dans ce pays comme dans d'autres on aime faire voyager la matière première.

Etant dans l'ignorance totale des conditions de chargement dans ces ports les Armements étaient peu empressés à accepter d'autant plus que les frêts sont rémunérateurs par ailleurs mais le Ministère a imposé un minimum de tonnage à enlever par pavillon français, notre tour viendra sans doute d'ici quelque temps.

Le charbon polonais constitue une source d'approvisionnement important puisqu'une grande partie va à l'exportation, malheureusement il est des qualités qui ne conviennent pas à toutes les industries. Il y a un an la Pologne imposait les ventes de son charbon à tout pays qui sollicitait de sa part des commandes de matériel élec-

trique, de locomotives ou de véhicules automobiles; maintenant il faut solliciter ces cargaisons. Le nombre de bateaux pour les enlèvements est même tellement réduit qu'il y a un programme d'acheminement de 50.000 t par mois par voie ferrée.

Toutes ces informations vous font comprendre les répercussions des prix de revient des transports sur le produit de base qu'est le charbon, et l'on comprend pour quelles raisons il y a persistance à l'accroissement des prix.

Le problème est le même pour l'industrie sidérurgique. Les grandes installations de laminage continu n'ont pas atteint leur cadence de production, on pensait que le marché français serait submergé de produits, en réalité il faut, à l'heure actuelle, si l'on veut des tôles, fournir le coke. Et grandes causes, petits effets, nous ne pouvons pas arriver à terminer les portes basculantes du frigo parce que nous ne pouvons pas trouver quelques tôles d'épaisseur voulue.

Dans les produits non ferreux la situation est identique, on ne livre les produits finis qu'en contre-partie de vieux métaux.

Est-ce vraiment les conflits extérieurs qui ont été la cause de ce brusque revirement, n'est-ce pas plutôt une psychose commune à tous les pays ?

On ne peut, en effet, dire que pour la France en particulier le réarmement ait entraîné des besoins nouveaux car pratiquement il n'y a pas encore de marchés militaires nécessitant de gros tonnages de matières premières. Nous le voyons mieux dans les constructions navales où les chantiers commencent à tirer la langue en raison du manque de commandes, pratiquement il n'y a que quelques petits escorteurs qui ont été réservés à des chantiers dont les cales risquaient de rester inemployées et pourtant les délais de livraison des tôles des quelques navires commandés sont extrêmement longs et sans aucune garantie. Pour le navire de Blainville en particulier il y aura au moins un retard de 6 mois dans la livraison des tôles. C'est un fait assez curieux et qui prouve que les hommes sont parfois dans l'impossibilité de prévoir ou même contrôler l'économie de leur systèmes.

Au point de vue maritime les effets sont heureux puisque les taux de frets sont satisfaisants et que sans être toujours très rationnelles les rotations sont assurées. Pourtant il est toujours une catégorie de navires qui reste inexploitable, ce sont les petits caboteurs et chaque jour nous recevons des propositions de vente pour les quelques rares petits bateaux français de 500 T. qui risquent d'être désarmés.

SITUATION DE LA FLOTTE

Le navire « ÉNÉE » a été mis à l'eau sans aucune cérémonie puisque ce bateau est construit sur un dock ; il doit être terminé dans le courant du mois d'Août. Nous étudions l'installation d'un faux-pont dans la cale n°1, afin de faciliter l'acheminement des marchandises diverses en sortie de Caen sur les ports d'Afrique du Nord. Nous sommes très satisfaits des perspectives de tonnage sur cette relation.

La Marine Marchande nous a donné son accord pour passer commande du 3^{ème} navire hollandais aux Chantiers d'Amsterdam, commande qui ne sera ratifiée que dans le courant de l'automne prochain lorsque le traité de commerce avec ce pays sera signé. Cette fois-ci il s'agira bien d'un bateau pour Flixborough, puisque les deux premiers ont été en raison des événements changés de destination.

Autrement rien à signaler pour l'ensemble des autres navires. Nous étudions en ce moment des constructions neuves mais notre choix n'est pas encore fixé. Nous vous en reparlerons dans un bulletin ultérieur, lorsque nous connaîtrons d'une façon plus précise les règlements d'application du Crédit Maritime, baptisé « LOI DEFERRE » et qui doit donner une impulsion aux Chantiers de Construction français qui en ont bien besoin.

NDLR

Nous venons de voir partir l'un de nos précieux collaborateurs, M. LESEIGNEUR, qui, outre l'article apprécié de PROMENADE EN FAMILLE, qu'il écrit avec une plume alerte était pour nous le dessinateur de notre journal. Il a été en effet appelé à suivre et travailler aux destinées de notre nouvelle filiale à Nemours : la SOMARAL, endroit qu'il rejoindra après le stage qu'il fait à Casablanca. Il collaborera de loin avec nous et vous continuerez à le lire dans la « Promenade en Famille ».

Par suite de son départ, nous ne pourrons vous faire paraître dans ces pages, la présentation du visiteur suivant. Vous le connaissez dans notre numéro de Juillet.

Pour les dessins, nous avons fait appel à un dessinateur industriel de notre Service Technique.

n°30 - juillet-août 1951

SILLAGE

La Famille SNC est en deuil

Vous avez appris avec une peine infinie la mort subite de Monsieur Gaston LAMY, notre Président Directeur Général.

Sa très grande compétence et son immense bonté lui avaient conquis l'estime et l'amitié de tous. Vous savez à quel point il aimait ses officiers et marins, ainsi que son personnel sédentaire, et nous savons aussi que tous le lui rendaient.

Il part laissant la Navale prospère.

« Monsieur GASTON » la voulait encore plus importante et grâce à tous ceux de sa grande famille elle le sera.

Le Sillage sortait de presse quand cette triste nouvelle nous fut annoncée, nous vous informons que nous mettons au point, pour paraître d'ici quelque temps, un numéro spécial en hommage à Monsieur LAMY.



SITUATION COMMERCIALE

Elle se ressent de la morte-saison habituelle, période des vacances où les chefs de service sont absents, où les usines n'ont plus la préoccupation d'assurer le stock, et pendant laquelle pratiquement aucune décision ne peut être prise.

Le mois précédent a été favorable les rotations de nos navires se ressentent actuellement du manque de tonnage et nous recommençons à effectuer un grand nombre de voyages ballast minéral. Bien que ce contrat ne soit pas avantageux, il permet tout de même l'utilisation des bateaux pendant cette période creuse.

Heureusement que les enlèvements de charbons américains se poursuivent et que nous pouvons utiliser les gros navires sur cette relation. De même la Pologne demande beaucoup de tonnage actuellement et le nombre de navires français qui y escales est plus important.

Les frêts internationaux ont subi une baisse très appréciable, ils sont maintenant très voisins du fret dit français qui est appliqué à nos transports.

Ce sont surtout les lignes de marchandises diverses qui sont l'objet de nos préoccupations. Notre relation Caen/Afrique du Nord nous donne satisfaction, le vapeur « ÉNÉE »

doit être en service le 25 août et avec le « DAPHNÉ » et son sister-ship « ALCÉE » doit répondre aux demandes de nos clients principaux, la Métallurgique de Normandie pour les aciers, la C.E.C.A. pour l'argile smectique. L'Agence de ligne et les services de transit développant leurs activités pour obtenir en marchandises diverses le complément de cargaison.

Ce trafic est à peu près équilibré nous manquerons vraisemblablement de tonnage pour la remontée cet hiver mais nous allons prospector les grains, semoules et autres produits agricoles pour essayer d'améliorer nos chargements.

Avec notre Collègue Armateur M. Colombier de Bordeaux nous avons mis le « PHÉBÉ » sur des voyages Bordeaux/Casablanca. Le « PHÉBÉ » est malheureusement un navire bien lent» mais comme son exploitation était difficile depuis qu'il n'a plus son emploi à Flixborough nous essayons d'amorcer un trafic qui donnera quelque activité à notre filiale de Casablanca.

Nous sommes en pourparlers avec les Maisons Cherfils à Alger et Rey à Oran pour constituer une association qui nous représentera en Afrique du Nord, mais nous n'avons pas encore trouvé une solution satisfaisante.

La ligne de la Côte d'Afrique fonctionne favorablement grâce au contrat de bois sur Caen, et notre port figure maintenant à une place favorable dans les statistiques d'importation des bois exotiques.

SITUATION DE LA FLOTTE

Rien de spécial à dire sur les bateaux actuellement en exploitation. C'est plutôt de la flotte future que nous vous entretiendrons.

Nous avons pu visiter le premier navire de 1.650 t. en construction aux Chantiers Dubigeon navire que nous avons en copropriété avec l'armement Le Brise de Lorient et qui portera les couleurs de celui-ci. Les travaux sont bien avancés et nous pensons qu'il pourra être en exploitation le 15 mars. La préfabrication permet maintenant de réaliser en chantier une grande partie des travaux avant la mise à disposition des cales de lancement. Le deuxième navire de ce prototype doit être mis en exploitation fin avril.

Nous discutons actuellement avec ces chantiers la commande de deux unités identiques qui suivraient les premiers, à deux mois d'intervalle. Ainsi donc, dans un an nous pourrions disposer de 4 navires rapides qui renforceront des positions déjà prises. Avec les Chantiers Navals de Caen nous avons déjà en commande un premier navire sur le crédit à long terme, Crédit Truption dont nous vous avons entretenus et nous en

commandons un deuxième identique, mais il est à craindre que par suite des retards de fournitures de tôles ces tonnages ne soient pas mis à notre disposition avant le 1er trimestre 1953.

Le 3ème navire d 'Amsterdam (type «ALCÉE» amélioré) doit être livré dans le courant du mois de mai prochain.

Lorsque nous aurons plus de certitude sur les mises à disposition de ces tonnages, nous aurons à nous séparer des navires peu ou pas rentables, tels que le « PHÉBÉ », le « NÉRÉE », le « LANCELOT » mais ce sont les opportunités du marché qui fixeront nos décisions. Quant aux vieux navires de la Navale, ceux qui nous restent d'avant guerre, nous les prolongerons pour les trafics de Caen aussi longtemps qu'il sera nécessaire.

Le Crédit Maritime Chantiers qui a été mis sur pied tout récemment a permis de passer commande aux chantiers sur le programme 1951, pour un navire de 1.650 t., et un de 5.600 t. Les autres bateaux seront prévus sur le programme 1952.

Les demandes de tonnage sont considérables surtout pour les pétroliers, catégorie d'armement particulièrement favorisée pour l'instant.

D'autres collègues de pondéreux étudient également le renouvellement de leur flotte, c'est ainsi que l'U.I.M., a commandé un navire de 5.600 t. en Angleterre et un second dans les chantiers méditerranéens, que de grandes compagnies envisagent également des navires de 7.500 t., à peu près identiques aux navires canadiens, mais construits en France avec un appareil moteur plus approprié.

Certains tramps envisagent l'utilisation de moteurs Doxford ; ce sont les chantiers de Provence. Ils ont pris la licence en France et nous hésitons à fixer notre choix, malgré toutes les qualités techniques de ces moteurs, avant de connaître les résultats de la mise en service des premières machines qui seront faites dans nos chantiers français.

ACTIVITÉS RÉGIONALES

Le Frigo a démarré ce mois-ci, et les premiers essais ont été satisfaisants. Nous avons eu au début du mois les premiers clients avec une marchandise peu odorante : suifs et tripes, qui sont venus chercher dans nos chambres froides un remède à une fermentation trop accentuée. Nous avons commencé les prospections dans le milieu des primeurs, mareyeurs et autres. Nous avons beaucoup d'encouragements, les mois à venir nous dirons si les promesses seront tenues.

Nous envisageons de faire une réception avec un peu plus d'éclat, étant donné l'allure commerciale de cette affaire, mais nous désirons que l'ensemble de cette

construction soit un peu plus présentable pour la dignité de Société Frigorifique de Normandie.

Le chai fonctionne normalement. Le marché des vins est actuellement extrêmement heurté ; les vigneron français ne pouvant vendre leur production, les vins d'Algérie sont bloqués, ce qui explique le désarmement de tous les grands tankers pinardiens et à ce propos, nous nous réjouissons d'avoir vendu le « TSELFAT » au bon temps. Les navires de ligne mixtes sont loin d'obtenir le remplissage de leurs cuves et nous sommes heureux d'avoir réalisé un ensemble modeste, mais équilibré, et correspondant juste aux besoins de notre région.

L'atelier de mécanique bénéficie de la clientèle de nos navires ; il y a un ralentissement dans les commandes extérieures. Par contre l'atelier de menuiserie est, lui, complètement débordé par l'importance des adjudications que nous avons traitées, si bien que nous ne pouvons plus maintenant prendre d'autres affaires avant de nombreux mois. Le seul ennui c'est que les achats de bois entraînent des besoins de trésorerie énormes.

LOGEMENTS

C'est un problème qui nous préoccupe et nous voudrions pouvoir apporter une solution à toutes les demandes qui nous sont faites. Jusqu'à présent nous n'avons pu donner que de bonnes paroles mais nous avons enfin la satisfaction d'aboutir avec le Centre Interprofessionnel de logement.

Après 13 ans de démarches, l'adjudication des fondations doit être passée le 3 août. 3 bâtiments de chacun 16 logements vont être construits immédiatement grâce à des dispositions financières nous n'avons pas besoin d'attendre les crédits pour faire les fondations celles-ci doivent être terminées en janvier et d'ici là nous obtiendrons les crédits pour le gros oeuvre qui demandera un an pour sa réalisation.

La SNC peut escompter 25 à 30 logements pour son personnel au début 1953. Ce n'est qu'une première tranche, la 2ème suivra quand les Habitations à Bon Marché (H.B.M.) disposeront des sommes qui leur ont été promises.

En attendant dans un cadre plus restreint, nous avons acheté une propriété à Hérouville, propriété d'un hectare que nous morcellerons et nous pourrons construire de petites maisons, le terrain ne sera libre que dans le courant du mois d'octobre. Il faudra un an pour réaliser celles-ci.

Comme Il faut beaucoup de capitaux pour ce genre d'activité nous avons demandé l'appui de la Caisse des Allocations Familiales qui subventionne les associations de ce genre. Nous avons la satisfaction d'avoir un représentant de cette Caisse dans notre Groupe.

Il pourra juger de l'intérêt du C.I.L. et doit nous permettre de construire, 4 à 6 maisons pour le courant de l'année prochaine

Nous comptons conserver ces maisons pour le personnel navigant escalant surtout à Caen car cette propriété se trouve juste en face le bassin de la SMN donc très facile d'accès à chaque escale mais ceci ne constitue qu'un programme bien restreint et qui ne permettra pas de donner satisfaction à tous ceux qui aspirent à un logis.

Dana le cadre propre de la SNC nous construisons, rue Léon Marcotte, une maison identique à celle de la rue Grantheville. Comme nous sommes libres de tous nos mouvements, nous espérons que dans un an elle sera terminée ; il y aura encore deux logements disponibles pour le personnel navigant.

La Ville de Caen et la région sont visitées par de nombreux étrangers qui témoignent leur surprise sur la rapidité de reconstruction de notre citée. Il y a eu un gros effort fait ces temps derniers pour la remise en état du réseau routier urbain et la rapidité de construction.

--o-0000-o--

n°31 - septembre 1951

SILLAGE

Nous avons reçu de tous les amis de la SNC, de tous les états-majors et équipages, un grand nombre de lettres de sympathie et de condoléances. Il nous a été matériellement impossible de répondre séparément à chacune d'elles et nous avons dû nous limiter à adresser les cartes d'usage.

Beaucoup de ces témoignages nous ont émus par les sentiments qu'ils exprimaient, et nous aurions voulu être à même de dire combien nous avons été touchés.

Il y a plus d'un mois que notre Président nous a quittés, et nous sentons chaque jour davantage le vide qu'il laisse. Nous essaierons tous ensemble de maintenir l'ambiance qu'il avait su créer, de continuer et d'amplifier l'oeuvre qu'il a accomplie.

Monsieur Gaston Lamy est né en 1875 ; il était le 4ème d'une famille de 5 enfants. Ses parents, de père en fils étaient négociants-armateurs ; bureaux et habitation étaient situés rue des Carmes, c'était la maison de famille qui a disparu sous les bombardements.

L'activité commerciale était variée, les entrepôts, importants pour l'époque. abritaient les marchandises les plus diverses; et les grands~parents Lamy possédaient une goélette pour les acheminer vers la fin du 19ème siècle, le développement du commerce et de l'industrie charbonnière incitèrent la Maison Lamy à développer le compartiment qui devint progressivement le plus important. puis le seul de cette firme.

C'est à cette époque que furent scellées les amitiés de tradition avec les maisons anglaises, Jenkins à Newcastle et Coward à Cardiff.

C'est dans cette ambiance que se passe la jeunesse de Monsieur Gaston Lamy. Ses parents lui firent faire des études à Caen, l'envoyèrent à l'École Commerciale du Havre et pour parfaire son instruction le confièrent à la famille Coward.

Malheureusement, un deuil devait frapper la famille Lamy. Son chef', Monsieur Jules Lamy disparaissait prématurément en 1896, laissant une veuve et 5 enfants,

Plusieurs importateurs de charbon existaient déjà à Caen. Les maisons concurrentes en profitèrent pour déclencher une lutte commerciale ardente, mais elles faisaient trop peu de cas de l'esprit de décision et de la bonne entente des enfants qui sous la direction de Monsieur Georges Lamy firent front à tous leurs adversaires et devaient les

amener progressivement à composition, Monsieur Gaston Lamy participait à ces efforts, le service commercial lui était confié et déjà ses qualités de négociateur le faisaient apprécier.

Ces fonctions ne durèrent que quelques années mais cependant les survivants de époque ont conservé le souvenir des relations qu'ils avaient eues avec Monsieur Gaston Lamy. À ce propos nous nous rappelons que pendant l'occupation Monsieur Georges Patin aimait emmener Monsieur Gaston avec lui dans ses tournées en campagne, pour la réquisition des bois de chauffage et de boulange, et il était très frappé par la vivacité du souvenir qu'avaient conservé tous les détaillants de charbon de la région, qui aimaient à rappeler les négociations qu'ils avaient eues avec Monsieur Gaston au début du siècle. Inutile de vous dire que cette ambiance favorable facilitait singulièrement les démarches délicates des réquisitions.

C'est en 1903, lorsque l'entente fut faite entre différents importateurs de charbon, que fut créée la SNC, Société en commandite Gaston Lamy & Cie, la gérance en fut confiée à notre Président qui devint ainsi Armateur et put réaliser l'oeuvre que nous connaissons, puisque nous l'avons l'avons vécue en partie.

Au cours de sa longue carrière, Mr Gaston LAMY se fit de très nombreux amis et ceux qui l'approchaient ne pouvaient qu'éprouver estime ou affection pour sa personnalité d'où se dégageaient une grande simplicité souriante et une grande bonté. Il menait de front, avec les mêmes principes, ses différentes tâches, que ce soit à la SNC ou aux autres Groupements ou Comités où il participait. Toujours accueillant, toujours disposé à rendre des services, cherchant même à les susciter, on ne pouvait rien lui refuser quand il plaidait en faveur de ses protégés ou des affaires qu'il dirigeait.

C'est grâce à lui et à sa grande prévoyance, au sens inné des affaires, qu'il a pu progressivement développer la SNC, la redresser chaque fois que les événements ou les guerres menaçaient de l'amoindrir; il a poursuivi sa tâche avec l'esprit de continuité et le bon sens qui sont propres à la race de son Pays.

Le Port de Caen avait en lui un véritable animateur et si son développement était le **résultat** de l'extension des industries locales, il n'est pas douteux qu'il a été largement facilité par l'existence d'une compagnie d'armement, qui fut, **grâce** aux dispositions de son Chef, toujours à la hauteur des nécessités commerciales. Monsieur Gaston Lamy fut à l'origine de toutes les améliorations qui ont été apportées. Il aimait à constater les progrès des trafics et **se** plaisait à communiquer **h l'extérieur** les résultats favorables de notre port.

En dehors de ses fonctions principales, notre Président ne négligeait pas, il recherchait **même** les **postes** où il sentait que sa personnalité pouvait rendre **service**. Lors de la création des Allocations familiales, des Associations mutuelles, de l'Office des habitations à Bon Marché, du Crédit Immobilier, il fut toujours là pour donner ses conseils et faciliter le logement de ceux qui l'entouraient et c'est pour cette raison que la SNC a toujours eu une politique de logement qui est à la base de l'amélioration des conditions de la vie.

Monsieur Gaston Lamy fut désigné comme représentant de pays étrangers, de l'Italie, puis de la Suède. Il avait pour ce dernier pays une sympathie toute particulière, ses affinités maritimes l'incitèrent à recevoir toujours aimablement les capitaines ou officiers des navires suédois escalant à Caen. Il contribua également beaucoup aux relations amicales qui existèrent entre ce pays et notre département lorsqu'il fut sinistré.

Notre Président, pour lequel les qualités de correction, de probité commerciale étaient les premières qualités de l'homme d'affaires, a toujours aimé exprimer librement ses opinions. Il n'hésitait pas à les extérioriser avec franchise, ce qui malheureusement, à l'époque de l'occupation lui valut un internement en novembre 1942. Nous eûmes à ce moment de grandes inquiétudes sur son état de santé. Libéré fin février 1943, il se remit néanmoins rapidement de la détention.

Là encore, il se fit de nombreux amis, dont hélas beaucoup sont disparus aujourd'hui.

Malgré son âge, malgré ses fatigues, malgré les conseils qui lui étaient donnés, notre Président ne pouvait rester inactif, il aimait son bureau, cette ambiance qu'il avait su lui communiquer. Dans les derniers temps, quelques alertes, malheureusement rapprochées, auraient pu l'inciter à plus de prudence et à prendre quelque repos, il ne pouvait s'y résoudre. Il s'est éteint chez lui, sans souffrance, dans cette maison où il se plaisait et au milieu des siens.

Il disparaît, après avoir intégralement reconstitué et même développé la flotte qu'il avait créée et que cinq années de guerre venaient d'anéantir.

Il y a quelques années, Monsieur Becquet, président du Tramping Pondéreux, donnait l'accolade à Monsieur Gaston Lamy en le faisant Officier de la Légion d'Honneur. S'adressant à lui au nom de tous ses Collègues Armateurs, il le désignait comme « Armateur et Homme de Bien ». C'était vraiment le titre de notre Président. Comme Armateur, il laisse une oeuvre admirable conçue dans le travail, la sagesse et la prudence ; comme Français il a rempli ses devoirs sans hésitation, cherchant en toute

occasion à rendre service à ses semblables avec toute la discrétion, de sa grande bonté.

Que son souvenir soit pour nous un exemple et un enseignement, afin qu'ensemble nous soyons capables de poursuivre son oeuvre pour la plus grande destinée de notre Compagnie.

--o-0000-o--

Au moment de mettre en page, nous avons la tristesse de vous informer d'un terrible accident qui vient de se produire sur le « PROTÉE » à Gdynia : un éclatement de deux foyers de chaudière a provoqué la mort de Monsieur Paumier, Chef mécanicien, et du chauffeur Henry. Nous n'avons aucun détail. Nous sommes consternés par ces deuils:

--o-0000-o--

La situation commerciale et la situation de la flotte et de nos différentes activités, seront traitées plus longuement dans notre prochain numéro.

AUTRES ARTICLES

- PROMENADE EN FAMILLE : l'origine des noms des navires (PHÉBÉ) ;
- LA MÉDINA D'AGADIR, par le sergent Baudoux ;
- LES ESSAIS DE L'« ÉNÉE » ;
- DÉCÈS : Paumier, Henry, Urier Raoul, ancien radio sur le s/s HÉBÉ.

SITUATION DE LA FLOTTE

5 octobre 1951

LT LANCELOT = Chargera le 9 à Sunderland pour Brest = Caen/Flixborough, puis Grangemouth/Rouen.

NÉRÉE = En déchargement à Flixborough = Seaham/St-Malo = Caen/Flixborough = Grangemouth/Rouen = Caen/Flixborough et Grangemouth/Caen.

GALLIUM = Quitte Caen le 8 pour Rotterdam (minerai) = R'darn/Caen = Caen/Swansea (fonte) = Swansea/St-Malo 1.800 t.

n°31 - septembre 1951

NIOBÉ = Attendu le 9 à Newport, ensuite Swansea (fonte) = Swansea/ Calais = Caen/ Ymuiden probablement.

CIRCÉ = Commence déchargement à Dagenham le 10 = .Anvers/Caen = Caen/R'darn (Halouze) = Rotterdam/Caen.

MÉDÉE = Attendu le 9 à Rotterdam venant de Diélette = Rotterdam/Caen = Caen/Pt-Talbot = Swansea/Calais = R'dam/Rouen = Rouen/Swansea (fonte).

DANAÉ = Quittera Caen le 10 pour Dagenham = .Anvers/Caen = Caen/R'dam = Rotterdam/Caen.

DIONÉ = Charge le 9 à Caen pour Newport et Swansea = Swansea/Calais.

ÉGÉE = Quitte Calais le 8 pour Rouen/Swansea (fonte) = Swansea/Calais.

THISBÉ = Quitte le 8 soir Anvers pour le Boucau = Safi/Dieppe et Caen.

PHRYNÉ = Attendu le 10 à Calais (manganèse) = Anvers/Caen = Caen/Port-Talbot (minerai) prob. Diélette.

THÉSÉE = Attendu le 8 à Douala, ensuite Libreville/Pointe Noire

PROTÉE = Attendu le 10 au Havre, ensuite Rouen, réparations.

ASTRÉE = Attendu le 8 à Safi pour Brest et Rouen = ensuite U.S.A./Nord France.

BORÉE = Attendu le 11/12 à Boulogne (manganèse) = U.S.A./Nord France stem 2349.

CARONTE = Attendu le 12 aux U.S.A. pour Nord France.

HÉBÉ = Attendu le 9 à Casablanca pour Boulogne - U.S.A./Nord France stem 2348

CAEN = Quitta le 3 Baltimore pour Nord France = U.S.A./Nord France

OUISTREHAM = Attendu le 12 à Bordeaux (12/15), Le Havre (18/20), Anvers (21/22), R'dam (23) = U.S.A./Nord France.

ALCÉE = En réparations à Amsterdam jusqu'au 20 = R' dam/Caen = Caen/Tunis.

DAPHNÉ = Quitte le 9/10 Caen pour Casablanca = Port-Lyautey-Alger-Nemours puis Nemours/Rouen (minerai).

PHÉBÉ = Quitta Bordeaux le 4 soir, attendu le 10 à Port-Lyautey et Casablanca. = Safi/ La Pallice.

ÉNÉE = Chargera le 9 à Caen pour Alger-Oran-Casablanca = Casablanca/Caen (manganèse).

--o-0000-o--

n°32 - novembre-décembre 1951

SILLAGE

Il convient en fin d'année d'établir le bilan de ses activités et de faire le point de ses affaires.

Sur le plan commercial., l'ambiance de l'année 1951 fut favorable pour l'ensemble de l'Armement. Les frets des gros navires surtout pour la catégorie tramping, ont monté sensiblement depuis le début de l'année jusqu'à novembre, avec quelques fluctuations de peu d'importance. En décembre par contre chute brusque et contraire à la coutume, diminution sensible des frets allant en certaines catégories jusqu'à 15 sh.

Pour les petites navires par contre, la première partie de l'année, jusqu'en juillet, ne fut pas favorable, les frets rares d'une part, le manque de coordination des Armateurs d'autre part ont contribué à maintenir les taux au-dessous de la rentabilité du navire.

Par contre, à partir des mois d'été un trafic plus intense des bases de la-Baltique., plus de compréhension de la part des Armements, ont permis de relever sensiblement ces taux sans pour cela atteindre un prix qui permette à l'Armement français de rémunérer convenablement le capital mis en oeuvre.

Dans l'ensemble de notre flotte, tous les bateaux sont créditeurs sauf ceux au-dessous de 2.000 t.

Au point de vue de la flotte, nous avons 1951 deux navires nouveaux ; l'« ALCÉE » et l'« ÉNÉE », qui sont venus renforcer la position de notre Compagnie pour la relation Normandie/Afrique du Nord. Ces deux navires nous ont, malgré quelques imperfections pour le premier, donné dans l'ensemble satisfaction et ils répondent à nos besoins.

Tout récemment, nous venons de lancer un navire, le « FRANÇOIS LE BRISE », dont nous sommes copropriétaires dans la proportion de 5/12ème, association entre l'armement lorientais et la SNC dans des conditions que nous vous avons expliquées.

Le lancement s'est fort bien passé la cérémonie a eu lieu dans la plus stricte intimité, et contrairement à la coutume, il n'y eut pas de discours, ce qui, dans l'ensemble, fut apprécié par les assistants.

Quant à notre programme de rajeunissement et de développement, il s'effectue normalement quoique avec beaucoup de retard.

Vous n'avez pas été sans lire dans la presse les conséquences de la rareté des tôles et son incidence sur les délais de la construction navale. Ce sont surtout les Chantiers Navals de Caen à Blainville, qui souffrent de cet état de choses et nous craignons d'avoir un retard très accentué pour nos navires de 5.600 t.

Il nous reste encore à utiliser un solde modeste de dommages de guerre, quelques achats de dommages industriels transférables en maritimes et nous étudions, sans nous presser, sur quel type de navire nous pourrions les incorporer.

Ayant maintenant la presque certitude d'avoir en mars un premier navire de 1.650 t., en exploitation nous avons proposé à la vente le « FORT MALBOUSQUET » et le contrat est sur le point d'être conclu. Le bateau serait livré fin février seulement, de manière à ne pas apporter trop de perturbations dans nos rotations méditerranéennes. Lorsque le deuxième navire viendra en circuit, nous envisagerons vraisemblablement de recéder le « FORT LAMARGUE ».

Si, sur le plan maritime, 1951 aura la réputation 'une bonne année, sur le plan personnel, hélas, elle nous rappellera de bien tristes souvenirs. Ce sera pour nous et pour les générations qui suivront l'année du décès de « Monsieur Gaston ». Ce souvenir demeurera pour tous eux qui l'ont connu, et nous nous efforcerons de perpétuer sa présence, qui sera le guide de ceux qui assumeront plus tard la gestion de la Navale.

1951, sera aussi l'année du terrible accident de Gdynia, l'année où les noms de Monsieur Paumier, chef mécanicien, et de Monsieur Henry, premier chauffeur, sont venus s'ajouter à la liste déjà longue des victimes de la navigation.

Tous ces absents constitueront le passé de la Maison; ils resteront présents dans nos mémoires, surtout dans les moments où la tradition veut que chacun se penche sur le passé. Et malgré tout, la vie continue avec ses obligations.

1952 approche, souhaitons qu'il nous soit favorable; ce sera le vœu que nous adresserons à chacun en pensant que l'année nouvelle apportera un peu de bonheur dans toutes les familles.

En terminant, nous tenons à remercier tous les collaborateurs navigants et sédentaires qui par leur compétence et leur ardeur ont contribué au bon renom de la Maison et au maintien de son standing.

AUTRES ARTICLES

- PROMENADE EN FAMILLE : HÉBÉ, fille de Jupiter ;

- HISTOIRE DE MARSEILLE : le « MÉDÉE », le lieutenant, le radio, le « six pence » et la femme du commandant ;

HISTOIRE DE MARSEILLE

En 1931, nos charbonniers n'étaient pas encore dotés de Deuxièmes Lieutenants et le quart se faisait pour le Pont en deux bordées. Le second s'occupait du chargement, le Lieutenant faisait la cambuse, la solde, la « marine », donnait la main aux panneaux et aux treuils, était toujours aux aussières durant les nombreuses manoeuvres et quelquefois assumait les fonctions de T.S.F.

Malgré ces multiples fonctions le métier de lieutenant passait alors pour un métier de « fainéant ». Comme les temps changent !

Les séjours dans les ports étaient de courtes durées, Il n'était pas question d'aller se promener et lorsqu'en été nous avions un passager ou une passagère désireux d'aller faire un tour en ville, on chargeait le Sans-Fil de la Mission.

À cette époque bénie, une fin de mois le « MÉDÉE » se trouvait amarré sous les tapis roulants à Swansea, un samedi/ Tout était empli de poussière de charbon, le pont en était moelleusement tapissé, l'air en était épaissi, les plats se recouvraient d'une fine pellicule noire durant leur court trajet de la cuisine au carré, les marins avaient les yeux « faits » comme ceux des jolies femmes, la vie était impossible à bord, sauf pour les gens trop occupés pour se soucier de confort, c'est-à-dire tous excepté l'officier Radio et la femme du lieutenant.

Elle aurait bien voulu sortir mais n'osait s'aventurer toute seule dans un pays dont elle ne connaissait pas la langue et où elle mettait les pieds pour la première fois. Son mari trop absorbé par la feuille des soldes ne pouvait l'accompagner et elle se morfondait dans l'obscur cabine tout en harcelant son pauvre époux de toutes sortes de féminines raisons : pour l'inciter à sortir.

Enfin celui-ci, pour avoir la paix et ne pas avoir de reproches du Capitaine pour la solde» lui proposa de demander au Sans-Fil de l'accompagner en ville.

Elle accepta d'enthousiasme et de forts coups de poings dans la cloison commune tirèrent brusquement le bienheureux. Sans-Fil d'une profonde sieste. Celui-ci, très heureux de ce dérivatif, fut prêt en dix minutes et nos jeunes gens profitant d'un arrêt de chargement déguerpirent prestement du bord.

Je connais bien Swansea affirme le Radio et je me débrouille en anglais. Nous allons tout d'abord aller faire un tour au « Six Pence », vous allez voir c'est un bazar comme on

n'en trouve pas en France. Tout est au même prix et on trouve là des occasions magnifiques.

Au « six pence » en effet tout paru magnifique à notre française à qui Vannes n'avait jamais offert un pareil régal. Une musique douce, des articles présentés avec art, une cohue bruyante créaient une ambiance de gaieté qui enchantait nos deux visiteurs.

Ils se trouvaient maintenant devant le rayon de parfumerie.

« Vous ne savez pas, Monsieur le Radio, je voudrais acheter de la poudre de riz ... »

« De la poudre de riz ? », se dit notre sans-fil.

« Comment peut-on demander en anglais ? »

« Poudre, ça va tous seul, c'est powder, mais riz ? Je ne m'en rappelle plus. D'ailleurs est-ce que c'est bien avec du riz que l'on fait de la poudre de riz ? »

« Peut-être bien que c'est un nom qu'on a donné comme ça et au fond que ce ne soit pas du riz. D'ailleurs ça serait alors une espèce de farine ... Le mieux c'est de demander une poudre pour la figure. La vendeuse comprendra bien et je ne perdrai pas la face devant madame X. »

S'efforçant de prononcer correctement, il s'adresse donc à la « Miss », assez fortement pour dominer le bruit ambiant : « Have you powder for the face ? », Ce qui donne en sons français à peu près : « Ave iou poudeu fore ze fèce ? »

À ce moment, il reçut quelques discrets coups de coude dans les côtes, la « Lieutenant » lui soufflant à l'oreille, en rougissant : « C'est pas pour les fesses, Monsieur, c'est pour la figure ».

--o-0000-o--

n°33 - janvier-février 1952

SILLAGE

Nous avons reçu à l'occasion du jour de l'an un très grand nombre de cartes et télégrammes et, devant cet afflux, nous nous sommes trouvés débordés. Nous avons dû renoncer à remercier séparément chacun des expéditeurs. Cela nous contrarie vivement et nous comptons sur le « SILLAGE » pour vous présenter nos excuses et nos remerciements.

Les fins et débuts d'année sont très remplis par les obligations professionnelles et imposent à nos charmantes dactylos un travail supplémentaire. Aussi, l'an prochain, pour nous éviter des remords vis-a-vis de vous, contentons nous des souhaits verbaux qui ne seront peut être pas présentés aux dates traditionnelles mais qui n'en seront pas moins aussi sincères que cordiaux..

SITUATION COMMERCIALE

Depuis le début janvier, nous assistons à une baisse très sensible des frets. Par suite de l'organisation des transports maritimes en France, les taux des frets sont établis au cours des Conférences entre importateurs et armateurs suivant les tendances des marchés internationaux.

Cette baisse est très sensible pour les catégories qui étaient le plus en hausse, c'est-à-dire les frets de retour : phosphates, minerais en sortie d'Afrique du Nord. Pour les charbons, nous sommes ramenés au niveau du minimum vital », au dessous duquel le fret ne paie plus les charges. Par contre, pour le trafic d'Amérique, les taux se maintiennent avec cependant une tendance à la baisse dans les mois à venir, baisse provoquée par la diminution d'importation du charbon américain : manque de devises.

Le Gouvernement d'U.S.A. avait remis l'an dernier en service un certain nombre de Liberty-ships ; nous apprenons que pour ne pas faire baisser les frets, des dispositions ont été prises pour désarmer une première tranche de 16 Liberty-ships et d'en reporter d'autres sur le trafic militaire dans le Pacifique. Ceci nous rassure en tant que politique commerciale. Il semble que le Gouvernement des Etats-Unis ne cherche pas à faire baisser les taux de fret sur son trafic pour ne pas trop défavoriser ses Armateurs qui sont nettement en flèche quant aux prix d'exploitation.

Nous avons subi ces temps derniers les contre-coups de la grève de la SMN qui a complètement interrompu les chargements de charbon en sortie de Rotterdam. Nous en avons profité pour diriger les navires en minerai sur le Pays de Galles, afin de prendre de l'avance sur ce secteur et de réserver les cargaisons de minerai de Rotterdam lorsque les cargaisons de charbon seront à nouveau programmées.

Pour les lignes régulières, c'est toujours le statu quo d'une bagarre latente entre les compagnies, les transitaires se chargeant d'ailleurs de maintenir cette ambiance désagréable pour les armements.

Les frets des vins en vrac subissent également une diminution en raison du trop grand nombre de navires-citernes disponibles et d'une mauvaise organisation des déblocages des vins; qui créent un courant trop actif pendant 2 ou 3 semaines et occasionnent un marasme de 2 ou 3 mois entre les libérations officielles des stocks, conséquences : désarmement des navires pinardiers avec des à-coups très préjudiciables à l'exploitation.

. D'une manière générale, en ce qui concerne plus particulièrement notre Société, nous n'avons pas trop à nous plaindre de cette ambiance de baisse qui nous affecte peu pour l'instant.

SITUATION DE LA FLOTTE

Nous nous sommes rendus ces jours derniers à Nantes pour voir l'état d'avancement des navires en construction. Nos représentants marseillais nous accompagnaient afin de porter, sur les navires de marchandises diverses, leurs observations avant la mise en exploitation des bateaux. L'inspection fut très favorable et nous sommes persuadés que nous aurons des navires convenant bien à ces trafics.

Le navire de 2.800 t., commandé à Nantes le 15 janvier, suivant date de contrat, a déjà ses varangues en place. Comme Français, nous nous réjouissons de voir le dynamisme des Chantiers; il est regrettable que leurs prix ne soient pas comparables à ceux de leurs concurrents extérieurs.

Le navire « PSYCHE », à Amsterdam, qui devait être mis à notre disposition vers le mois de mai, sera retardé de deux mois en raison des longs délais de livraison des tôles chaudières.

Aux Chantiers de Blainville, la crise de fourniture de tôles n'a pas permis d'avancer ni dans la réalisation du premier 5.600, ni dans le démarrage, du 2ème; mais ceci n'est pas trop grave car cette situation nous permettra de « souffler » pour notre trésorerie et

comme il faut penser à l'avenir, nous étudions d'autres prototypes, sans avoir fixé notre choix, car nous attendons de connaître l'ambiance du marché cet été pour prendre position.

NOUVELLES LOCALES

Il y environ 15 jours a été inauguré le silo à grains de Caen, qui est une fort belle réalisation. Les Associations agricoles

L'ont baptisé « SILO PORTUAIRE », affirmant ainsi leur désir de l'utiliser comme silo maritime. Ceci promettra du trafic pour l'avenir.

Le frigo est pratiquement inactif pour l'instant; c'est la période creuse. Il devrait reprendre un bon départ prochainement pour le stockage des oeufs et du beurre. Nous le compléterons d'ailleurs par des annexes qui devraient être réalisées dans le courant de l'été.

La SOGÉNA continue son activité sans qu'il n'y ait rien à signaler. Elle va commencer la construction de trois hangars à marchandises diverses, en bordure des quais, qui doteront le port de facilités qu'il ne connaissait pas jusqu'à présent.

Il est possible que dans nos hangars nous réservions un petit compartiment calorifugé de manière à recevoir primeurs ou agrumes dans le courant de l'année prochaine; mais ceci n'est pas encore établi.

Au point de vue général nous nous sommes efforcés que notre région bénéficie des avantages donnés par l'Office d'Organisation du Territoire. Cet Office a pour but de décentraliser les industries des grands centres et de les reporter dans des régions mieux adaptées.

On parle beaucoup en ce moment de la construction d'une Centrale Electrique à Caen, l'ancienne, que vous connaissez, se révélant insuffisante malgré l'adjonction de la Centrale allemande de Manheim.

On étudie également, mais nous serons dans ce domaine en compétition avec d'autres grands ports, l'installation d'une usine d'azote synthétique. Ce serait un très gros atout pour le port de Caen et la Chambre de Commerce se débat pour que ses propositions soient acceptées.

Enfin, la Sté Métallurgique de Normandie envisage la construction d'un troisième haut-fourneau qui entraînera la construction de nouveaux fours à coke et ceci amène à penser qu'il serait logique d'avoir centralisé en bordure du canal un groupe pour la production combinée du coke, de l'azote synthétique et de l'électricité.

Inutile de dire que de longs mois s'écouleront avant que les plans-définitifs ne voient jour.

Dans un compartiment un peu différent, nous continuons à attirer l'attention des Pouvoirs publics sur la nécessité de faire des abattoirs industriels à Caen avec usine annexe et création d'un marché de la viande. Mais on se heurte à des habitudes ou à des intérêts qui constituent une inertie non négligeable.

A l'extérieur, nous sommes en pourparlers pour constituer une affaire de consignation à Marseille et à Alger, avec MM. Hugo Ekelund et Einar Ekelund, que beaucoup ont connus. La Mixte ayant modifié son système d'agences nous avons proposé à ces deux personnes de nous associer pour continuer leur activité.

A Nemours, bon démarrage de l'affaire de manutention et belles perspectives en raison du développement industriel de l'hinterland.

En résumé, la Navale Caennaise continue sa politique de développement pour s'assurer des frets dans l'avenir.

AUTRES ARTICLES

- COUP D'OEIL : article sur l'accueil des navigants au siège ;
- BILLET D'HUMEUR : fonctionnement de la comptabilité à Paris ;
- PROMENADE DE FAMILLE : Énée :
- GRANDEURS .. ET SERVITUDES ROUTIÈRES : histoire de camion à la SOGÉNA.
- DÉCÈS : Arnaud Tizon, président des Caps Horniers, repose à Saint-Tropez :
BOCHÉ, officier mécanicien, en mer.

--o-0000-o--

n°34 - juillet 1952

SILLAGE

Le mois de juillet va être favorisé par une série d'évènements heureux qui nous feront oublier un moment la chute vertigineuse des frets.

- Le 8, mise en service du motorship « ORPHÉE » construit par les Chantiers DUBIGEON à Nantes ;
- Le 11 aura lieu le lancement du s/s « CHLOÉ » aux Chantiers de Bretagne ;
- Le 12 mise en service à .Amsterdam du motorship « PSYCHE » ;
- Enfin, le 23, lancement; aux Chantiers Dubigeon du 3ème 1.650 t., le motorship « ISÉE ».

Ces navires arrivent à un moment où le fret. devient rare, et où les taux, comme corollaire, sont très bas. Malgré toutes les précautions prises, nous éprouverons de grandes difficultés pendant tous ces mois d'été à assurer la rotation de la flotte.

Ce n'est pas une consolation» mais la situation est la même pour tous les armements. On envisage même des programmes de désarmement.

La position relative de la Compagnie est bonne, ce sont les trafics de Mer du Nord qui semblent les moins touchés; nos bons et fidèles clients avec lesquels nous sommes liés par contrats continuent à nous livrer les marchandises, les contrats ont été réalisés à une époque favorable. Nous craignons qu'ils ne se réalisent pas complètement, car, par expérience nous savons trop bien qu'un bon contrat n'est jamais réalisé en totalité.

Nous avons aussi la chance d'avoir pour deux mois encore l'assurance d'exploiter les gros bateaux, les 7.500 t. et les liberties, le trafic du charbon américain continue, cela étonne tous ceux qui sur les quais voient monter les stocks de charbon, mais pour l'Armement c'est une satisfaction d'avoir l'exploitation continue d'un tonnage qui serait fort difficile à placer par ailleurs.

C'est pour cette raison que nous avons été dans l'obligation de vendre un premier 7.500 t. et nous ne vous cachons pas que nous serions très heureux de pouvoir, dans les mêmes conditions, en vendre encore un, peut-être même deux, quitte à les remplacer après par des unités mieux adaptées à nos trafics et moins sujettes aux soubresauts des conditions économiques.

Depuis notre dernier bulletin, nous avons eu un évènement heureux, c'est la mise en exploitation du « FRANÇOIS LE BRISE ». Nous étions un peu timorés, mais nous avons la

satisfaction de constater qu'il a remporté un succès commercial, nous en remercions tous ceux qui y ont contribué. Les tonnages ne sont pas énormes mais ils sont favorables., vu l'époque que nous traversons, nous sommes persuadés qu'à partir du mois d'octobre, c'est-à-dire dès l'apparition des primeurs , des affréteurs voudront bien nous réserver des tonnages importants.

Le « F'ORT MALBOUSQUET » est parti vers l'extrême-orient et il donne satisfaction à ses acquéreurs. Il n'a pas été vendu bien cher mais nous n'avons pas voulu trop discuter, car nous voulions nous en débarrasser.

Le 2ème, le « FORT LAMALGUE » est en instance de vente pour un petit armement de la région de Dakar. Nous souhaitons également voir partir ce petit bateau qui nous a rendu des services, mais qui est vraiment trop onéreux et convient très mal à son trafic. Il sera d'ailleurs remplacé par une deuxième unités sister-ship du « FR. LE BRISE » dans le courant des mois d'hiver.

Pour nos lignes régulières» nous éprouvons des satisfactions; si les résultats financiers sont loin d'être brillants, par contre nous constatons que 1e fait d'inquiéter nos Collègues nous donne la certitude que nous sommes sur le bon chemin, il n'y a rien de pire que l'indifférence.

Pour l'instant, nous poursuivons nos recherches et études afin de définir la nouvelle orientation à donner aux constructions neuves. Le charbon qui est la base même de notre activité est sujet à des soubresauts dont nous avons éprouvé les effets dans les dernières années. Le minerai sera toujours assuré de trouver chez nous un tonnage qui lui convient, mais pour ne pas perdre de notre importance et même pour essayer de nous développer il nous faut jeter les yeux sur d'autres trafics. Le pétrole est très attirant, les taux de frets ont été remarquablement élevés depuis plusieurs années, mais une crise également se dessine et l'on assiste déjà à une baisse des navires de gros tonnage dont un grand nombre a.été commandé en spéculation.

Nous étudions également le petit cabotage pétrolier, bien moins rémunérateur, mais peut-être aussi plus sûr dans la continuité de ses relations, et enfin tout dernièrement nous étudions le transport des. Gaz butane, propane et autres en vrac. C'est une nouveauté et il est préférable d'être le premier quand un trafic nouveau se dessine.

NOUVELLES DE CAEN

Les activités terrestres de la Navale se poursuivent normalement, sans faire d'étincelles. Le trafic du vin est normal, les marchandises diverses sont stationnaires. Nous

avons eu l'autre jour la satisfaction de charger un nombre important de voitures sur le Maroc.

Le Frigorifique nous donne quelques déceptions, nous pensions avoir une saison de beurre très favorable, malheureusement la fièvre aphteuse a bouleversé ces prévisions et ce sont des lots de faible importance qui nous ont été confiés. Par contre, nous avons fait un essai de conservation d'oranges qui donne de bons résultats et qui nous permettra peut-être d'envisager l'utilisation du frigo pendant la période d'hiver qui naturellement est une période creuse pour ce genre d'activité.

Au point de vue du Centre Interprofessionnel de Logement, nous avons eu enfin la satisfaction de voir démarrer le chantier; les adjudications ont été passées à une entreprise pleine de dynamisme. Les engins de levage sont déjà en place et on voit sortir de terre les piliers de 3 immeubles; tout est fort bien orchestré et vraiment maintenant nous avons l'assurance que fin 1953 nous aurons une trentaine d'appartements disponibles pour le personnel. Il aura fallu 5 ans et demi pour y arriver.

Dans ce que nous appelons le « chateau d'Hérouville », qui n'est au fond qu'une grande propriété., nous avons aménagé quelques appartements, mais là aussi nous avons été retardés, car les mises en état ont été plus longues et surtout plus onéreuses que nous le pensions.

Quant aux filiales qui sont maintenant un peu disséminées, leur fonctionnement donne satisfaction ; ce sont surtout celles de Nemours et Alger qui semblent prendre un démarrage heureux.

Nous nous occupons beaucoup de Marseille en ce moment avec l'espoir que cet hiver nous serons fort bien outillés pour donner de bons rendements et de bons résultats financiers ; mais nous aurons eu dans ce port un certain nombre de désillusions qui serviront à accroître notre expérience.

AUTRES ARTICLES

- HISTOIRE MARSEILLAISE : d'une histoire de BV, portefeuille de l'inspecteur... jusqu'au Ministère des Finances ;
- PROMENADE EN FAMILLE : Alcée ;
- ARRONDISONS LES ANGLES : les Ducs d'Albe d'Ouistreham ;
- LANCEMENT DU « CHLOÉ » ;
- LIVRAISONS DES « ORPHÉE » ET « PSYCHÉ »

n°34 - juillet 1952

- NAISSANCE : Thierry, le 2 avril 1952, fils de Francis Le Luron, garçon de carré à bord du « DIONÉ »

--o-0000-o--

n°35 - décembre 1952

SILLAGE

Le dernier numéro date de juillet dernier. Excusez-nous, Amis lecteurs, ce ne sont ni les vacances, ni le manque d'imagination qui sont la cause de ce retard.

Tous les articles sont, en effet, rédigés par des bénévoles qui, de temps en temps, réveillent le souvenir des Collègues, pour ne pas retarder l'édition du Bulletin; Je dois reconnaître, en toute bonne foi, que c'est généralement l'article économique qui se fait le plus attendre; mais cette fois, il en est autrement, et nous battons le rappel pour que le numéro de Sillage vous parvienne avant Noël.

Ceci prouve que dans les derniers mois chacun a été surchargé ou préoccupé au point de délaisser sa tâche d'informateur.

En ce qui concerne le trafic traditionnel des marchandises pondéreuses: charbons, minerais¹ aciers, les cargaisons ont été normalement distribuées, et le programme facilement réalisé. Une brusque demande imprévisible s'est produite ces temps derniers, tant pour le charbon en sortie de Rotterdam, que le minerai destiné au Pays de Galles. Nous avons trouvé rapidement le tonnage nécessaire pour donner satisfaction à la clientèle. Ce que nous craignons., c'est un ralentissement des approvisionnements après le 1er janvier., et qui nous obligera à nous reporter sur des relations extérieures.

Au point de vue des lignes régulières, la situation commerciale est fort tendue, et ceci non seulement pour la relation Caen / Afrique du Nord et retour, que pour les va-et-vient Marseille / Alger. La marchandise, en effet, se raréfie chaque jour, La période de creux qui dure normalement depuis juin jusqu'à octobre, s'est prolongée singulièrement et nous avons eu beaucoup de mal à trouver des cargaisons à peu près normales pour nos bateaux. Heureusement que nous avons mis sur pied, avec l'un des principaux primeuristes d'Afrique du Nord une collaboration qui commence à porter ses fruits. Les Cargos Fruitières Chérifiennes mettent en ligne» en même temps que nos deux navires « ISÉE » et « FRANÇOIS LE BRISE » une flotte très appréciée par la clientèle qui vient délibérément apporter son tonnage dès qu'elle a constaté la sécurité et la régularité de nos services.

En ce moment., le fait le plus grave réside dans le manque de marchandises en sortie de Caen sur l'Afrique du Nord.

Jusqu'à présent, nous étions les seuls et notre Collègue Schiaffino a voulu reprendre sa place ; il nous a bien proposé un accord, mais nous n'avons pu l'accepter, désirant rester entièrement libres de nos intentions. Pour comble de malheur, les cargaisons d'acier qui descendent se raréfient, surtout sur l'Algérie. Nous en avons eu une explication dans un voyage récent et nous avons pu constater les arrivages à Oran de billettes qui sont travaillées par une usine de l'hinterland de ce port, usine qui fournit non seulement l'Algérie, mais qui exporte des quantités importantes. Ainsi, nous avons vu charger à Oran un bateau pour l'Extrême-Orient, en ronds de béton fabriqués sur place.

Nos clients d'argile smectique ont également diminué leurs demandes. Vous savez que leurs produits sont utilisés par les raffineries de pétrole et la fermeture d'Abadan a été pour eux un sérieux contre-coup, on parle d'en ouvrir une nouvelle raffinerie de 5 millions de t. à Aden. Nos amis reprennent courage, mais il faut attendre 2 ans.

Nous avons continué à maintenir notre présence sur des trafics qui ne sont pas essentiels pour nous, mais auxquels nous devons cependant participer pour pouvoir y recourir lorsqu'un certain ralentissement se manifeste dans nos trafics de tradition; nous avons pris quelques cargaisons sur l'Italie et la Pologne.

En ce qui concerne le charbon américain, malgré les perspectives peu favorables du début 1952, nous avons pu utiliser nos navires, tant 7.500 t. que liberties. On prétend que l'on peut encore compter sur ces cargaisons jusque dans le courant de l'année 1953.

Plusieurs événements se sont produits au cours du mois qui vient de s'écouler, nous avons eu le lancement du « NÉLÉE », dernier navire de 1.600 t. en construction aux Chantiers Dubigeon. À Caen, nous venons, la dernière semaine de novembre de lancer le « PROMÉTHÉE », premier navire de 5.600 t. Aux Chantiers de Blainville. Enfin, le s/s « CHLOE », lancé en juillet dernier a pris son service pour inaugurer prochainement son premier voyage minéral-charbon Caen / Flixborough et retour.

Après de multiples difficultés, nous avons fini par vendre « NÉRÉE » qui arrivait à la période critique de visite de 4 ans. Nous avons renoncé à le réparer, étant donné l'importance des sommes qu'il fallait engager et le manque de rentabilité dont souffre, hélas, le tonnage de petite catégorie. Nous avons espéré un moment le revendre pour continuer sa navigation, mais les offres n'étaient pas intéressantes, ou plus exactement, les clients n'étaient pas sérieux. En fin de compte, nous nous sommes résolus à le vendre à la ferraille et il a fallu des formalités sans nom pour obtenir les papiers.

Il est vraisemblable que nous serons amenés à agir de même pour le « LT LANCELOT », bien que ce navire ne soit pas vieux, mais les comptes sont peu encourageants et s'il y avait une crise, nous risquerions d'en supporter les effets, étant donné la petitesse de ce tonnage.

Les négociations que nous avons pour le « FORT LAMALGUE » n'ont pas abouti, le client n'a pas donné suite à son offre.

Enfin, nous vous signalons que nous poursuivons en ce moment des négociations avec le Brésil pour vendre les deux navires de 7.500 t. C'est une opération combinée qui consiste à céder deux bateaux français, pris immédiatement, pour donner en commande à des Chantiers Français, deux navires charbonniers.

En l'espèce, il s'agirait de deux navires de 10.000 t. qui seraient construits aux Chantiers de Blainville. Cette opération nous oblige en ce sens qu'elle nous donnerait la trésorerie pour payer les navires que nous avons commandés et qui sont :

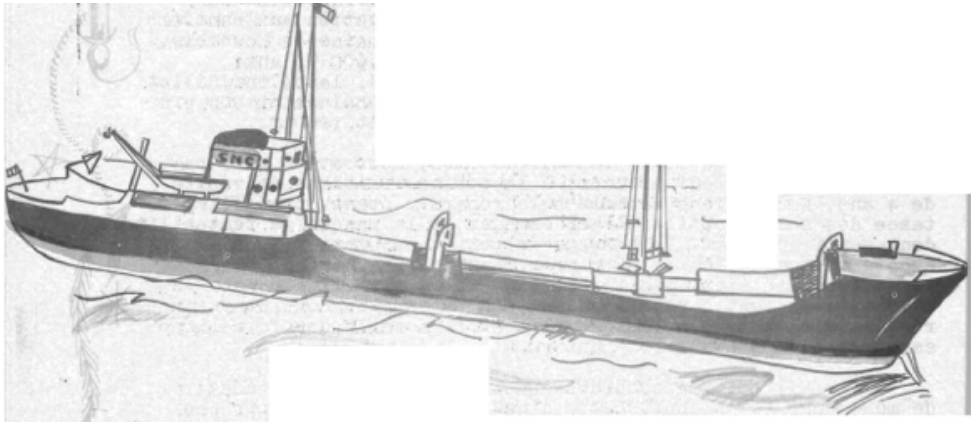
- un 2ème navire de 5.600 t. à Blainville ;
- 2 navires de 3.100 t. à Bretagne ;
- 1 navire de 4.100 t. à Bretagne.

Lorsque vous viendrez au Bureau, nous vous conseillons de jeter un coup d'oeil sur la maquette de 3.100 t. que nous considérons comme fort réussie; dans ce domaine, nous croyons que c'est une innovation. Ce bateau a vraiment fière allure. Vous en verrez plus loin un aperçu.

Le navire de 4.100 t. est destiné ultérieurement à remplacer le « THÉSÉE » sur la Côte d'Afrique. Vous savez que nous avons inauguré ce service à une époque où les bateaux étaient rares. Il en est tout différemment maintenant, mais nous tenons à conserver la clientèle des bois coloniaux sur Caen.

A la descente, nous avons renoncé à prendre des marchandises diverses, car nous trouvons beaucoup plus facilement à moindre prix des navires étrangers, qui n'hésitent pas à entrer dans un port pour de petites cargaisons et qui acceptent tous les petits ports de la Côte d'Afrique sans exiger de surprimes importantes.

Si le marché se redressait, nous serions prêts pour redonner au pavillon français une place qu'il ne devrait pas perdre si les conditions d'exploitation le lui permettaient.



ACTIVITES DE CAEN

Parlons d'abord de la SOGÉNA, qui est la filiale la plus importante de la SNC

Nous sommes satisfaits des résultats. Evidemment, cette Société, comme tant d'autres, plus exactement, comme toutes les industries terrestres manque de trésorerie. et nous allons être obligés de doubler le capital pour pouvoir donner plus de facilités au Service Financier.

La Mécanique fonctionne normalement. Nous faisons de plus .en plus ,de réparations pour les. Navires. Notre but, comme vous le savez, est de les faire presque en totalité dès que l'on pourra à Caen passer en cale sèche, sinon sur le slip qui s'avère coûteux comme construction, tout au moins dans l'ancien sas de Ouistreham qu'on pourrait aménager en cale sèche ce qui serait une solution tant pour les Chantiers Navals que pour nous-mêmes.

La Menuiserie marche convenablement Les Services Routiers, pour la première fois, équilibrent leurs charges. Merci à ceux à qui nous devons ce résultat encourageant.. Quant au secteur Travaux Publics, ils deviennent tellement importants que nous allons nous résoudre à constituer en affaire en dehors, en concentrant notre section « Bâtiments » à des sociétés amies beaucoup plus exercées que nous dans ce métier

Le Frigorifique a vécu des mois pénibles; nous avons maintenant un espoir, le développement du trafic de poissons à l'exportation, congélation d'encornets et de

pieuvres qui constituent un aliment apprécié tant de l'Amérique que de l'Italie. Nous avons donc été amenés à créer une petite poissonnerie ambulante, à côté du frigo où l'on met les poissons en caisses, on les passe ensuite au tunnel de congélation. L'ensemble paraît assez appétissant, mais en France, on est plus gourmets, on préfère d'autres poissons. Nous y viendrons d'ailleurs, car on envisage de passer de belles pièces, comme des bar, des turbots, des soles, etc.

La saison du beurre a été désastreuse, nous n'avions pu rien stocker en raison de la fièvre aphteuse.

Les premières oranges vont venir. Nous comptons beaucoup sur elles pour améliorer la situation financière de cet établissement. Nous croyons qu'il y aura lieu encore d'attendre quelques années pour faire de cette affaire une société viable.

PARIS - La. SoMarCo dispose de bureaux confortables qui font honneur à la société. Les services d'affrètements se développent chaque jour. Ils sont appréciés, les concurrents nous craignent, c'est le meilleur des encouragements. Par contre, dans les activités annexes, il y a quelques petits déboires, la crise qui s'accroît doit rendre prudent.

Quand vous lirez -ces lignes, nous approcherons de la fin de l'année 1952. A cette occasion, je tiens à remercier chacun de la collaboration qu'il a apportée à la Compagnie. Nous sommes toujours très sensibles aux marques de sympathie et au témoignage de satisfaction de la clientèle qui, dans la plupart des cas est constituée par des Amis et nous sommes toujours fiers d'entendre dire que nous avons de bons équipages.

A ce propos, je tiens à signaler que l'effort fait par les bateaux de la Méditerranée pour démarrer un trafic pénible parce que très concurrencé n'a pas été inaperçu. Nous nous sommes rendus compte de l'excellente propagande que vous avez faite et nous vous en remercions.

Si 1952 ne nous a pas apporté tout le bonheur que nous pouvions désirer, espérons que 1953 sera plus favorable mais soyons raisonnables dans nos ambitions, qu'il nous conserve la paix, la santé et qu'il donne à chacun un peu plus de bonheur et un peu plus de joie de vivre. C'est le vœu que nous vous adressons à tous bien cordialement.

AUTRES ARTICLES

- PROMENADE EN FAMILLE : Orphée ;
- CONTE DE NOËL : comment le sapin devint un arbre de Noël (légende allemande) ;

- REPORTAGES : lancement du « NÉLÉE » ;
Lancement du « PROMÉTHÉE », marraine Mme Stirn, femme du préfet du Calvados ;
- RUBRIQUE SPORTIVE : match de boxe entre le Grand Bénard et Gégé le Rouleur ;
- PETITE RUBRIQUE DES DOUANES ;
- COOPÉRATIVE SNC : Avis d'ouverture

SITUATION DES ÉTATS-MAJORS

| <u>Navire</u> | <u>Officiers Pont (Cdt, 2°Cap. Lts)</u> | <u>Radio</u> | <u>Officiers Mécaniciens (Chef, O. Méc.)</u> |
|---------------|--|--|--|
| LANCELOT | Lesage, Mercier, Guilbert | | Cleret, Pelay, Nicolas Y. |
| PHÉBÉ | | | Reneaud |
| ORPHÉE | Renard, Levaslot, Le Pollès, Forget | | Aumont M., Le Brun, Bescond |
| ALCÉE | Collet H, Bastin, Rémond, Guilcher | Calvez | Le Thiais, Coreleach, Coquin |
| ÉNÉE | Collet M, Rollando, Le Moulec, Gendron | Gagne | Daugan, Leseigneur, Bataille |
| PSYCHÉ | Rouxel F, Thomas R, Gourronc, Le Ménach | Leguet | Guillermic, Chevalier, Broudic |
| GALLIUM | Tonnerre, Calippe, Mohan, Lacour | Mouden | Herviou, Marcadet, Le Peuch |
| NIOBÉ | Coturel, Goger, Pichon, Leboucher | Le Bouler | Bocher, Le Roux, Le Bastard |
| DAPHNÉ | Le Bac, Doby, Boché, Colin | Trinquet | Richeux, Bonzon, Pédron |
| MÉDÉE | Le Gregam, Berton, Morvan, Le Clanche | André | Le Forban, Plapous, Cléquin |
| CIRCE | Rébillard, Le Bourdieu, Savary A, Contin | Lize | Myran, Le Mal, Marie |
| ÉGÉE | Le Franc Roger, Le Joncour, Le Bi- | Loréal, Brédel, Toudic Courtot | |
| DANAÉ | Giquel, Kersuzan, Ollivier, Carnec | Scherer | Le Port, Boudin, Dademain |
| THISBÉ | Peugniz, Leff, Bolloré, Gonette | Lévy | Daniou Y, Le Floch, Le Thomas |
| DIONÉ | Quentin, Gilbert, Le Bideau, Le Pi- | Nicolas, Salaun, Hamoniaux Le Tou.. | |
| PHRYNÉ | Ducreux, Le Couédic, Coturel, Moysan | Lusseau | Chivot, Renaud, Couly |
| THÉSÉE | Bellec, Aubry Al., Guillory, Denis | Perveaux | Coquin, Danois, Burguin |
| BORÉE | Bagou, Salm, Eude, Bernard | Briand | Kerfriden, Bourhis Y., Arnal, Cadiou |

| | | | |
|-----------------|--|----------|---|
| HÉBÉ | De Bay, Richeux, Le Lay, Alo | Leblanc | Floch, Bodet, Roger, Michel |
| CARONTE | Hervé, Couédél, Lecossois, Poret | Nègre | Le Mat, Lucas, Daniel, Lemaître |
| PROTÉE | Le Deut, Béthuel, Delile, Marion | Picard | Gournay, Henry, Perrocheau, Le Hué- dé |
| OUISTRE- HAM | Porcher, Le Gayouat, Daniélou, Cuillandre | Bléas | Josse, Catherine, Rouxel, Kermaidic |
| CAEN | Fily, Méré, Mauffret, Le Port | Labeille | Guivarch, Peux, Calloch, Gaillot |
| CHLOÉ | Roux, Marrec, Roué, Sinon | Boivin | Rouxel, Prigent, Resch |

--o-0000-o--

SILLAGE

Le fait marquant de ces jours derniers a été la mise en application des accords du Pool charbon-acier, ces accords sont l'oeuvre de politiciens qui ont pensé qu'en combinant les intérêts des puissances autrefois concurrentes on pourrait amorcer une collaboration fructueuse, en supprimant des frictions qui sont à l'origine des conflits qui bouleversent périodiquement l'Europe.

Cette collaboration est basée sur le principe de mise en commun d'une activité clé, la Métallurgie, l'achat sur les mêmes bases des différentes matières premières charbons, minerais et la vente des produits fabriqués : acier, à des prix rentables et imposés. Des sanctions sont prévues en cas d'entorses aux règlements.

Le but est noble, il faut à priori faire confiance à ceux qui l'ont conçu. Des objections ont été présentées elles auraient pu être constructives si elles avaient été prises en considération et étudiées avec les intéressés. Il est regrettable que pendant tous les pourparlers, Sidérurgie, Charbonnages et Transports, ont été systématiquement tenus à l'écart des entretiens.

Donc, depuis le 10 février le « pool Noir » fonctionne nous allons en voir les effets ; le premier a été le relèvement du charbon allemand, meilleur marché que ses concurrents français. Nous avons également assisté à une hausse du prix du minerai français qui était livré aux Aciéries Françaises à un prix depuis longtemps homologué et qui ne fut que faiblement revalorisé en fonction de indices du coût de la vie. Ce prix était nettement inférieur à ceux pratiqués pour les minerais à l'exportation.

Nous avons entendu dire qu'un système de coordination des transports allait donner des facilités aux réceptionnaires, permettant ainsi de diminuer cette rubrique dans le prix de revient.

Jusqu'à présent, les seuls transports envisagés sont les transports ferroviaires et fluviaux, on ne dit mot des transports maritimes et comme ce sont justement ceux qui nous intéressent, vous pensez que nous nous préoccupons de ce sujet et que. Nous intervenons autant que nous le pouvons.

La première difficulté a été d'unifier les conditions d'achat des différentes matières premières, chaque pays ayant son système propre et dans les conditions d'achat il faut comprendre les conditions de transports. Or, vous savez qu'en France c'était l'ATIC qui

achetait, répartissait et transportait par le pavillon français en priorité, les charbons de ses ressortissants. Nous devons reconnaître que cette organisation était profitable à l'armement français car nous avons réussi à faire comprendre aux Services de l'Économie Nationale à l'Industrie, que le pavillon français, malgré les charges qu'il supportait, présentait une sécurité d'acheminement pour Les intéressés, et pour le pays une sérieuse économie de devises.

Dans tous les prix de revient établis, que ce soit charbons, minerais aciers la « Haute Autorité » qui préside au « Pool Noir » a accepté le principe d'inclure une rubrique pour les charges financières, rubrique baptisée

« amortissement technique » et qui correspond à la rentabilité et au renouvellement du capital mis en oeuvre. Or, c'est ce

principe que nous voudrions voir admis pour l'Armement. A l'heure actuelle, la prix du fret international couvre à peine les comptes de débours des navires. Il n'est point question d'assurer les réparations, l'entretien et l'amortissement sur de telles bases. Nous demandons simplement que l'industrie des transports maritimes en France bénéficie des mêmes avantages que la Sidérurgie et les Charbonnages.

Ceci concerne les questions de finances, mais il est une question commerciale qui nous inquiète, ce sont les tonnages que nous aurons à transporter. Nous constatons déjà que les cargaisons de charbons américains sont en très nette diminution, nous sommes approvisionnés jusqu'en avril, mais rien n'est prévu pour les mois ultérieurs. Ce charbon est cher, d'abord parce qu'il est payé en dollars, ensuite parce qu'il supporte des frais de transports très élevés. Comme nous tombons en plein marasme aussi bien pour les minerais, les phosphates, les pyrites, les cargaisons de ces différentes matières premières deviennent rares et nous nous demandons comment nous utiliserons nos navires de 10.000 et 7.000 t. si la « Haute Autorité » supprimait les approvisionnements de charbons américains

SITUATION COMMERCIALE

Nous n'avons pas grand chose à ajouter aux derniers renseignements que nous vous communiquons sur ce sujet. Les cargaisons étant rares, la concurrence est déchainée, aussi bien pour le tramping des pondéreux que pour les marchandises diverses; même sur les lignes qui bénéficient du privilège de pavillon, le manque d'entente entre les Armateurs a occasionné des baisses massives par suite des réductions accordées sur les

tarifs. Sur Casablanca, les armateurs hollandais sans cesse plus nombreux, font une concurrence extrêmement vive et les conditions d'exploitation des petits navires de 500 à 1.000 t. sont telles qu'il n'y a pas de compétition possible. Certains Armements français ont même dû transférer sous pavillon chérifien les navires qui leur avaient été donnés en tonnage de remplacement de dommages de guerre.

Les services de la Marine marchande se sont inquiétés de cette situation, des enquêtes sont en cours un arbitrage doit être rendu. La situation est très confuse, chacun se débat comme il peut et utilise bien souvent des arguments qui ne sont pas toujours conformes à l'intérêt général .

Nous venons de mettre en service le « NÉLÉE » 4ème navire de la série des 1.600 t. Il arrive à un moment où les primeurs d'Algérie sont en déclin, nous allons essayer de prendre quelques cargaisons en sortie d'Espagne et nous comptons beaucoup sur la campagne de pommes de terre nouvelles qui, d'après les perspectives, doit être favorable .

Nous étudions également des rotations sur les Canaries, mais c'est encore pour l'instant du domaine de l'imagination.

Nous essayons toujours et :pour les raisons qui sont exposées plus haut , à vendre nos navires de 7.500 t. et à céder les navires vétustes peu conformes à nos trafics. Malheureusement les acheteurs ne se présentent pas très nombreux, les pourparlers en cours avec une société brésilienne pour les deux bateaux de 7.500 t. sont cependant en bonne voie, mais rien n'est encore conclu.

Les réparations nous inquiètent car les factures vont sans cesse en augmentant et nous avons eu pour certains bateaux de grosses déceptions à ce sujet.

Le navire de 5.600 t. « PROMÉTHÉE » doit être mis en service fin mars. La quille du premier 3.100 t. de Bretagne doit être posée ces jours-ci, le navire serait livré fin décembre 1953,

Pour les autres, c'est-à-dire le 2ème 5,600 t., le 2ème 3.100 t. et le 4,100 t., rien de spécial à signaler; nous ne sommes d'ailleurs pas tellement pressés de les voir entrer en circuit,

ACTIVITÉS DE LA SNC

Les activités annexes de notre Compagnie sont à peu près satisfaisantes; elles subissent comme toutes les affaires terrestres les contrecoups de la crise. Le chiffre

d'affaires est en diminution sur l'année dernière, les conditions sont plus tendues par suite de la concurrence.

En résumé le début de l'année est difficile et nous ne voyons pas dans les événements une possibilité d'amélioration. rapide de cette situation.

AUTRES ARTICLES

- LA TROMPETTE DES 55 : vers la retraite à 55 ans, humour.
- HISTOIRE DE FAMILLE : Prométhée ;
- HISTOIRE DE GRANDS MÂTS, LES HARDIS MARINS DU « S » : une histoire de disparition d'une enclume, d'aussières, etc..

--o-0000-o--

SILLAGE

ÉVÈNEMENTS ET PERSPECTIVES

Au moment de rédiger l'article d'information de « Sillage », je me demande si je dois ou non vous entretenir de la grève de la Marine marchande. Tout a été dit à ce sujet dans les revues et les journaux les plus divers. Nous désirons vous informer et non pas vous influencer, et en traitant cette question sur le plan général, nous risquons d'être suspects de parti pris.

Cependant, le fait que nos navires aient maintenu leurs rotations en Méditerranée, a eu des conséquences importantes que nous ne pouvons vous laisser ignorer, et ceci, uniquement sur le plan commercial.

Vous savez que notre présence dans cette zone est très contestée, nous sommes venus les derniers, sans références, sans connaissances approfondies de ce métier. Nous avons dû faire nos premières armes à nos frais et dans des conditions pas toujours très heureuses; souvent mal conseillés, presque toujours bien exploités, petit à petit nous avons pris une place que nous maintenons, et c'est ce qui fait peur aux concurrents et principalement à ceux qui prétendent nous éjecter.

Ne répondant pas aux sollicitations qui vous étaient faites, faisant abstraction de sentiments que nous comprenons fort bien et qui parfois pour certains d'entre vous furent de véritables cas de conscience, vous avez maintenu les horaires de la ligne régulière et vous avez ainsi contribué à maintenir les rotations pendant une période de crise, seule chose qui compte aux yeux d'une clientèle toujours exigeante et peu disposée à comprendre les difficultés des transporteurs.

C'est pour cette raison que je tenais à vous remercier.

SITUATION COMMERCIALE

Elle est décevante et vous vous en rendez compte. Elle est peut-être moins sensible pour notre Compagnie que pour d'autres, car nous avons heureusement quelques contrats de longue durée qui nous permettent de passer le cap de ces mois très creux. Du moins nous l'espérons.

Les cargaisons se font rares, les tonnages diminuent, les taux de frets s'amenuisent et la coordination des entrées et sorties devient de plus en plus difficile, toutes les industries qui vivent du bateau, qui sont rétribuées par des commissions sur frets, subissent une baisse considérable de leur chiffre d'affaire, le navire qui les fait vivre ne fait plus son profit, il ne peut donc payer comme par le passé, et ces entreprises auxiliaires, et les armements se trouvent ainsi insensiblement amenés à pratiquer eux-mêmes ces professions.

C'est en Méditerranée où ce problème se pose avec le plus d'acuité; nous l'étudions pour notre cas particulier, afin d'être mieux armés dans la défense de nos intérêts.

La Marine marchande vers laquelle se concentrent tous les échos de nos inquiétudes, étudie problème sur le plan général, et deux enquêtes sont en cours pour l'armement du Nord et ceux du Midi desservant l'Afrique du Nord. Nous avons la faveur d'y être admis, ce qui implique en la reconnaissance de notre existence.

Si nous avons été amenés à prendre pied dans cette zone, c'est par souci de maintenir une activité aussi constante que possible pour la Compagnie, nous avons constaté une résorption des trafics pondéreux sur le port de Caen, nous avons dû, pour maintenir notre potentiel, émigrer sous d'autres cieux. Je dois reconnaître que nous y avons réussi grâce à une bonne coordination et au bon vouloir de tous.

Comme notre fond de commerce est plutôt axé sur la région bas-normande, nous cherchons de préférence à pousser nos activités régionales, et nous pensons, à l'automne prochain, inaugurer une ligne régulière Casablanca - Caen, et pour la renforcer, la création d'un marché aux primeurs sur nos quais.

Inutile de vous dire que les premiers pourparlers n'ont pas été encourageants, pour des raisons que nous vous avons expliquées précédemment : Les primeuristes qui vivent des écarts des cours, ne cherchent nullement à multiplier les points de réception des denrées périssables, mais à force de recherches, nous avons enfin trouvé des primeuristes qui s'intéressent à notre problème, l'un d'eux nous assurés d'un tonnage minimum de 200 t. de primeurs par semaine. Nous allons construire un hangar, établir un marché de gros, et nous avons bon espoir de réussir. Ce sera un moyen pour nous de caser deux bateaux.

Au point de vue pondéreux, la situation reste la même, dans une ambiance plutôt pessimiste. On parle toujours de construire une centrale électrique à Ouistreham, qui devrait utiliser soit le fuel, soit le charbon ; déjà depuis longtemps la vieille centrale de Caen ne consomme que du charbon français, et ses développements ont été réalisés à partir du combustible fuel. Quant aux importateurs locaux, ils font leurs boulets avec

des fines qui ne sont pas d'origine étrangère. Si, comme contribuables, nous pouvons nous en féliciter, du moins comme Armateurs, nous pouvons le regretter.

SITUATION DE LA FLOTTE

Je pense que nous arrivons enfin aux conclusions d'un contrat qui nous a donné beaucoup de soucis en vue de la vente des deux 7.500 t. au Brésil.

Nous n'avons jamais, pour aucune des ventes antérieures, éprouvé autant de difficultés. Ce n'est pas sans regrets que nous voyons partir deux unités qui, après quelques années de soucis, nous ont donné pendant deux exercices d'excellents résultats; mais nous y avons été contraints par la disparition presque totale du trafic des charbons américains.

Nous avons encore 4 navires en construction :

- l' « ARISTÉE » 3.100 t. qui sera lancé le 1er août et mis à disposition début décembre, navire-pondéreux dont les caractéristiques permettront d'accéder à Flixborough dans les meilleures conditions.

- Un deuxième navire identique sera lancé au début de l'année prochaine, mise à disposition vers avril.

- Un navire de 4.100 t. spécialisé pour le transport des bois du Gabon sur Caen sera prêt dans le courant de juillet prochain, il bénéficiera de tous les enseignements que nous avons acquis par les rotations successives du 'THÉSÉE ». Il sera muni d'une cale frigo importante qui contribuera à alimenter l'entrepôt caennais et toutes les activités maritimes qui en découleront.

- Enfin, à Caen, aux Chantiers de Blainville, une unité, sister-ship du « PROMÉTHÉE » mais avec machine Christiansen & Meyer qui sera lancée fin de l'année, mise à disposition courant 1954.

vous savez que nous coopérons depuis peu avec une Société de Goudrons. Nous avons été attirés par cette Société en raison du contrat de construction d'un pétrolier de 24.000 t., le « BLAISE PASCAL » qui est nanti d'une charte-partie honorable, dans ses conditions nous avons été ainsi amenés à participer à l'exploitation d'une flotte plutôt hétéroclite de bateaux goudronniers et ceci n'est pas sans nous donner quelques soucis.

Nous venons de vendre le « PROTÉE » à un Armateur ami, la Cie Commerciale et Maritime du Sud-Ouest. Il ne s'éloignera pas de notre rayon d'action et les bons

rapports que nous entretenons avec cet Armement nous assurent de pouvoir l'utiliser, si l'exécution de nos contrats l'exigeait.

ACTIVITES CAENNAISES

La SOGÉNA vit sans histoires mais non sans labeur, juste équilibre des activités, chacune donnant satisfaction. Nous espérons revigorer un peu l'ensemble par la mise sur pied du trafic des primeurs.

Société Frigorifique de Normandie (SoFriNo) - Pour la.

Première fois nous avons équilibré les charges. Cette année la saison des beurres devrait donner satisfaction, puisqu'il n'y a pas la fièvre aphteuse. Le trafic des oranges, après avoir boudé notre entrepôt, a été très favorable en fin de saison, citrons également ; tout laisse espérer que l'an prochain ce sera meilleur. Pour l'instant, nous nous concentrons sur le poisson, sur la viande, avec l'espoir de réussir. -

Société Caen-Bois. Ce genre de commerce souffre d'un marasme prolongé. Il faut beaucoup de trésorerie. La politique qui a suivi n'était pas conforme à nos conceptions nous allons être amenés à transformer cette affaire car nous l'aidions financièrement et nous devons lui retirer notre aide de trésorerie. Augmentation de capital, intéressement de relations commerciales, les Mines de fer régionales, qui nous aideront à donner l'élan à cette affaire.

Chantiers Navals de Caen. Nous vous en parlons à titre d'information, puisque nous ne sommes pas intéressés dans cette affaire. La liquidation de ce chantier vient d'être décidée et nous sommes navrés de voir disparaître une activité qui faisait partie du patrimoine local, et faisait vivre un nombreux personnel. Ces Chantiers, qui sont composés par une association de grands chantiers, ne présentaient pas, pour les gros actionnaires, un intérêt suffisant pour qu'ils soient disposés à les étayer en période de crise.

Heureusement qu'à la suite de longues négociations il s'est précisé une forme de compensation par l'installation d'une industrie nouvelle à Caen, filiale des Acieries de Pompey, pour la fabrication de matériels de guerre (munitions pour le compte des Américains), dans la Poudrerie de Cormelles qui n'avait pas survécu à la débâcle de 1940 et à la Libération. C'est une chance inespérée de voir s'établir un organisme important qui devrait contribuer à améliorer la situation régionale. Cette affaire doit être d'ailleurs doublée par une affaire de poudrerie, élément intéressant pour résorber un chômage qui risquerait de devenir endémique. Un seul regret, c'est que ce soient

des industries destructives et non constructives ; cela donne beaucoup à méditer sur les bases de l'économie humaine.

Je vous ai entretenus autrefois de l'utilisation d'une usine d'engrais azotés, l'ONIA. Il y a surproduction d'azote, l'azote français est plus cher que l'azote étranger, l'ambiance n'est donc pas favorable. Cependant, de temps à autre, un émissaire de l'ONIA de Toulouse vient faire une étude complémentaire..

Par contre, l'Électricité de France envisage sérieusement la construction d'une très grosse centrale thermique, près de la mer, afin d'avoir facilement toute l'eau de refroidissement voulue. C'est un élément d'espoir pour l'avenir, surtout si l'usine voulait bien marcher au charbon. Il est vrai que les Charbonnages français auront besoin de débouchés et que nous avons peut-être tort de nous faire quelques illusions.

L'industrie de base de Caen étant la Métallurgie, c'est avec plaisir que nous voyons maintenir, malgré la crise, une continuité de production. Grâce aux renseignements qui nous avaient été communiqués, nous avons été amenés à favoriser ces possibilités d'exportation, principalement sur l'Afrique du Nord et la côte d'Afrique. Nous avons acheté quelques navires pour la création de lignes régulières et hélas, le trafic des fers a pratiquement disparu.

Nous avons un espoir, c'est la mise en marche d'un laminoir qui devrait permettre la fabrication de produits plus finis, poutrelles, cornières, etc ... qui contribueraient à élargir l'éventail des ventes et, espérons le, des exportations./ Mais notre ligne régulière basée l'exportation sur les aciers, à la remontée sur l'argile smectique est singulièrement déséquilibrée pour l'instant.

Les mines de fer qui profitent de contrats avantageux et qui nous en font bénéficier, ont quelques difficultés avec leurs acheteurs qui se montrent plus réticents pour les réceptions. Les mines de Diélette ont été mieux desservies pendant la période dernière, nous avons pu les alimenter en tonnage, profitant de marées propices et de temps favorable.

Sur le plan local, nous recherchons toujours les frets nouveaux, nous étudions le trafic des viandes pour garnir nos cales frigos. Le trafic des oeufs congelés nous a donné quelques satisfactions, de même pour des poissons d'Agadir.

Avec les Ets. Leroy de Lisieux, nous sommes arrivés à être le transporteur unique des bois du Gabon.

ACTIVITES SNC EXTÉRIEURES.

De tout l'ensemble réalisé après guerre, Nemours est la meilleure réussite. Il ne s'agit que d'une petite affaire, mais elle donne satisfaction.

Marseille, Alger, Casablanca, ont une vie plus difficile en raison de la concurrence, et nous serons vraisemblablement amenés à quelques modifications de nos objectifs. Les E.M.I à La Nouvelle sont très moyennes comme résultat, malgré tout le mal que se donnent ceux qui en ont la charge.

Rotterdam. Les résultats ont été très favorables et la RoTraMa a présenté cette année son meilleur bilan depuis son origine.

HABITATIONS

C'est un sujet qui préoccupe chacun d'entre-vous. Dans la période de prospérité nous y avons engagé de gros capitaux ; malgré de nombreuses désillusions nous allons aboutir en partie et le C.I.L. de Caen, à partir d'août, mettre une quarantaine de logements à notre disposition. Mais on est effaré du prix de l'habitat. Vous le serez sans doute vous-mêmes par le prix des loyers, mais dites vous qu'en dehors des charges que vous paierez , la Société s'astreint à payer environ 1,5% des salaires pour faire le complément du financement.

Cette tranche de logements est un résultat et cependant chacun n'est pas encore pourvu, mais nous ne pouvons continuer à poursuivre cet effort, nous allons être obligés à le limiter.

Les crédits d'État ont été un peu plus larges cette année pour favoriser ces opérations.

Nous conseillons, à ceux qui le peuvent, de prendre contact avec nos services pour résoudre la crise de l'habitat, mais ne vous faites pas d'illusion, la construction est lente et onéreuse. Nous chercherons, dans toute la mesure du possible, à vous la faciliter.

AUTRES ARTICLES

- PROMENADE EN FAMILLE : Psyché ;
- LE RADAR ;
- HISTOIRE MARSEILLAISE : Graine de gangsters.

--o-0000-o--

n°38 - novembre 1953

SILLAGE

La Métallurgique de Normandie n'avait eu que des cargaisons très réduites pendant l'été et brusquement en septembre, elle s'est réveillée avec des demandes de tonnages importantes, nous nous en sommes réjouis, mais cela nous a amené toute une série de complications avec les chargeurs de pommes de terre à qui nous ne pouvions plus donner satisfaction, malgré toutes les promesses que nous avons faites de bonne foi, à un moment où nous n'avions plus rien à transporter.

Ce trafic de pommes de terre s'est fait pour la plus grande part à Saint-Malo, port sur lequel nous nous étions repliés, car nos collègues ne voulaient pas nous admettre dans le pool d'entente qu'ils avaient constitué à Brest, Saint-Malo a donc drainé une grande partie des pommes de terre des Côtes du Nord, et a porté un préjudice sérieux même à Nantes, qui a été obligé de descendre ses prix considérablement, ce que nous ne recherchions nullement d'ailleurs. Est-il besoin de vous dire que nous sommes copieusement honnis par nos Collègues qui ne veulent pas comprendre la nécessité où nous nous trouvons de remplir les cales de nos navires, mais tout cela finira par une entente.

À Caen, les marchandises diverses, qui nous ont boudé pendant tout l'été, deviennent plus importantes. Si les taux ne remontent pas, par contre les cargaisons en tonnage sont satisfaisantes.

Notre service d'agence de ligne a obtenu des lots importants en voitures automobiles, camions et même trolley-bus. Les hangars que nous avons construits ont été rapidement bondés et très hâtivement nous en construisons deux nouveaux pour répondre aux demandes.

SITUATION TECHNIQUE

Dans l'ensemble, peu d'ennuis, sauf le gros avatar du « CARONTE » qui a eu des tracas mécaniques à son retour à Chypre, M. Davaine est allé à Alexandrie. Heureusement pour nous, nous sommes couverts par une assurance, mais nous avons eu chaud.

Les Christiansen & Meyer des «ALCÉE» et «ÉNÉE» nous donnent toujours quelque souci et pour les navires à moteurs nous avons toujours peur que le Commercial, par suite de l'exigence de sa clientèle, ne pousse un peu trop les navires.

Nous avons lancé le 15 octobre l'«ANTÉE» 2ème 5.600 t., qui hélas clôturera les activités des Chantiers Navals de Caen. Il n'y eut aucune cérémonie, en raison de ces circonstances. Pourtant les constructions de ces Chantiers nous ont donné de grandes satisfactions, ils construisaient solide et simple. Que deviendront ceux que les Chantiers faisaient vivre?

A Nantes, l'«ARISTÉE» sera retardé par suite des grèves du mois d'août et ne sera guère prêt que début janvier. Le second, le «NÉRÉE», navire similaire, ne sera prêt que milieu 1954. Quant à l'«ASTRÉE», 4.100 t. pour la Côte d'Afrique, il n'est pas encore sur cale, il prendra la place de 4.500 t. actuellement en cours de finition de coque pour le compte des Chargeurs de l'ouest.

L'ensemble de notre flotte sera, après réalisation de ce programme, plus homogène et équilibré dans le partage des activités pondéreux et divers, répondant ainsi au souci que nous avons de reconvertir nos activités en prévision de profondes modifications dans le marché des charbons.

Toutes ces dates de lancement, toutes ces mises en service, coïncident hélas avec des dates de versement et comme les taux de frets se sont amenuisés, la trésorerie s'en ressent et pose pour nous des problèmes qui incitent à la prudence. Cependant, nous continuons à étudier d'autres prototypes et nous ne nous lancerons que si la trésorerie nous le permet,

ACTIVITÉS A CAEN ... HABITATIONS

Enfin la première tranche des immeubles du C.I.L. de la Place d'Armes va être mise à disposition ces jours prochains. Nous avons encore un solde de dommages de guerre à utiliser et nous le réserverons à la construction d'un petit immeuble, rue Richard Lenoir, sur l'ancien terrain de l'Atelier Frémont, utilisé actuellement en dépôt de matériaux.

Nous aurons ainsi terminé la première partie de notre programme d'habitations. Nous le poursuivrons en complétant les constructions que nous avons amorcées dans les propriétés d'Hérouville mais la cadence en sera très ralentie car les circonstances sont de plus en plus difficiles.

Vous savez que les Sociétés ont maintenant l'obligation de réserver à la construction des habitations pour le personnel, 1% du montant des salaires. Nous l'avons fait depuis

plus de 5 ans et avec un coefficient légèrement supérieur de 1,5 %. Nous avons acheté des terrains dans la région de Venoix, nous étudions le lotissement et dès le 1er janvier nous serons à même de mettre quelques parcelles à des prix intéressants, à la disposition de ceux qui veulent devenir propriétaires par l'intermédiaire du Crédit Immobilier, opération que nous vous conseillons car c'est un sage placement.

SOGÉNA

A augmenté ses activités en faisant elle-même les manutentions que nous confiions auparavant à une Société locale, la Sté Commerciale et Maritime Normande. L'âpreté de la concurrence dans les forfaits de marchandises diverses nous a amenés à faire nous-mêmes le débarquement et l'embarquement de nos navires. Nous y trouvons un profit supplémentaire qui nous place mieux dans la compétition avec les Collègues. Les essais sont satisfaisants,

Le chai marche bien. Le transit reprend avec le mois d'octobre. L'atelier de mécanique tourne à plein car il y a pas mal de réparations d'entretien. La Menuiserie est assez garnie en commandes, surtout pour la Reconstruction..En somme, nous n'avons pas de soucis de ce côté. Il n'y a que les prix, qui forcément très tendus, laissent une marge de profit vraiment bien faible et peu en rapport avec le mal que tout le monde se donne.

STÉ FRIGORIFIQUE DE NORMANDIE

Nous donne maintenant des espoirs. Nous avons eu des mois d'été excellents, il nous est même arrivé de refuser de la marchandise. L'automne s'amorçant les stocks diminuent forcément, mais la pointe d'été permettra de compenser les pertes du début de l'année et nous espérons, pour la première fois, avoir un bilan équilibré.

Ce qui nous réjouit le plus, c'est de constater toutes les possibilités que nous avons maintenant et qui ont été apportées par les cales frigorifiques de nos navires.

Nous étudions très sérieusement le problème du poisson, des premiers chargements de sardines ont été satisfaisants. Nous allons essayer le thon congelé et autres variétés, et si les réalités correspondent à nos expériences, il se pourrait que d'ici quelque temps nous affréions un petit navire frigorifique pour réaliser ce programme, l'étudier et concevoir ultérieurement une unité spécialisée.

CAEN - BOIS

Le commerce des bois a été un des plus touchés. Caen-Bois avait pris. il y a quelques années un bon départ et jusqu'à l'an dernier les résultats étaient satisfaisants.

Cette année, par contre. c'est un effondrement qui nous a amenés à transformer cette Société. Vous savez qu'elle était composée par moitié scieurs régionaux, moitié

industriels locaux. Pour lutter contre la concurrence , Caen Bois va s'équiper pour faire du sciage de bois coloniaux et régionaux qui lui permettra d'offrir à sa clientèle des bois à des prix moindres. Nous avons associé nos efforts avec les Sociétés Minières de la région et il nous faudra encore un an avant de réaliser un ensemble coordonné.

SITUATION A CAEN

Elle est très inquiétante. Les Chantiers Navals ferment par suite d'une crise de trésorerie, crise de commandes également. Il nous est assez difficile de donner notre opinion. On nous a demandé ces jours derniers, en nous offrant des capitaux, mais en bien faible mesure, de nous occuper de cette affaire. Etant donné les soucis que nous avons pensant qu'il vaut mieux concentrer nos efforts dans des activités que nous connaissons bien, nous avons décliné, tout en promettant notre appui et dans la mesure où nous le pourrions notre avis.

En même temps, les Ateliers d'État, imitant l'industrie privée, concentrent leurs activités et on parlait déjà de fermer l'atelier de Colombelles, d'où protestation assez compréhensible de la part du personnel.

Notre Ministre-député, pour essayer de combattre le chômage que ces dispositions n'allaient pas manquer d'occasionner, avait obtenu d'installer à Caen des usines de munitions qui étaient prévues pour d'autres départements et c'est ainsi qu'à Cormelles se montent pour des commandes américaines, dès ateliers importants. Mais néanmoins le personnel qu'il faudra pour alimenter cette nouvelle industrie est nettement inférieur à celui qui était employé tant par les Chantiers Navals que par les Ateliers d'État et il est à craindre qu'il n'y ait encore 300 à 400 ouvriers non employés dans la région.

Cette situation chacun cherche à la résoudre, mais comme nous le disions à notre Ministre-Député récemment, les crises comme tout le reste doivent se préparer et ce n'est pas au dernier moment que l'on trouve des mesures adéquates.

Nous ne pouvons également que penser au sort de la Marine Marchande. Si l'ambiance que nous connaissons depuis déjà près d'un an ne se modifiait pas, nous sommes très inquiets sur le sort des gros navires. Les pétroliers qui ont connu un âge d'or, parlent, eux aussi de désarmement; dans des chantiers de construction, 600.0000 t. D.W. de pétroliers commandés, ont été annulés.

vous savez que nous participons au « BLAISE PASCAL » qui heureusement a une charte de 7 ans et nous espérons qu'elle sera exécutée jusqu'au bout.

ACTIVITES EXTERIEURES SNC

SoMarCo - Paris continue son travail normal pour approvisionner les bateaux.

Nous avons eu quelques désillusions dans des activités annexes, Agence de voyages, transports, colis par avion et nous avons préféré abandonner ces trafics qui s'étaient révélés déficitaires.

MARSEILLE

Nous sommes maintenant dans nos murs, après toute une série de déceptions. Nos deux navires sont appréciés de la clientèle et celle-ci a apprécié également la continuité de nos relations, même pendant les périodes de grèves, ce fut un bon élément de notre réussite dans ce secteur.

La disparition de France-Navigation qui a vendu son tonnage à différentes compagnies, la disparition également des Cargos Fruitières Chérifiennes qui n'ont pu s'adapter aux conditions de crise, a un peu assaini le marché et par ce fait renforcé notre position. Nous sommes maintenant reconnus, sinon acceptés mais notre position est forte et nous avons un excellent classement l'an dernier dans l'enlèvement des primeurs. Merci à tous ceux qui ont permis ce résultat.

NEMOURS

Résultat satisfaisant qui n'est pas sans inquiéter nos concurrents, mais nous recherchons une politique d'entente, nous demandons simplement une part des trafics quand c'est notre flotte qui les crée.

ALGER

Malgré la crise la petite Société BALTICA tourne d'une façon satisfaisante et nous allons prendre position également dans les manutentions.

CASABLANCA

Nous envisageons d'amorcer les lignes régulières pour le trafic des primeurs. Nous construisons à Caen un hall spécial à agrumes. Nous n'aurons que des rotations chaque décennie par Dieppe et Caen et nous espérons intéresser la clientèle et desservir l'hinterland bas-normand.

Nos yeux se portent aussi sur Agadir où nous avons, par notre filiale de Travaux Publics Marocains, construit un immeuble qui nous placera lorsque le développement du port le permettra.

En résumé, malgré la difficulté des temps nous pouvons nous estimer satisfaits des résultats.

AUTRES ARTICLES

- LANCEMENT DE L' « ARISTÉE » à NANTES : marraine Mme Mazuir, femme du directeur de la C.E.C.A. (Argiles smectiques de Nemours) ;
- LANCEMENT DE L' « ANTÉE » : marraine Mme Birot, femme du directeur des chantiers :
- PROMENADE EN FAMILLE : Aristée :
- CROQUIS EN BOIS : une coque pour un ingénieur ;
- DÉCÈS : Jean Troal, graisseur du « LORIENT » ; Mme Gicquel, mère du commandant du « DANAÉ ».

--o-0000-o--

SILLAGE

Cette fin d'année a été assez bousculée, les Armements désirant mettre sur pied, avant 1954, certains programmes qui étaient à l'étude depuis plusieurs mois/

La S.N.C.F. qui, comme vous le savez, a profondément transformé son système de traction ferroviaire, détenait une flotte charbonnière fort importante. Pratiquement, cette flotte était bien supérieure à ses besoins de tonnage, Les machines à vapeur cèdent, en effet, le pas progressivement à la traction électrique et à traction Diesel ; elles sont même très souvent transformées en chauffe au fuel. Les navires S.N.C.F. étaient donc utilisés en grande partie sur des trafics pondéreux n'ayant aucune relation avec la Société des Chemins de Fer.,

La direction de la S.N.C.F., qui avait déjà depuis quelques années, time-charté certains de ses navires, a donc décidé d'alléger son compartiment maritime en cédant à l'armement pondéreux une tranche de 5 navires composée de deux 7.500 t. : « VÉNIS-SIEUX » et « CARONTE » et de 3 navires de 5.000 t. : « TERGNIER », « LONGUEAU » et « ACHÈRES ».

Cette flotte a été prise par l'ensemble de nos armements et l'intéressement de chacun d'eux est proportionnel au tonnage à flot; c'est ainsi que la Navale Caennaise aura 30% de la nouvelle combinaison; il ne doit en résulter aucune complication ni pour le personnel, ni pour l'exploitation des bateaux puisque c'est toujours le Comité des Pondéreux qui organise au mieux des intérêts de tous, tant armateurs que marchands, les chargements de la flotte.

Nous continuerons à exploiter le « CARONTE », les Chargeurs de l'Ouest compteront toujours le « VÉNIS-SIEUX » parmi leur tonnage, l'U.I.M., la Maritime Nationale et la S.N.A. s'occuperont chacune des 3 navires de 5.000 t.

Toutes les signatures ayant été données avant la fin de l'année, la Société est pratiquement constituée, il ne reste plus qu'à lui trouver un nom et elle sera domiciliée très vraisemblablement dans notre siège social, rue de Leningrad.

La baisse des frets et la concurrence déchainée des armements de ligne régulières a incité le Ministère à se préoccuper des conséquences regrettables que cette compétition risque d'entraîner pour l'équilibre financier des armements.

Il semblait jusqu'à ces derniers temps que des accords pourraient se réaliser grâce à deux arbitres choisis par le Ministère : Monsieur Anduze-Paris, président des Messageries Maritimes, et Monsieur Rogliano, président de la Chambre de Commerce de Marseille.

C'était la solution rationnelle, les Armements prouvant ainsi qu'ils étaient assez grands garçons pour réaliser eux-mêmes un accord. Nous-mêmes, avons cherché à nous rapprocher en Méditerranée de l'U.I.M., donnant ainsi un exemple qui aurait pu être suivi.

Mais c'était trop compter sur le bon sens des dirigeants chacun se croyant plus fort; que ses collègues, la franchise étant exclue des conversations et conférences. tout s'est effondré dans une ambiance de déception.

Le Ministère qui devait faire acte d'autorité hésite encore et le problème se reposera après les fêtes du Jour de l'An.

Afin de renforcer notre position sur les relations Nord-France/Afrique du Nord, nous venons de passer commande auprès des Chantiers de Bretagne de deux bateaux d'environ 2.000 t., bateaux très rapides puisqu'ils doivent atteindre 17 n. aux essais. Le premier de ces navires devrait être prêt en janvier 1955, le second quelques mois après.

Nous poursuivons ainsi notre programme de reconversion d'une flotte, qui uniquement charbonnière et pondéreuse avant guerre, tend à mieux équilibrer ses activités pour mieux résister aux transformations profondes, que le marché du charbon, si mouvant ces derniers temps, ne manquera pas de provoquer.

Et c'est ainsi, sans nous en rendre compte, que nous arrivons au terme de 1953 qui fut pour nous une année plutôt décevante sur le plan commercial.

Depuis le premier trimestre, en effet, les taux de frets et les tonnages n'ont cessé de diminuer et nous abordons l'année nouvelle assez inquiets car nous ne voyons aucun élément de reprise.

Nous avons pu, maintenir en activité les gros navires qui nous restent. Nous avons dû nous séparer des navires de 7.500 t., nous aurons, dans les mois prochains à ré-affréter les liberty-ship et nous nous demandons comment nous pourrions y parvenir.

Sur le plan général, nous nous sentons, comme tous les Français, gagnés par une certaine déception créée par l'ambiance politique et économique dans laquelle nous vivons un peu déçus de voir notre Pays pratiquer une politique de flottage qui nous fait juger bien sévèrement à l'étranger. Les Maritimes, qui sont en contact avec d'autres pays et qui peuvent comparer, perçoivent peut-être mieux que d'autres les tristes conséquences du manque d'autorité et surtout du manque de dignité de notre Pays.

Optimistes par nature et confiants malgré tout dans les destinées d'une Nation qui a toujours trouvé au moment opportun l'homme qui lui permettait de se relever nous voulons espérer que 1954 nous apportera les éléments de rétablissement, afin de maintenir la tranquillité et la paix sans laquelle rien d'utile ne pourra être réalisé.

Ce sera notre vœu à la veille de la nouvelle année.

Nous le compléterons par nos souhaits personnels à chacun de vous et vos familles, en vous remerciant de l'effort commun et continu que vous nous apportez pour passer le cap de nos préoccupations.

AUTRES ARTICLES

- LE PREMIER SAPIN DE NOËL ; conte.

--o-0000-o--

n°40 - octobre 1954

SILLAGE

Nous nous reprochions depuis déjà plusieurs mois de laisser silencieux notre Bulletin de liaison « SILLAGE ». Des occupations multiples, des réunions, des déplacements nous accaparaient par ailleurs. Il a fallu un triste évènement et un grand deuil : le décès de notre Chef d'armement, Monsieur Richeux, pour que nous ne différions pas plus longtemps la parution du présent bulletin.

Monsieur Richeux nous a quittés le 12 septembre. Depuis longtemps il se sentait fatigué, une mauvaise bronchite l'avait obligé, il y a un an à suivre une cure à la Bourboule, il en était revenu très satisfait. Cette année, il a voulu y renouveler son séjour, mais les soins, en raison de l'état de son coeur, n'avaient pas donné d'aussi bons résultats.

Parti ensuite en Bretagne pour se reposer, c'est par téléphone que nous avons appris son malaise et sa demande de revenir rapidement à Caen pour se faire soigner par son médecin habituel.

Je l'aval vu le 10 septembre, très fatigué.

Je n'ai pu lui parler qu'un instant, et nous avons décidé que, tout en continuant à diriger le service de l'Armement, nous allions lui adjoindre un collaborateur qui pourrait le décharger d'une partie de ses soucis et de ses déplacements qui, devenaient trop fatigants. Il est décédé presque 24 h. après, d'une crise cardiaque dans la nuit du 11 au 12 septembre.

C'est pour la Société Navale Caennaise une bien grande perte, c'est pour beaucoup d'entre nous, et surtout pour moi-même un grand deuil. Nous avons tous pour lui une profonde affection et une grande admiration pour ses connaissances, sa sagesse et son bon sens. Pratiquement, il dirigeait seul l'Armement, car toutes les décisions qu'il prenait étaient toujours les plus équitables ; parfois, il lui arrivait de nous demander conseil., et nous ne pouvions que conclure dans le sens qu'il préconisait.

Les dernières années ont été pour lui très fatigantes, le développement de la maison, les complications de toutes sortes l'avaient surmené, d'autant plus qu'il prenait à coeur tout ce qu'il faisait et il avait un constant souci du travail bien fait

Notre Compagnie comptait sur les derniers états de déclarations de salaires, plus de l. 200 déclarants. Vous savez combien sont délicates toutes ces questions de personnel et

vous pouvez apprécier la somme de labeur et de préoccupation que peut assumer un Chef d'Armement.

Notre deuil a été ressenti par les autres Collègues, par le Comité des Armateurs de France, qui avaient, comme nous-mêmes apprécié toutes ses qualités et les témoignages que nous avons reçus sont émouvants. On se rend compte que l'Armement, en général, a perdu un marin qui était humain et qui avait le souci, des justes intérêts des uns et des autres.

Au moment où il pouvait espérer quelque repos, où sa famille semblait bénéficier de l'éducation et de la discipline morale qu'il avait su lui inculquer, il pouvait prévoir le bonheur auquel tout honnête homme doit avoir droit.

Nous déplorons sa disparition, il laisse un grand vide dans la maison, et dans le cœur de tous, il occupera toujours une place de choix.

L'inhumation a eu lieu à Caen, à l'Eglise St-Julien; les témoignages qui ont été apportés à la famille étaient nombreux et très sincères.

Nous présentons à nouveau à tous les siens nos sentiments très tristes de condoléances.

Nous vous retraçons ci-dessous les différentes étapes de la carrière de Monsieur Richeux qui prouvent la place qu'il a occupée, non seulement dans notre Maison, mais aussi dans les derniers temps à la Marine marchande.

Le premier embarquement de Monsieur Richeux date du 28 septembre 1911 sur un trois-mâts long courrier, en qualité de mousse. Par la suite il embarqua sur d'autres navires comme novice, comme matelot et comme capitaine d'armes.

Pendant la guerre 1914/1918, il effectua son service militaire sur le « GLOIRE » et le « MONTCALM ». Il entra à la Compagnie Worms le 28 mars 1922 et y resta jusqu'au 20 juin 1925. Il entra à notre Société le 6 juillet 1925, en qualité de Lieutenant sur le « HÉBÉ ». Il embarqua successivement sur les « DANAÉ », « GALLIUM », et est nommé second capitaine le 1er octobre 1928, puis commandant de l'« ASTRÉE » le 8 octobre 1929., du « NIOBÉ » le 20 mai 1930, du "CIRCÉ" le 14 novembre 1933. Il prend le commandement du « »PHRYNÉ » en février 1939, lors de sa mise en service et fait naufrage avec lui le 24 septembre 1939. Grâce à son sang-froid tout l'équipage est sauvé.

Il prend ensuite le commandement de l'« ÉGÉE » du 29 septembre 1939 au 16 juillet 1940. Il débarque à Port-Talbot le navire est réquisitionné par les Anglais ».

Après l'occupation, il navigua sur le « SAINTE GISÈLE » en Méditerranée, puis sur le « SENNEVILLE » et le 5 novembre 1943, il quitta définitivement la navigation.

il fut détaché au Bureau de Marseille en 1944, à la suite du décès de M. Geffroy il fut nommé capitaine d'armement de notre Société. Tout en continuant à exercer ses fonctions, il fut envoyé en 1945, pendant quelques mois, comme représentant du Comité des Armateurs, à la Mission française de la Marine Marchande à Londres, où ses qualités furent particulièrement appréciées.

Nous avons eu en avril dernier un deuil qui nous a également fort éprouvés: c'est la disparition de Monsieur LECLER., décédé brusquement au Val André d'une crise cardiaque., alors qu'il revenait de faire à Caen un séjour pour la mise au point des derniers navires lancés. Il nous avait quittés apparemment en pleine santé, content du contact qu'il avait repris avec ce qui avait été son existence et se promettant de revenir : prochainement pour un autre bateau.

Monsieur Lecler qui est une figure bien connue, avait eu dans la vie de grandes désillusions. La guerre 1914-1918 l'avait profondément marqué. Les désastres de 1940, comme tout bon Français, l'avaient meurtri.

Il nous fut d'une aide très précieuse surtout pour les questions de navires à vapeur car il était spécialisé dans cette partie. Ce qui l'avait amené à faire des études pour l'extérieur sur d'autres machines. Comme tout homme convaincu, il se donnait à sa tâche en totalité ; lui aussi aurait pu bénéficier d'un juste repos qu'il avait préparé. C'est avec joie qu'il parlait de sa villa du Val André, à laquelle il réservait tous ses passe-temps.

Nous sommes allés nombreux à son inhumation, dans un cadre qui, bien qu'éloigné, nous touche toujours, dans cette Bretagne où nous avons retrouvé de nombreuses figures des anciens qui, retraités, consacrent leurs années de repos à ce coin de terre natale.

RENSEIGNEMENTS GENERAUX

Notre dernier bulletin date du mois de décembre. Nous l'avons rédigé pour vous présenter nos vœux.

A ce moment, nous pensions, car nos occupations ne nous permettent pas toujours de vous tenir régulièrement au courant des activités, faire paraître un bulletin saisonnier. Le début de l'année a été très mouvementé. En effet il a fallu mettre sur pied à la suite de l'achat de 5 navires de la S.N.C.F. acquis en commun. par l'ensemble des armements pondéreux, une Société qui donne satisfaction à la fois à la S.N.C.F., aux

administrations et aux armateurs ce qui a entraîné forcément quelques discussions, et même quelques frictions.

Depuis longtemps, la S.N.C.F., en raison des transformations dans son service Traction, des développements de l'électricité, la mise au mazout des locomotives à vapeur, constructions d'autorails et de locomotives Diesel, n'avait plus l'emploi de sa flotte, qui, théoriquement devait être limitée à ses propres transports de combustibles.

C'était l'ensemble de l'armement pondéreux qui les coordonnait, et les armateurs avaient toujours peur que par crainte du désarmement toujours funeste, cette Société qui, sans critiquer est plus habituée qu'une autre aux lourds déficits, ne pratiquât un système de facilité des affrètements qui aurait provoqué l'effondrement des cours.

Répandant à une préoccupation des services maritimes de la S.N.C.F. qui voulaient s'alléger d'une partie de leur flotte, l'ensemble des armateurs du Comité des Pondéreux a couru le risque de les prendre en charge bien que les conditions en soient onéreuses, quels que soient les réflexions et les articles qui ont pu paraître à ce sujet. Le prix devait être fixé par arbitrage, il y a eu des interventions diverses ; en réalité, les bateaux ont été payés plus cher que le marché. Nous nous demandons même s'ils auraient pu être absorbés par le marché. Le seul avantage résidait dans un paiement échelonné.

Depuis 9 mois que ce régime fonctionne, nous sommes certains, dès à présent que l'exploitation correspond à une perte, mais c'est la un moindre mal.

Nous recherchons naturellement à vendre certains de ces navires et notamment les bateaux de 7.500 t. Vous en connaissez les raisons. Les acheteurs qui se sont présentés n'ont pas poursuivi les pourparlers.

Nous regrettons que toute cette politique d'entente vienne un peu trop tôt. car vous savez que nous avons toujours le désir, sinon de faire quelque chose d'important en Méditerranée, du moins à y établir un ensemble qui se suffirait à lui-même. Nous craignons d'être amenés à restreindre un peu notre effort de ce côté, C'est pour renforcer cette position que nous recherchons en améliorant le matériel, à être mieux placés que nos Collègues et à mieux utiliser les quotas qui nous seront donnés ,

Sur le plan traditionnel des pondéreux, il y a également eu quelques modifications sensibles dans les temps derniers. Pour le charbon une heureuse recrudescence des exportations de Pologne et de Russie a permis d'utiliser les tonnages, principalement des bateaux de 4,000 t. Les expéditions de charbons de Rotterdam sur la France et Caen notamment ont bien baissé. Le SMN a trouvé des possibilités d'achat de charbons

américains qui viennent diminuer ceux que nous prenons avec nos navires à Rotterdam.

Par contre, en Tyne, les charbonnages anglais ont livré des quantités plus importantes que par le passé.

Pour les minerais, les contrats d'Angleterre. ont été renouvelés. ceux d'Ijmuiden également, mais les Allemands n'ont rien acheté sur l'année en cours, nous avons simplement , dans les premiers mois de 1954,. transporté les soldes des contrats antérieurs. Nous espérons qu'en fin d'année les Allemands seront à nouveau sur le marché, mais nous avons appris dernièrement que les négociations étaient très serrées, les minerais suédois, norvégiens et canadiens faisant une lourde concurrence, d'autant :plus que les taux de frets sont au plus bas, ce qui n'est évidemment pas très avantageux pour les miniers français.

Les pyrites, phosphates, minerais d'Algérie et manganèse ont été en général assez faibles ; il a fallu surtout pendant la période d'été, recourir aux voyages internationaux qui sont loin d'assurer les frais d'exploitation.

Pour les lignes régulières, surtout celles en sortie de Caen, nous avons la satisfaction de voir sans cesse progresser nos tonnages et les importations de vins.

En Méditerranée, la situation a été très décevante, au Maroc de même.

SITUATION DES NAVIRES

Toutes les livraisons de bateaux, comme l'année précédente, ont été effectuées avec quelque temps de retard. Ce sont:

- « ARISTÉE » livré en mars ;
- « ANTÉE » livré en mars ;
- « NÉRÉE » livré en août ;
- « ASTRÉE » pour fin d'année ;
- « BORÉE » pour fin d'année.

Nous étudions en ce moment la construction de deux navires neufs de 1.100 t., 15 n. qui devraient se substituer aux « FR. LE BRISE » et « ISÉE » en Méditerranée et assurer les rotations dans de meilleures conditions de rapidité et de prix de revient. Nous cherchons toujours à vendre le « PHÉBÉ » et le « LT LANCELOT », des pourparlers ont été esquissés, mais sans aboutissement. Nous avons réussi à vendre le « FORT LAMALGUE » dans des conditions plutôt mauvaises, c'est le dernier souvenir d'une période bien désagréable que nous avons passée en Méditerranée.

Nos réparations que nous faisons de plus en plus à Caen ont été moins importantes cette année que les années précédentes.

Toute cette politique de construction a nécessité une politique d'emprunt à laquelle notre Compagnie n'était pas habituée. Nous y avons eu recours pour renforcer la structure même de notre Maison, et nous l'avons pratiquée avec mesure pour que les versements d'annuités ne soient pas un handicap dans les années ultérieures. Je dois reconnaître que nous avons eu un accueil favorable et même flatteur de la part des différentes banques avec lesquelles nous sommes entrés en relation.

SITUATION JES FILIALES

La SOGÉNA poursuit son développement qui nécessite, comme corollaire des besoins sans cesse accrus de capitaux. Elle obtient d'heureux résultats en ce qui concerne les manutentions ce qui nous place bien plus favorablement dans la compétition inter armements.

Nous complétons à l'heure actuelle la construction du chai par 8.500 Hl supplémentaires. Nous avons fait également un hangar en bordure du quai en retour de Calix, et nous en étudions un autre en deuxième zone pour faire le stockage des sucres. Nous cherchons, en effet, à pratiquer une politique de magasinage des différents produits qui sont éclatés sur le port de Caen. et qui par cette situation sont mieux placés pour l'exportation. C'est une méthode pour favoriser les trafics portuaires, nous l'avons déjà utilisée pour les laits concentrés, nous le faisons actuellement pour les sucres, Raffineries de Courseulles, Cagny et Nassandres, nous l'étudions pour d'autres produits.

FRIGORIFIQUE ~ Aura eu cette année une année heureuse. L'impulsion ressentie fin 1953 s'est encore accentuée cette année, Nous en sommes très contents, car nous n'avons pas été sans inquiétude lors de la mise en route de cette installation. Le marché de la viande a été particulièrement abondant les expéditions entrant dans les vues du Gouvernement il y a longtemps que nous le préconisons. Elles ne sont pas encore rationnellement réalisées, mais avec le temps nous devons arriver à faire de l'agriculture française et surtout de l'élevage, un élément exportateur national.

Nous étudions pour l'instant une politique identique pour le poisson; nous pensons la réaliser en 1955. Nous poursuivrons ensuite dans des compartiments différents.

CAEN~BOIS - Cette affaire a durement ressenti la crise propre à ses activités; effondrement des prix, la fermeture des Chantiers Navals. Nous avons commencé les sciages de bois coloniaux et comme cette affaire était trop lourde et que nous n'aurions pu la

mener à bien en raison des autres obligations que nous avons par ailleurs, nous avons très largement associé nos amis des Mines de Fer, qui ont donné à cet ensemble une nouvelle impulsion financière. Nous avons pris les premiers lots de bois d'Abidjan, des prospections ont été favorables; nos concurrents commencent à s'émouvoir, c'est la preuve que nous sommes sur la bonne voie.

Ce sera également une activité pour Caen.

SoMarCo - Poursuit également son développement avec une ardeur inlassable, elle s'efforce de développer Gennevilliers; les résultats ne sont certes pas en rapport avec le travail fourni, mais nous acquerrons dans ce trafic une place qui peut dans certains cas nous favoriser pour d'autres affaires.

Les agences, succursales et filiales de Marseille, Alger, Nemours, Casablanca, La Nouvelle se ressentent forcément de la crise maritime. Nemours est toujours en bonne voie et peut avoir l'espoir d'un développement important en raison des améliorations portuaires qui seront apportées dans quelques années.

--o-0000-o--

n°41 - décembre 1954

SILLAGE

Nous sommes sur le point de clore l'Année 1954, époque qui prédispose tout naturellement à faire le bilan de ses activités. Au terme d'un exercice qui comporte des espoirs des difficultés, trop souvent d.es désillusions, nous pouvons en nous retournant, scruter notre sillage faire le point et constater les progrès réalisés.

L'année 1954 a commencé sous de mauvais auspices; crise accentuée des frets, concurrence effrénée. Par contre, à partir du début octobre, s'est manifestée une nette reprise et même pour certaines catégories de tonnages, une hausse appréciable des taux de frets. Cette hausse, on en décèle difficilement les raisons; elle a commencé par un mouvement spéculatif de la part d'affréteurs américains, lorsqu'en septembre, sur le plan général le conflit de Formose semblait s'envenimer. Peu après s'est déclenchée la grève prolongée du port de Londres et des principaux ports anglais. Cette grève a contribué à maintenir inactifs un nombre très important de navires, particulièrement des bateaux de gros tonnage; elle a apporté également quelques perturbations dans les affrètements, mais dans l'ensemble, elle a été l'élément principal de la hausse des frets, qui par ailleurs, il s'est manifesté depuis quelque temps un mouvement d'inquiétude de la part des industriels dont les stocks étaient très réduits. En effet, c'est un phénomène bien souvent constaté que pendant toutes les périodes de crise qui correspondent à des crises de trésorerie, l'industrie a pour principal souci d'alléger les charges de stockage, mais viennent les premiers avertissements de complications extérieures, tout le monde se précipite et veut en même temps remplir ses magasins.

Le phénomène, on l'a particulièrement constaté pour les produits métallurgiques, et c'est ainsi que certains pays viennent de passer des commandes importantes de stocks de sécurité, c'est un élément heureux pour le trafic maritime, c'est un élément inquiétant pour les jours à venir.

Du point de vue charbonnier, il semblait, l'été dernier, que la production entre les différents États fournisseurs de combustibles, était à peu près équilibrée, mais ce brusque sursaut de demandes a re-provoqué de nombreux affrètements pour importer le charbon américain auquel on recourt dès que des besoins nouveaux se font sentir.

Toute cette ambiance nous a permis de nous dégager du lourd souci de l'affrètement de nos bateaux de gros tonnage, liberty-ships et navires de 7.500 t. Et dans les derniers

journaux, spécialement sur le marché des frets, on remarque que les affrètements pour les liberty-ships pour une période de 1 an, sont actuellement courants.

Du point de vue minier, le marché allemand s'était pratiquement éteint, les mines régionales n'avaient pas, cette année renouvelés d'autres contrats sur la Ruhr. Par contre les Anglais, avec plus ou moins de complaisance, avaient procédé aux enlèvements des quantités contractées, seuls les Hollandais avaient exécuté leurs contrats à la cadence prévue.

En ce moment les tractations sont en cours, on peut espérer un climat plus favorable et nous pensons, l'an prochain, pouvoir compter sur des rotations plus équilibrées.

Pour le phosphate, même phénomène, disparition des cargaisons pendant l'été, demandes plus intenses à partir de l'automne.

En résumé, sur le plan pondéreux, l'année se termine bien mieux qu'elle n'avait commencé.

Du point de vue des lignes régulières, l'année 1954 a supporté quelques améliorations. En effet, depuis fin 1953, à l'instigation de la Marine marchande qui s'inquiète de la situation financière de quelques compagnies, les armements avaient été pressentis pour faire des accords sur des trafics sud-France et nord-France vers l'Afrique du Nord. La discussion de ces accords a donné lieu à de véritables polémiques, mais la personnalité de deux secrétaires généraux a permis de convaincre les armements et a surtout abouti à établir des quotas. Nous avons accepté cette politique un peu à regret étant persuadés que le temps apurerait le marché par la disparition des armements traditionnels qui ne pourraient tenir longtemps un rythme essoufflant.

Nous avons donc accepté les accords pour les lignes de Méditerranée mais nous avons toujours été très réticents pour les lignes du Nord et malheureusement les événements nous ont donné raison. Nous ne savons pas encore quelle position nous prendrons l'an prochain au terme de la période d'essai qui doit se terminer vers le mois de juillet.

Nous avons pendant l'année 1954 amélioré l'ensemble de la flotte SNC Tant par la disparition de tonnages désuets que par la construction de bateaux plus modernes et plus adaptés.

C'est sans regret que nous avons vendu à des prix raisonnables des bateaux qui laissaient chez nous des souvenirs

de déficit assez pénibles: le « F. LAMALGUE » a été cédé à des armateurs norvégiens, le « LT. LANCELOT » qui malgré ses rotations rapides et malgré les frets avantageux qu'on lui réservait, n'avait pas réussi à s'amortir a été vendu à des armateurs anglais. Quant au

« PHÉBÉ » que nous avons acheté il y a 5 ans pour prendre pied au port de Flixborough et réaliser sous pavillon français l'ensemble des enlèvements de minerais bas-normands, il vient d'être vendu à un armateur de St-Domingue, heureux mari de la même Moineau, pour compléter cette flotte luxueuse qui a fait quelques pages récemment dans la presse parisienne.

Vous savez que l'État s'inquiète de la situation faite à ces navires de petit tonnage, et qu'une décision toute récente permet aux bateaux de moins de 500 Tx de jauge nette de bénéficier de prime variant avec les trafics, primes qui permettront de tenir la concurrence avec le pavillon étranger.

La Flotte SNC s'est enrichie cette année de quelques unités nouvelles et particulièrement l'« ARISTÉE » et le « NÉRÉE » qui donnent entière satisfaction et qui laissent une excellente impression partout où ils passent.

L'« ASTRÉE » est sur le point de quitter le port de Nantes pour son voyage inaugural après sa première cargaison de pondéreux nous l'enverrons sur l'Afrique du Nord pendant 2 voyages afin de rattraper les retards que nous avons dans certaines livraisons, et nous l'enverrons par la suite pour les rotations du Gabon auxquelles il est destiné.

Nous attendons en janvier la livraison du « BORÉE », qui doit complètement transformer notre position à Casablanca. En juillet nous pourrons mettre en route le « HÉBÉ » et nous serons pour la période 1955 capables de tenir un rang digne de notre Maison pour le trafic très concurrentiel de Casablanca / Dieppe et Caen.

À ce propos., nous craignons à Dieppe d'avoir des complications avec l'armement étranger traditionnel qui escale au port, la compagnie Fred Olsen, mais les rapports que nous avons avec elle depuis quelques mois nous montrent que nous arriverons très rapidement à une entente et que l'estime réciproque de nos maisons permettra d'écarter toute concurrence stérile.

Puisqu'en Méditerranée nous sommes maintenant certains d'avoir des quotas acceptables pour l'utilisation d'un tonnage bien adapté nous avons commandé 2 navires de 1.200 t., 15 n. qui remplaceront les 1.700 t., 13 n. qui évoluaient depuis un an dans cette zone. Ces derniers bateaux prendront place alors sur la relation Algérie / Caen, renforçant ainsi notre position, mais tout ce programme ne nous empêche pas de songer à la continuation de nos activités pondéreux, bien que dans ce domaine nous avons quelques craintes sur l'avenir du charbon.

Dans cet esprit, nous avons passé commande aux Chantiers de Bretagne de deux nouvelles unités similaires aux « ARISTÉE », « NÉRÉE », ayant cependant quelques mètres de longueur supplémentaire, pour accroître le tonnage.

Vous connaissez la participation que nous avons dans la Compagnie Maritime des Goudrons. Cette Société qui était pratiquement au bord de la faillite, est maintenant complètement redressée ; elle a encore de lourdes échéances à assumer dans le courant de l'année prochaine, mais nous pouvons les aborder avec toute tranquillité.

Nous étudions en collaboration, avec ses services, la construction d'un nouveau navire goudronnier, mais nous attendons d'avoir des précisions sur l'avenir de ces transports pour nous lancer dans ce programme.

En résumé, pour l'activité de la SNC, nous pouvons constater que nous avons fait des progrès, l'ambiance du dernier trimestre fait oublier les craintes que nous avons manifestées depuis le début de l'année. 1954 se termine dans des conditions favorables.

Malheureusement 1954 nous laisse aussi des deuils qui nous ont profondément touchés, 2 collaborateurs de la maison qui constituaient les piliers de la compagnie ont disparu. Certes les jeunes s'arc-boutent pour compenser cette défaillance.

À cette époque des fêtes, nous repensons tous ceux,

qui ont contribué à construire ce lourd édifice. Nous remercions ceux qui nous aidé à le parfaire, même à le diriger, nous pensons également à tous ceux que l'âge tient éloignés de nous et ce n'est pas sans tristesse que nous voyons partir chaque année les vieux collaborateurs des années de lutte.

À tous nous adressons nos vœux bien cordiaux, pour eux pour leurs familles, et nous les associerons lorsque, suivant la coutume, en fin d'année, nous nous réunirons pour trinquer à l'an nouveau.

LE PLUS GRAND PORT DE CAEN

Depuis environ mois, la presse locale a publié de nombreux articles sur un projet qui permettra de transformer l'activité industrielle de notre région bas normande. Il s'agit de la construction d'un sas pouvant recevoir des bateaux de 8 à 10.000 t.

L'idée émane de la Sté Métallurgique de Normandie, qui comme toutes les sidérurgies, a la lourde préoccupation de son ravitaillement en fines à coke.

Les pourvoyeurs habituels de ce charbon étaient, par ordre d'importance l'Allemagne, l'Angleterre et la Belgique mais l'excédent de demandes fait qu'on doit maintenant s'adresser, maintenant à l'Amérique.

Comme toute industrie sidérurgique française, la SMN voit son activité orchestrée dans le cadre de l'organisation du Pool Charbon-Acier, dénommé C.E.C.A.

Le but de cette organisation, c'est de coordonner les prévisions, de manière à faire disparaître les compétitions trop ardentes, et qui ont été à l'origine de beaucoup de conflits européens. A la faveur de cet exemple, cette application devrait se généraliser pour d'autres industries et l'on arriverait ainsi progressivement à la notion des Etats-Unis d'Europe.

Le but poursuivi mérite l'expérience et tous les partisans de la Paix ne peuvent qu'applaudir une telle réalisation.

Pour éviter toute compétition, la première chose est d'essayer d'uniformiser le prix de revient des matières premières rendues usines. Or, la France est assez mal placée, car recevant ce charbon de la Ruhr., elle a un lourd handicap de transport. Pour compenser ces charges, le Gouvernement verse aux aciéries une prime d'environ 1.000 F. la tonne, mais en dehors de la charge qui en résulte, les concurrents belges, luxembourgeois, allemands, voient d'un assez mauvais oeil cette subvention, et en période de crise, leurs protestations risqueraient de se faire plus véhémentes.

Pour résoudre ce problème, le Gouvernement français a tout d'abord aménagé les tarifs de chemins de fer, construit une ligne électrique de chemin de fer à grand rendement, Thionville / Valenciennes et Dunkerque, pour minimiser les prix de certains transports, et enfin a proposé la canalisation de la Moselle qui permettrait aux péniches de coke de venir directement à pied d'oeuvre, auprès des hauts fourneaux de l'Est. Mais l'Allemagne, jusqu'à présent se montre récalcitrante pour ces travaux qui seraient d'ailleurs financés en grande partie par la C.E.C.A., et pour inciter l'Allemagne à les accepter, on envisage de créer le long du cours de la Moselle, des barrages et usines hydrauliques qui redonneraient un élément attrayant aux riverains allemands.

Toutes ces questions ne concernent que la sidérurgie de l'Est. La SMN bénéficie bien de 1.000 F. la tonne, mais dans la conjoncture qui vous a été dépeinte. cette prime risque de tomber le jour où la péréquation des prix sera réalisée entre la sidérurgie de l'Est, l'Allemagne et la Belgique et la position de la SMN serait très mauvaise dans la concurrence internationale.

Aussi demande-t-elle que, pour compenser, il lui soit donné des facilités plus grandes de réception des navires de gros tonnage, amenant directement le charbon

américain, le moins cher pour l'instant. Le problème consiste donc à subventionner par cette méthode détournée la sidérurgie bas normande.

La Chambre de commerce a tout naturellement donné tout son appui, mais elle doit aussi surveiller son budget. L'importance des travaux serait de l'ordre de 1.700.000.000 F. et le montant des annuités pour gager un tel emprunt serait de l'ordre de 200 millions par an ; or, les recettes des péages de la Chambre de Commerce sont pour l'instant de 45 millions, équilibrant tout juste les emprunts actuels, et un accroissement des péages risquerait d'anéantir tous les efforts que nous avons réalisés pour amener un trafic nouveau très concurrencé, résultat qui n'a été possible que par le bas prix du port de Caen.

Il faut donc que l'État et les Collectivités locales apportent leur appui financier dans cette réalisation. Le projet mis sur pied comporte pour l'instant, moitié participation de l'État et le solde réparti entre les trois collectivités : Conseil Général, Municipalité, Chambre de Commerce, et la a.u.s. L'effort qui serait ainsi demandé à chacun, serait alors supportable.

Nous avons heureusement quelques raisons d'être optimistes par la réalisation d'une centrale électrique à OUISTREHAM devrait amener un tonnage nouveau, à condition qu'elle ne fasse pas trop appel au charbon français acheminé par voie ferrée, et d'autre part la SMN, si elle était bien placée sur le plan compétitif, envisagerait vraisemblablement la construction d'un 3ème haut-fourneau., d'où accroissement des entrées de charbon, sorties des aciers et amélioration de l'équilibre de nos péages.

En attendant la réalisation de ce vaste projet, il faut essayer de ravitailler la SMN, même dans des conditions précaires pour qu'elle puisse recevoir quand même du charbon américain. Cet été on a pu trouver du tonnage, pendant la période de crise à des prix très bas, les conditions ont changé et nous allons effectuer un premier voyage avec le « CARONTE » de 7.500 t. qui sera allégé de 1.500 au Havre pour les Hauts-fourneaux de Rouen, le solde étant destiné à Caen. Il serait possible, avec deux navires de cette taille, d'acheminer environ 120.000 t. de charbon par an sur notre port - la SMN aurait ainsi satisfaction, mais la solution est un peu plus coûteuse que celle envisagée.

Nous participons naturellement à toutes les réunions, visites, démarches et nous nous rendons compte que beaucoup de personnes s'imaginant que ce projet risquerait d'être funeste à la SNC Il n'en est rien puisque nous avons prévu notre reconstitution de flotte en navires plus gros; et il est toujours facile de construire les bateaux voulus, en fonction de possibilités de réception. Il faut, en effet, moins de temps pour

n°41 - décembre 1954

construire un bateau que pour construire un sas. Si nous sommes prudents, c'est que nous avons le souci de maintenir « Caen, port bon marché », autrement nous risquons de nous voir concurrencés par les ports voisins.

AUTRES ARTICLES

- LE PROBLÈME DE L'HABITAT ;
- LE LIBERTY SHIP FRANÇAIS AU SOIR DE SA CARRIÈRE ;
- LANCEMENT DU « BORÉE ».

--o-0000-o--

SILLAGE

Notre bulletin d'information mérite, certes, les critiques qui lui sont parfois décochées, mais je réclame pour lui beaucoup d'indulgence.

L'irrégularité de sa parution, nous en sommes la cause, le temps nous manque pour observer les dates d'un véritable périodique.

Par ailleurs, nous voudrions, chaque fois, vous donner les toutes dernières nouvelles, pour que la lecture de ce bulletin ait plus d'intérêt, mais entre le moment où nous trouvons le temps de dicter et le moment où le bulletin paraît, il y a un laps de temps d'une quinzaine de jours qui fait perdre beaucoup d'actualité aux informations que nous vous donnons. Nous nous contentons donc de vous expliquer l'action que nous menons à la Navale Caennaise, en fonction de l'ambiance des marchés internationaux.

Quant aux erreurs et aux oublis qu'on nous signale trop souvent dans nos chroniques de mariages et naissances ou dans les faire-part pour les décès, ils sont le fait du très grand nombre d'évènements heureux et malheureux qui se produisent. En effet, le personnel de la SNC grandit sans cesse, et aux dernières déclarations de salaires, en février dernier, nous dépassions largement 1.500. Vous pouvez supposer les évènements qui peuvent se produire pour 1.500 familles d'une même maison. Aussi, ne nous en veuillez pas trop si nous commettons des imprécisions ou même s'il nous arrive des omissions.

Nous n'avons pas, comme certaines grandes maisons, un service spécial pour la rédaction de ce bulletin d'information. Cette rédaction est le résultat du travail collectif, chacun rédige son papier quand ses fonctions habituelles lui en laissent la possibilité et cela vous expliquera pourquoi nous méritons tous les reproches qui nous sont faits.

SITUATION COMMERCIALE

Elle demeure bonne. Depuis octobre dernier, les frets ont monté. Il y a eu en février un certain tassement, mais néanmoins nous devons nous montrer satisfaits.

Le mauvais temps et les navigants savent combien l'hiver a été pénible et a donc largement contribué, *par* les retards, à

minimiser l'effet de la hausse des frets. Le gel en Angleterre, la prise en glace des canaux en Allemagne, ont quelque peu bouleversé les prévisions et les rotations ont été moins nombreuses que nous l'espérons. Mais voici le beau temps qui revient, et nous comptons noter, dans les mois à venir, une nette amélioration.

Au point de vue du charbon, on constate de plus en plus qu'en période de forte production, la vieille Europe ne suit plus la cadence. Sont-ce les mines qui baissent de production., est-ce le rendement individuel des mineurs qui fléchit, est-ce la demande plus importante à laquelle ne peut répondre la souplesse de production des puits, toujours est-il qu'il a fallu, une fois de plus, faire appel aux charbons américains dans des proportions très importantes. Il ne semble pas que ce soit un fait momentané, car on constate sur les rubriques des marchés internationaux des affrètements de gros bateaux en sortie d'Amérique pour toute l'année en cours. C'est vraisemblablement là un des éléments principaux qui ont accentué la hausse des frets.

Par contre, nous devons vous signaler une diminution progressive des cargaisons de charbons allemands ou anglais vers la Méditerranée, à tel point que nous devons maintenant effectuer sur ballast les contrats de minerais que nous avons contractés cette année avec la Biscaye, en sortie d'Afrique du Nord, et avec d'autres Organismes pour les minerais de Conakry et Takoradi. Les rotations payantes sont, de ce fait, diminuées et le rendement financier s'en ressent lourdement.

Le marché anglais du charbon est toujours aussi décevant.

Le développement industriel de ce pays fait qu'il doit restreindre ses exportations en combustible, et nous devons quitter les ports britanniques trop souvent sur ballast, n'ayant que bien rarement des cargaisons complètes pour le retour. Ce qui était autrefois le fret principal, c'est-à-dire le charbon, devient maintenant un fret de retour, et ce sont les autres produits, minerais, phosphates, qui constituent la base des rotations.

De Pologne et de Russie, un marché toujours bien alimenté pour l'antracite de belle qualité, fort cher par ailleurs, ne s'obtient plus qu'en URSS, soit par Riga, soit par la mer Noire, ports de sortie des mines du Donetz, que desservent indifféremment les ports méridionaux ou septentrionaux.

La reprise très nette de la sidérurgie qui s'est déclenchée vers le mois de septembre dernier, s'est encore accentuée. Les Fonderies et Aciéries connaissent une période de prospérité. Elles avaient boudé l'achat de minerais pendant toute l'année 1954, ce qui a eu une influence sur le renouvellement des contrats de minerais, en fin d'année,

mais devant l'évolution des commandes, la hausse de la ferraille, les quelques marchés passés depuis le début d'année sont en hausse.

Nous étions en ce qui concerne Caen, un peu inquiets sur les programmes 1955, ils semblaient être inférieurs à ceux de 1954 qui n'étaient déjà pas tellement brillants, mais des commandes nouvelles ont amélioré cette situation et nous croyons effectuer, en 1955, un tonnage minéral plus important qu'en 1954.

Les Mines se réjouissent, mais disent que les prix internationaux ne sont pas favorables, toujours en raison de ce Franc surestimé qui est maintenu artificiellement à un taux: que son standing ne lui permet pas de tenir. Néanmoins, elles préfèrent encore cela pour assurer le plein emploi de la main d'oeuvre.

Au point de vue des phosphates, malgré les plaintes habituelles de l'Agriculture, il y a une très forte demande d'engrais. Les usines productrices en France qui étaient surstockées manquent maintenant de produits à la vente et les programmes de phosphates sur 1955 sont également plus importants.

Nous devons également vous signaler que la très mauvaise récolte en Tunisie, en Moyen-Orient et même au-delà, a entraîné un courant de trafic très important en céréales, ce qui a été une des causes principales de la hausse du marché des frets.

MINERAIS D'AFRIQUE NOIRE

Le développement des mines sur toute la côte d'Afrique nous incite à vous donner quelques informations sur des activités qui viennent à prendre de plus en plus d'importance. En descendant le long de la côte, nous trouvons progressivement en préparation ou en exploitation, ou même en exploitation, des mines qui con... quelques années les Sidérurgies européennes et peut être même américaines.

Dans la région d'Agadir, nos amis, la Sté des Mines et Produits chimiques (Mines de... et Mines de Casablanca) doit commencer cet hiver l'exportation des minerais de fer. Il s'agit d'une mine d'importance moyenne située à environ 40 km d'Agadir, sur la route du Souss à Taroudan.

Derrière Ifni, nos sociétés de prospection ont découvert un très grand gisement capable d'exporter des millions de tonnes par an, mais qui exigerait la construction d'un chemin de fer d'environ 150 km. Ce sera programme très onéreux qui demandera plusieurs années pour sa réalisation, et le point le plus délicat est l'aboutissement de la voie ferrée aux quais d'Agadir. En raison de la falaise rocheuse qui surplombe tout

l'ensemble portuaire, il faudra vraisemblablement percer un tunnel, ce qui fait encore hésiter sur la solution à adopter.

Plus au sud, en Mauritanie, la Société MiFerMa étudie différents tracés de voie ferrée pour l'acheminement d'un centre minier très important, découvert derrière la colonie espagnole du Rio de Oro. Cette position géographique complique la situation, car le trajet en territoire français serait de près de 200 km plus long que celui qui traverserait directement la colonie espagnole pour aboutir à Villa-Cisneros, et nos rapports avec l'Espagne ne sont pas assez cordiaux pour aplanir toutes les difficultés..

Plus au Sud les mines de Conakry sont en pleine production elles livrent un minerai abondant, riche, mais qui malheureusement présente beaucoup d'impuretés, notamment du cuivre, élément funeste quand il s'agit de faire de l'acier ; on prétend même que c'est la trop forte proportion de ce minerai qui aurait été la cause d'incidents graves aux Hauts-fourneaux de Port-Talbot.

Dans la même région se situe une mine de cuivre qui doit entrer en exploitation très prochainement. Pour le débouché de ce produit on envisageait de construire un wharf dans le genre de celui de Diélette et des Ingénieurs sont même venus visiter ce dernier, mais tout compte fait il semble que les techniciens ont préféré concentrer le minerai sur place et exporter par avion les mates cuivreuses, produits très riches dont le prix permet ce transport de luxe.

Nous trouvons, plus bas dans la région du Togo, des gisements de phosphate d'alumine, doublement intéressants, pour le phosphate d'abord, source d'engrais et pour l'alumine, base de la métallurgie de l'aluminium. Quelques cargaisons commencent ...

On a également découvert des gisements importants de phosphate de chaux d'une richesse comparable aux meilleurs phosphates du monde, c.-à-d. d'Océanie : 80% d'acide phosphorique.

Ce sont les mines traditionnelles d'Afrique du Nord qui ont entamé les premiers travaux de prospection.

Enfin, au Gabon, un puissant gisement de manganèse a été découvert; sa richesse est telle que les Américains s'y intéressent et prévoient l'enlèvement du minerai par navires de très gros tonnage, question fort à la mode et mise au point par les fameuses aciéries de Bethléem qui possèdent des bateaux de 20.000 t.

En constatant ces développements industriels, on ne peut se défendre d'une certaine crainte sur le sort de nos :pauvres mines régionales, de nos mines d'Afrique du Nord. Il est certain que pour elles, la concurrence sera rude et que nous en ressentirons

forcément les contrecoups chaque année, lors des renouvellements des contrats de nouveaux sacrifices nous seront demandés; ce sera à nous de faire un dosage heureux entre les petits navires pour desservir nos lignes traditionnelles et les plus gros pour nous tenir à la hauteur de la concurrence internationale.

Tous ces développements industriels sont d'ailleurs favorisés. par l'exportation des capitaux d'Indochine ou toutes les ... des Sociétés colonisatrices ont le souci de déménager le plus rapidement leurs actifs d'une zone peu hospitalière.

Un problème important se posera, c'est celui de la main d'oeuvre, car la technique ne résume pas tout, et l'on sait combien la main-d'oeuvre noire laisse à désirer.

Il semble cependant que le standing de l'indigène se soit amélioré; l'implantation des coutumes européennes crée des besoins et nous devrions nous en réjouir, si ces braves Noirs ne prenaient aux Blancs que les qualités, or-, malheureusement, ils semblent avoir encore plus d'attrait pour leurs défauts, et dans ce domaine, on n'est pas sans inquiétude sur le développement d'un alcoolisme qui commence à faire des ravages énormes. Le trafic du vin est en montée constante des chais nouveaux se créent, mais l'état sanitaire suit une courbe nettement contraire.

TRAFIC PARTICULIER DU PORT DE CAEN

Au point de vue pondéreux rien à signaler, sinon une augmentation des charbons américains (généralement à faux-ponts), droiture d'USA. par bateaux de 3.000/4.000 t. Ces navires sont d'un déchargement très lent et entraînent forcément des retards pour le bateaux en stationnement derrière eux.

Au point de vue marchandises diverses, nous avons ressenti ces temps derniers un certain freinage, en raison de l'irrégularité de nos départs et de la lenteur de nos acheminements et rotations tant sur le Maroc que sur l'Algérie. Notre clientèle a manifesté son mécontentement au point de nous abandonner. Nous avons pu récemment affréter un navire en time-charter qui sera spécialisé sur la relation Portugal, et nous permettra de reprendre des escales plus régulières sur les autres destinations.

Nous vous avons tenus au courant des difficultés que nous avons avec nos collègues en ce qui concernait la politique des conférences de l'Armement Français pour la desserte des ports d'Algérie et de Tunisie. Nos Collèges qui fréquentent les grands ports dits impériaux ne voyaient pas sans inquiétude le développement du trafic des divers du port de Caen et ils ont cherché à entraver notre action en créant des pools par zone qui nous auraient fait reverser le montant de nos frets en cas de dépassement de

nos quotas. Nous ne pouvons donc accepter cette position, et nous avons donné notre démission des accords pour le mois de juin. Nous réclamons des quotas spéciaux pour Caen et St-Malo, ports que nous desservons, quotas qui ne seront jamais affectés par les tonnages respectifs que pourraient réaliser nos ports et ceux de Rouen et de Brest.

Les derniers contacts que nous avons eus nous indiquent que nos Collègues abondent dans notre sens et seront vraisemblablement disposés à nous donner satisfaction.

En Méditerranée, nous sommes satisfaits de la situation actuelle et nous commençons à récupérer le bénéfice de nos efforts pendant plusieurs années dans cette zone.

SITUATION DE LA FLOTTE

L'évènement principal fut la mise en service du « BORÉE ».

Avec la collaboration des Chantiers, nous avons fixé notre choix sur un navire rapide, nos espoirs ont été très largement dépassés. Les nouveaux moteurs Pielstick dont c'était la première application sur un navire de la Marine marchande, se sont révélés d'un excellent rendement et le « BORÉE » a battu très largement le record de vitesse sur une relation très concurrentielle de Casablanca à Dieppe, pour les primeurs.

Le « HÉBÉ » sera lancé au début du mois de mai, mis à disposition vraisemblablement le 1^{er} septembre; nous pourrons, dès cette date, le mettre sur le trafic des pommes de terre en sortie de St-Malo qui s'annonce chaque année de plus en plus important.

Le premier navire de 1.200 t. 15 n. Dubigeon, devrait être lancé vers le mois de septembre et mis en service le 1^{er} décembre. Pourvu que Dubigeon le constructeur, tienne sa promesse, car vous savez que décembre est le meilleur mois de l'année pour les primeurs. Le deuxième de cette série devrait suivre, au mois de mars.

Nous avons également commandé 2 navires de 3.400 t. à Bretagne, navires du type « ARISTÉE », « NÉRÉE ».

Pour régler les échéances aux chantiers, nous avons dû recourir aux emprunts et pour ces derniers navires, le programme financier n'est pas encore définitivement conclu; c'est pour cette raison que vous ne les voyez pas encore figurer dans les journaux professionnels, sur les programmes de construction.

La Construction maritime française a bénéficié d'un rush absolument inespéré depuis la fin de l'année. Lorsqu'en octobre nous avons lancé la dernière unité, le « BORÉE », les Chantiers n'avaient rien en carnet, Ceux de Dubigeon, Bretagne, nous demandaient de leur passer de nouvelles commandes. Comme notre position financière ne nous en

donnait pas les moyens, nous avons accepté, à condition qu'ils s'occupent du financement. Naturellement les Chantiers acceptèrent., mais nous nous sommes vite rendus compte, que c'était une promesse illusoire, car les Banques *qui*, comme chacun sait, sont sans pitié et ne prêtent que sur garanties, se sont retournées vers nous, qui étions encore très essoufflés des réalisations des années précédentes. Il a donc fallu de nombreuses discussions avant d'aboutir. Ces pourparlers eurent lieu dans les mois de septembre et octobre dernier.

Peu de temps après, sans doute en raison de la hausse des frets, tous les Armateurs français et étrangers passèrent des commandes très importantes, et nos Chantiers nationaux furent vite servis, car ils étaient les seuls à avoir encore des cales libres. L'Administration de la Marine marchande elle-même fut surprise. Alors que quelques mois auparavant elle poussait les Chantiers à utiliser les crédits de la Loi d'Aide, brusquement ceux-ci furent complètement absorbés et le robinet fut fermé dès début janvier. Naturellement les retardataires gémissaient, les Chantiers protestèrent et après avoir recherché les commandes étrangères, tout le monde se plaignait d'un contrat de 4 navires pétroliers de 50.000 t. qui à lui seul avait absorbé une grande partie des crédits d'État.

Au point de vue français, nous devons nous réjouir, car il y a bien longtemps que nous n'avons construit des bateaux pour l'étranger.

SITUATION DES FILIALES

SoMarCo continue son action maritime en exploitant des navires de petit tonnage sur les ports de Londres et des principales villes scandinaves. Les résultats, en tant qu'exploitation propre des navires, sont assez décevants. Par contre, les opérations accessoires portuaires sont plus rémunératrices ; c'est un fait regrettable contre lequel nous protestons sans cesse, car nous estimons que le profit doit revenir au bateau, créateur du trafic. Il est normal que les annexes vivent, mais il ne faut pas que ce soit au détriment de la constitution des réserves pour le matériel, car lorsque le bateau n'est plus rentable, il n'est pas renouvelé et son départ entraîne l'anéantissement de tous ceux qui en profitent dans le port ..

L'affrètement donne de bons résultats, et SoMarCo essaie d'étendre sa clientèle en dehors de celle qui lui est propre, c'est-à-dire celle de la Navale Caennaise. Nous avons la satisfaction de constater que grâce à ce gros appoint SoMarCo est maintenant l'un des principaux Courtiers de la place de Paris.

Le Bureau de Marseille fait preuve maintenant de plus d'optimisme; pendant plusieurs années il n'a connu que des déficits, l'heureuse revalorisation des frets sur l'Afrique du Nord permet une situation plus équilibrée.

A La Nouvelle, situation toujours difficile, mais sans gravité. Nous nous efforçons de l'aider, mais la place est bien ingrat

A Alger, nous nous sommes mis dans nos meubles, tout en gardant une cohabitation avec Baltica. Là aussi, nous constatons les heureux résultats de la politique d'entente entre Armements de la Méditerranée.

A Nemours statu quo favorable. Les travaux. d'aménagement du port continuent, mais l'Entreprise qui en était chargée vient de déposer son Bilan.. Le secteur Travaux Publics est très. lourdement handicapé pour l'instant et les grandes maisons paient cher les audaces qu'elles se sont permises. Il est vrai que l'Entreprise de Nemours avait été, dans ce domaine un. peu aventureuse. Cela risque de retarder de quelques années le développement de ce port.

Au Maroc, toujours compétition. Nos Marocains ont eu à souffrir d'un manque de navires peu adaptés. Le « BORÉE » leur redonne des possibilités d'action et de compétition ; la vente du « HÉBÉ » les renforcera encore, mais le rendement de ligne sur cette zone est bien aléatoire.

La SOGÉNA a mis en activité l'agrandissement de son Chai.

Caen voit sans cesse augmenter son trafic de divers et c'est bien à la SOGÉNA qu'il le doit.

L'Atelier de Mécanique fonctionne bien, rend de grands services pour l'entretien des navires ; nous nous en apercevons dans le domaine des réparations.

La Menuiserie souffre d'une concurrence terrible des différents ateliers régionaux et c'est un. secteur qui a toute notre attention.

Quant au Frigo, il a fait l'an dernier une belle année, résorbant une partie de ses pertes. 1955 s'annonce favorable, le trafic des viandes est florissant; nous regrettons presque même maintenant de ne pas avoir prévu notre frigo plus grand.

Par contre la conservation des primeurs ne donne pas ce que nous espérons. Il faut dans ce domaine savoir :prévoir, mais la prévision est bien difficile par l'incertitude des informations et les vellétés de la clientèle.

La section Travaux Publics est, par contre, bien décevante. Nous résorberons progressivement ce secteur, au fur et à mesure de la finition de nos :programmes., Au moment où la Construction va restreindre ses crédits.!i il ne serait pas raisonnable de persister dans un secteur si concurrencé,

Sn résumé 1955 s'est amorcé dans des conditions favorables. Il est difficile d'en déceler les causes, elles sont multiples. Nous craignons_ cependant que la principale soit un sentiment d'insécurité dans l'avenir qui hâte les gens à se couvrir avec trop de hâte. Sachons nous contenter du présent, qui est plus favorable; qu'il ne l'a été depuis deux *ans*.

AUTRES ARTICLES

- Le coin des techniciens : le gouvernail actif Pleuger ;
- Problème d'habitations : CIL, Venoix ... ;
- Record du monde de la CC 7107.

Il y a cinq ans. Le « STE-ANNE »

Le « SAINTE-ANNE » disparaissait et avec lui son équipage. En ce pénible anniversaire, nous pensons davantage à ces victimes de circonstances tragiques, qui n'ont jamais pu être éclaircies.

Nous n'oublions pas l'ardeur qu'ils avaient apportée à la constitution de cette ligne dont les débuts furent particulièrement pénibles, et c'est souvent leur optimisme qui nous donnait foi dans le résultat.

Ceux qui les ont connus sont certainement en pensée avec nous en ce triste jour.

--o-0000-o--

n°43 - septembre 1955

SILLAGE

Avant de vous faire le compte rendu de la situation commerciale, nous voudrions rectifier deux erreurs que nous avons.

commises dans les précédents numéros.

Nous vous disions notre position concernant la section travaux publics de la SOGÉNA et notre intention de résorber cette activité. C'était exact pour le secteur maçonnerie et béton dont le rendement laissait à désirer. Il en est tout autrement pour la section des engins pelles et Bulldozers qui, grâce à l'initiative de ceux qui en ont la charge, non seulement continue son activité, mais progresse d'une façon satisfaisante. Nous avons tout récemment enlevé quelques petites adjudications qui nous donnent des espoirs pour l'avenir.

Nous vous signalions également les difficultés que nous éprouvions au port de Gennevilliers, en ce qui concerne le trafic réalisé à Paris par la SoMarCo. Vous savez que nous avons le souci de faire bénéficier le navire de tous les avantages des opérations maritimes, afin que le bateau puisse s'amortir, c'est-à-dire **se** renouveler. Trop souvent les industries annexes privent le bateau de recettes, ce qui n'incite pas l'armement à développer son effort. C'est pour cette raison que nous insistons toujours pour que les comptes d'escales ne soient pas grevés de frais exorbitants de consignation, manutention et autres. Or, à Gennevilliers, c'est la Chambre de Commerce qui fait elle-même les manutentions, ce qui donne d'ailleurs beaucoup moins de souplesse aux manutentions et, contrairement à ce que nous disions, le bénéfice des bateaux résulte seulement de l'exploitation maritime, dont le rendement cette année est satisfaisant, ce que nous apprécions après avoir passé une période de mise au point, qui coïncidait avec des soucis d'inondation en Seine et de grève à Londres.

Nous tenons donc à féliciter doublement de leur effort tous ceux qui concourent à ce résultat. Mais le but à atteindre est de voir flotter un pavillon français sur une des unités utilisées nous y pensons, mais cela coûte cher.

La tendance générale des marchés reste favorable.

Nous avons la crainte, pendant la période réputée creuse de Juillet-Août-Septembre, à avoir quelques difficultés pour « caser » nos navires, et nous avons recommandé au Bureau de Paris de prendre toutes les précautions pour assurer le maintien des

rotations. Or, contrairement à nos prévisions, ces mois ont été très actifs et l'ensemble vient de vendre 700.000 t. à la Finlande d'ici la fin de l'année. Nous souhaitons que ces opérations soient profitables pour le Trésor et que les primes à l'exportation payées *pour* favoriser ce trafic, ne soient pas assez importantes pour diminuer l'intérêt de ce nouveau trafic.

Les besoins de charbons américains ont une répercussion sur les taux de frets, car ils utilisent une grande partie des tramps et notamment des liberties et la côte du marché des frets s'en ressent. On signalait récemment des contrats pour durée de 3 ans, ce qui laisserait supposer que ce trafic est maintenant bien établi.

Il y a quelques à coups dans nos livraisons. Les exportations restent favorables. Nous éprouvons toujours des difficultés *pour* ravitailler le petit port de Flixborough qui n'est accessible à nos bateaux que pendant environ 15 jours par mois; nous concentrons sur cette période tout le tonnage dont nous disposons; les navires se succèdent les uns aux autres, mais malgré cela nous n'arrivons pas à effectuer tous les enlèvements.

Or, ce petit port dessert une industrie sidérurgique qui est un client particulièrement intéressant *pour* les minerais normands, puisqu'il ne peut être ravitaillé que par bateaux petits ou moyens. C'est pour cette raison, que tous les navires que nous avons commandés ces temps derniers sont prévus pour accéder au poste de Flixborough. Mais, comme ce poste ne peut recevoir qu'un bateau à la fois, nous espérons que les travaux seront rapidement poussés pour améliorer la réception et augmenter les tonnages.

On se préoccupe toujours beaucoup des mines de l'ouest de la Côte d'Afrique, la première en sortie de Conakry expédie maintenant des tonnages très importants, et les Collègues et nous-mêmes, effectuons des transports par gros navires. L'étude d'une nouvelle Mine de Mauritanie se poursuit et celle du Ga.bon pour le minerai de manganèse, envisage d'exporter presque 10 millions de tonnes. Ce sont des chiffres qui font frémir par leur importance et qui incitent les armements à étudier des navires gros porteurs de 14 et même 20.000 t. Avant de s'engager dans cette voie il est bon d'avoir l'assurance de contrats de longue durée pour assurer la rentabilité de pareils monstres, d'autant plus que les minerais traditionnels de Suède et du Canada, minerais qui sont d'une qualité supérieure, n'ont pas encore pratiqué une politique de compétition. Il est certain qu'en cas de concurrence trop sensible, ils pourraient baisser leurs taux et risqueraient de porter préjudice au développement des mines de l'Afrique Noire.

En dehors des mines de la région bas-normande, nous transportons pour le compte des Anglais des minerais par bateaux

de 5 et 7.000 t. pour le compte de l'organisme d'importation dénommé BISC~BE. Nous avons eu la satisfaction, en recevant les représentants de cet Organisme, d'apprendre combien il est satisfait de nos services. Ils nous ont demandé d'étudier un contrat de 150.000 t. sur chacune des années 1956 et 1957; ceci prouve que l'Armement français, malgré ses charges, peut, par une bonne exploitation, être compétitif avec l'Armement étranger.

La grosse demande qui a permis de satisfaire à la fois les armements de trafics pondéreux et ceux de ligne régulière. sur le marché international, les phosphates sont demandeurs même de pavillon français, o'est un fait assez rare pour qu'il mérite d'être signalé.

MARCHANDISES DIVERSES

Malgré la période des congés qui a eu une répercussion sur le trafic général des affaires, nos navires ont été, dans l'ensemble, bien utilisés. vous savez que nous sommes toujours en discussion avec nos Collègues au sujet du fonctionnement de ces Pools tant sur l'Atlantique que sur la Méditerranée. Les nécessités de notre Compagnie nous avaient incités à prendre une position assez ferme pour réserver nos activités tant à Caen qu'à St-Malo, et demander qu'un pool spécial soit fait pour ces deux ports ; nous nous engageons par ailleurs à ne pas démolir systématiquement le programme d'entente entre les armements. Des promesses nous ont été données verbalement mais rien de concret ne nous a été signé; nous sommes donc sur cette zone d'Atlantique et de Nord France dans une position d' expectative . En Méditerranée nous constatons qu'après avoir réduit l'importance de la représentation de la SNC *par* la vente du « FORT LAMALgue » et du « PHÉBÉ », nous nous trouvons en position relative réduite par rapport aux Collègues qui, au contraire s'étaient développés. D'autre part, abandonnant la liaison sur la Tunisie, nous avons des quotas dont jusqu'à présent on n'a pas voulu tenir compte pour réduire nos excédents de transports sur l'Algérie et l'Oranie. Dans ces conditions nous n'avons pas voulu renouveler les accords qui arrivent à échéance le 1er août, avant d'avoir satisfaction sur ce point.

SITUATION DU PORT DE CAEN

Notre port est un des rares à maintenir les tonnages d'avant guerre et ce malgré la grosse diminution de l'importation des charbons. Le trafic des marchandises diverses est sans cesse en développement et nous avons bénéficié dans les derniers mois d'importations très importantes de céréales sur l'étranger. Il ne s'agit que de petits bat.eaux mais ceux-ci contribuent très largement à **améliorer** l'activité du *port*. Tous les records ont été battus dans la dernière période quant au nombre de navires , entrées et sorties.

Le trafic du vin augmente également et nous allons commencer les agrandissements du chai qui vont porter celui-ci à 40.000 Ht. Nous construisons d'autres hangars pour abriter la marchandise et l'inciter à transiter sur nos quais.

En ce qui concerne les sucres notamment, trafic inconnu à Caen, nous enlevons régulièrement quelques centaines de tonnes à chaque voyage, après avoir réalisé deux lots **de** 1.500 et 800 t.

Nous allons travailler maintenant **le** trafic des tourteaux et nous proposons pour cet hiver l'acheminement régulier d'agrumes ; nous sommes très prudents quant à nos pronostics, car nous sommes un peu déçus des réactions que nous avons ressenties dans nos premières démarches.

Le port de Caen prend progressivement une allure plus coquette, des arbres ont été plantés, les chaussées ont été refaites et l'ensemble donne au visiteur, une impression d'ordre et de propreté qui est pour nous la meilleure récompense de la politique que nous avons préconisée depuis plusieurs années et qui a été sérieusement réalisée par la SOGÉNA

SITUATION DE LA FLOTTE

Peu de changement depuis notre dernier ...

...avons déjà en exploitation, mais ceci n'ira certainement pas sans quelques frictions avec nos concurrents.

Le deuxième navire de 1.200 t., 15 noeuds, ne sera prêt que 3 ou 4 mois plus tard. C'est donc vraiment l'an prochain que nous serons bien équipés pour assurer les lignes que nous avons progressivement établies.

Nous vous avons souvent entretenus de nos préoccupations pour le ravitaillement de la Sté Métallurgique de Normandie en fines à coke d'Amérique. La disparition des fines anglaises, la diminution des fines allemandes font que cette usine sera de plus en plus ravitaillée on charbons américains; c'est pour cette raison que la Chambre de Com-

merce, à l'instigation de la SMN envisage d'agrandir le sas de Ouistreham et des à présent, nous avons mis à la disposition l'« ANTÉE » qui ravitaille directement Caen et qui présente cet avantage d'accéder en tous temps, d'être facile à décharger, puisque self-trimmer, diminuant ainsi le prix de revient de la manutention et le stationnement des nombreux navires généralement en attente derrière les navires étrangers qui accostent au quai au charbon.

Pour résoudre ce problème, nous avons étudié un navire qui dans les conditions actuelles du sas pourra, avec 7.300 t. D.W. , amener régulièrement à chaque escale 6.800 t. de fines à coke. Nous l'avons commandé aux Chantiers de Bretagne, il sera prêt en janvier 1957. Nous regrettons que nos moyens financiers ne nous aient pas permis d'en commander un deuxième exemplaire.

Lorsque le port de Caen sera agrandi, ces navires pourront être placés sur les trafics phosphates et minerais d'Afrique du Nord ; il y a donc toute sécurité d'emploi pour eux. Dès que le gabarit du sas sera définitivement déterminé, nous étudierons des bateaux les mieux adaptés à ses dimensions.

Au point de vue de la Construction navale la loi d'Aide aux Chantiers qui permet de compenser la différence entre les prix français et étrangers, a cessé de fonctionner à la fin du mois de juillet, par manque de crédits, et surtout par complète saturation des cales des Chantiers français. Nous avons pu heureusement placer nos navires avant cette date fatidique.

SITUATION DES FILIALES

SoMarCo poursuit ses efforts pour le développement du port de Gennevilliers les résultats sont dans l'ensemble favorables, et des ententes avec les affréteurs allemands et certains Collègues français devraient donner de bons résultats pour l'exploitation des relations sur Hambourg et la Scandinavie.

SoMarCo dirige également les quelques navires affrétés en collaboration avec une maison d'Anvers sur la ligne du Vénézuéla. Nous sommes très combattus, l'époque n'était peut être pas très favorable pour affréter des navires, en raison du taux élevé du time-charter. Nous avons des pertes dans l'ensemble, elles sont supportables et c'est de l'ordre des frais d'études qu'il faut bien engager en vue des développements ultérieurs.

Rien de spécial à signaler pour SOGÉNA qui maintient son activité traditionnelle. Un concurrent s'installe à Caen sur le trafic vins en chai ; nous pensons qu'il limitera ses

activités à certains clients qui refusent systématiquement de passer par nos services. Nous ne croyons pas que cela ait une grosse répercussion sur l'activité de notre filiale.

Rien de spécial à Marseille et à Alger. A Casablanca se prépare et se discute la campagne prochaine des primeurs. Casablanca s'occupe également d'une affaire de travaux publics dont nous avons hérité dans une liquidation plutôt difficile avec des amis qui ont été contraints à cette triste nécessité.

D'une manière générale, nous pensons souvent à tous ceux qui travaillent en Afrique du Nord, dans une ambiance bien pénible, ce qui complique le travail professionnel et qui assombrit les sentiments qu'un Français peut éprouver lorsqu'il est loin de la Métropole.

SAINT-MALO

Vous savez que nous sommes associés à St-Malo avec des Malouins et que le petit chai de 5.000 Hl vient d'être porté

à 10.000 Hl. Il a été mis en service il y a quelques mois et donne satisfaction. Nous attendons que les agrandissements soient terminés et que le chai soit bien pomponné pour faire une inauguration officielle.

Naturellement, cela n'a pas plu à certains de nos Collègues qui manifestent quelques réactions; c'est à ne plus savoir où aller, puisque, même en territoire neuf, on discute notre place.

Le ravitaillement de St-Malo et de Caen nous a incités à prendre une participation, modeste d'ailleurs, avec des amis spécialisés dans les vins, pour l'achat du « St-MARCET », ancien sister-ship du « TSELFAT ». Ce bateau va être prolongé et porté à 12.000 Hl. avec cale de quelques centaines de mètres cubes. Il conviendra très bien pour le petit port malouin.

Quant à la Sté Frigorifique de Normandie, elle donne toute satisfaction. Pratiquement les chambres sont pleines, elles se sont vidées en viandes congelées pour se remplir en beurres. Nous sentons qu'il y a beaucoup à faire dans ce secteur; nous allons procéder à des agrandissements, mais nous sommes modérés dans nos ambitions, d'abord en raison de la complexité de toutes ces activités et aussi en raison des besoins financiers.

Car c'est là la préoccupation principale; les besoins en navires, les nécessités des agences, les développements de certains trafics qui donnent des espoirs, les filiales qui ont besoin de se développer, tout cela représente des sommes considérables, que même les augmentations de capital forcément limitées, n'arrivent pas à couvrir. Ceci

n°43 - septembre 1955

donne lieu à des études de programmes financiers et de nombreuses conversations avec des organismes, qui dans l'ensemble prédisposent à la prudence.

--o-0000-o--

n°44 - décembre 1955

SILLAGE

L'année 1955 touche à sa fin.

Dans quelque temps, les Services comptables compileront les comptes, tritureront les chiffres, établiront les statistiques et le tout se résumera en un tableau : Le Bilan d'une année que l'on baptisera « Exercice », avec le millésime 1955. L'ensemble sera groupé dans un dossier, et fera dorénavant partie du passé.

Quel souvenir nous laissera l'année 1955 ?

Sur le plan maritime, l'année fut favorable. Les navires eurent leur plein emploi, les contrats furent exécutés normalement. Nous avons, bien entendu, subi tous les contrecoups et les soubresauts ressentis dans les différents ports et par les différentes industries, mais grâce au dévouement de tous et souvent grâce à certaines initiatives personnelles prises par états-majors et équipages, nous n'avons pas eu trop à souffrir des immobilisations stériles, pendant les périodes troublées des grèves.

De cela nous vous sommes très reconnaissants, et vous avez ainsi contribué à renforcer le bon renom de la Compagnie. Sur le plan technique, la flotte SNC s'est agrandie, les unités, par le jeu des constructions neuves, deviennent progressivement plus rapides, mieux adaptées au trafic.

Sur le plan des Filiales, nous avons poursuivi les programmes que nous nous étions tracés. Pour l'instant, nous nous cantonnons dans nos projets actuels, et cherchons dorénavant à les parfaire sans les étendre, pour que tous ces efforts ne soient pas réalisés au détriment du développement de la flotte base même de toute notre organisation, appliquant ainsi le sage conseil, qui trop embrasse ».

Sur le plan Constructions immobilières, nous avons sans cesse un plus grand nombre de maisons à mettre à la disposition du personnel, et nous espérons, dans 2 ans, pouvoir répondre ainsi à toutes les demandes qui nous seront faites.

... dès à présent, sans connaître encore les chiffres exacts de nos résultats, on peut considérer que 1955 a été une bonne année, et dans l'ensemble, nous avons réalisé ce que nous avions projeté.

SITUATION ÉCONOMIQUE ET COMMERCIALE

Étant transporteurs de matières premières (trafic des pondéreux) et de produit finis (marchandises diverses), nous suivons avec attention l'évolution économique de toutes les régions que nous desservons, cherchant même à les prévoir

Au point de vue pondéreux, nous assistons à cette transformation progressive des sources d'alimentation des combustibles.

La vieille Europe n'arrive plus à se suffire à elle-même pour alimenter toute la sidérurgie qui était autrefois la base de ses activités et l'acier qui n'était qu'une production européenne ou américaine, devient maintenant une production mondiale.

C'est maintenant le charbon américain qui doit, en très grande partie alimenter les fours à coke européens, et nous subissons la disparition progressive des cargaisons de petit tonnage qui sortaient de la côte Ouest d'Angleterre ou des ports de Rotterdam et d'Anvers.

Le trafic de charbon qui était du cabotage devient un trafic transocéanique, donc long-courrier, et les ports qui n'étaient pas adaptés pour de tels tonnages, sont dans la nécessité de s'agrandir. C'est le cas du port de Caen. Nous dirons plus loin dans notre rubrique régionale, ce qui est réalisé dans ce domaine.

Au point de vue minéral, la concurrence des mines d'Afrique, la découverte et la mise en exploitation des mines du Labrador dont les productions doivent atteindre des chiffres record, nécessitent aussi l'utilisation de très gros tonnages.

Toutes les régions grouillantes de populations surpeuplées et partant, sous-alimentées, sont en complète évolution. La Chine, l'Indochine, les Indes, l'Égypte, pour ne citer que les principales, se sont progressivement dégagées de toutes les emprises que l'on baptise, peut-être à tort, « colonialistes », et doivent maintenant assurer elles-mêmes leur propre organisation et leur propre ravitaillement.

Les grands responsables dont certains sont tout nouvellement mis en face de leurs responsabilités, montrent un empressement à réaliser le plus vite possible l'ensemble qui leur manque, et tout ceci ne va pas sans heurts et sans conflits, car la politique et l'économique se trouvent sans cesse mêlés : le rôle de chacun n'est pas encore défini

Mais comment pourrait-on les critiquer quand on constate que dans la vieille Europe elle-même, nous sommes encore loin d'avoir atteint l'équilibre.

Il n'en reste pas moins que des besoins immenses apparaissent et qu'il faut rapidement les satisfaire. C'est sans doute là l'origine de ce rush qui s'est produit depuis 1 an, qui n'avait pas été prévu, et qui nous change un peu de ceux auxquels nous avons assisté dans le passé.

· Car autrefois, et c'était assez triste à noter, c'était l'approche, des conflits mondiaux qui était la source d'origine de la prospérité passagère. Les conflits n'ont certes pas disparu. ou tout du moins on en parle moins, Mais pour l'instant, le grand « boum » auquel. on assiste, semble la résultante d'une évolution et d'un appétit de populations innombrables à acquérir un minimum vital.

Certaines de ces régions possèdent maintenant des industries sidérurgiques. On aurait pu craindre que celles-ci auraient limité les exportations européennes, il n'en est rien. De grandes usines de tissage se créent, l'agriculture s'améliore se développe et nécessite un outillage énorme, des fabricants de tracteurs, de camions, d'autos, s'installent dans tous les coins du Monde et néanmoins, les navires sont encore assez bien remplis et nous préférons de loin ces transports aux transports militaires qui ont fait la fortune de quelques exercices passés.

Il est seulement regrettable de constater que beaucoup de ces nouveaux pays agissent sur des pressions extérieures, et les Gouvernements eux-mêmes ne sont pas libres de leurs décisions, puisque pour réaliser leurs programmes, il leur faut faire appel à des capitaux étrangers et souvent même à ceux des pays réputés non capitalistes.

Les régions peu peuplées, Arabie, Moyen-Orient, qui vivaient dans des conditions primitives et plus que médiocres, sont bénéficiaires maintenant de toutes les ressources dont les sociétés pétrolières les gratifient. Cela est évidemment sujet à des conflits, et à des querelles, mais il n'en reste pas moins que tous ces pays veulent s'équiper et veulent mieux vivre.

Il est seulement regrettable que pour des raisons idéologiques, ils veuillent aussi semer la pagaie chez leurs voisins et créer des mouvements tels que ceux de l'Islamisme, qui ont des conséquences plus religieuses et politiques qu'économiques.

Ces pays deviennent maintenant des grands centres. Souhaitons que tout cet ensemble soit bien coordonné, et que ce désir d'amélioration de la condition humaine, qui est estimable en soi, ne soit pas à l'origine d'autres conflits de haine et de xénophobie.

Il serait aussi souhaitable que toutes ces améliorations apportent une meilleure condition de vie et d'habitat, et que s'ensuive aussi une amélioration des individus, de leur comportement, afin qu'ils soient dignes de leurs aspirations politiques.

SITUATION DE LA FLOTTE

Les grèves de Nantes particulièrement tristes et pénibles, ont été pour nous assez graves de conséquences, car elles ont retardé de plusieurs mois la mise à disposition des navires que nous avons commandés.

Le « HÉBÉ » qui aurait dû être livré en juin, d'après le contrat, vient seulement d'être mis à notre disposition.

Le premier navire de 3.400 t. « Pondéreux », « PHÉBÉ », sister-ship d' « ARISTÉE », « NÉRÉE », devrait déjà naviguer depuis longtemps. Or, il ne sera lancé qu'en janvier pour prendre son service en avril et l' « AMALTHÉE », navire de 1.200 t. rapide, ne pourra évoluer en Méditerranée qu'au printemps prochain.

Depuis notre dernier bulletin, nous avons commandé un autre navire de 7.300 t. pour pouvoir desservir la Métallurgie de Normandie en charbon d'Amérique, pendant la période d'aménagement du Sas. Les deux navires qui pourront traverser l'Atlantique dans de bien meilleures conditions que ne peut le faire l' « ANTÉE » actuellement, seront ultérieurement convertis sur d'autres trafics, lorsque nous pourrons disposer de navires de 10.000 t.

Enfin, ayant trouvé des occasions favorables pour la vente de certaines unités, le « THISBÉ », l' « ÉNÉE », nous en avons profité pour commander deux unités rapides, 15 nds., 3.000 t. pour renforcer notre position sur les lignes du Maroc ou d'Algérie. Nous aurons des navires extrêmement modernes, de vitesse convenable, et particulièrement bien ventilés. Comme nous constatons un accroissement des demandes dans ce secteur, nous croyons devoir renforcer notre position pour ce trafic.

Notre d'affrètement de Paris, la SoMarCo, qui travaille depuis plusieurs années sur le port de Gennevilliers pour les relations avec les capitales nordiques et scandinaves, est sur le point de commander un navire très étudié et qui sera, de loin, le meilleur de toute la flottille qui vient escale à Gennevilliers. Ce bateau, en raison de l'embouteillage de tous les chantiers, ne sera prêt vraisemblablement que dans 20 mois ou 2 ans, mais nous aurons là une unité qui fera honneur à notre pavillon.

LE PORT DE CAEN

Des réunions ont eu lieu ces temps derniers, et un grand pas a été fait, tout au moins dans le domaine de la préparation des travaux de l'agrandissement du port. Les Collectivités se sont mises d'accord pour le financement : Conseil général, Municipalité, Chambre de Commerce, associent leurs ressources à celles de la Société Métallurgique

de Normandie, pour qu'un plan soit établi dans le début de l'an prochain, ce qui devrait permettre le démarrage des travaux courant de l'été 1957.

Nous serions en avance sur nos prévisions, et l'on peut penser fin 1959 ou début 1960, voir s'ouvrir des portes d'écluses larges, pour l'accès des liberty-ships dont un certain nombre d'unités seront encore en service à cette époque, et pour l'escale d'unités nouvelles spécialement conçues, donc mieux adaptées.

Ces possibilités créeront, dans le futur un nouvel attrait pour notre port et notre région et nous espérons que des industries nouvelles apporteront leur tonnage à celui déjà existant et contribueront à la reconversion des activités régionales qui, jusqu'à présent, et par suite des événements, étaient principalement axées sur la reconstruction.

Le port de Caen va battre cette année son record de tonnage ; tous Les secteurs ont été abondants et 1955 figurera parmi les belles années. Nous souhaitons qu'elle soit rapidement dépassée, grâce aux possibilités nouvelles qui seront données ultérieurement.

Quant à Alger, nos tonnages vont toujours en augmentant et nous envisageons de nous renforcer dans ce secteur.

Si, dans l'ensemble, l'année commerciale est favorable, par contre, au point de vue français, elle laisse dans nos coeurs des sentiments pessimistes et douloureux. Ces problèmes dépassent le cadre de notre bulletin de liaison qui n'a pas l'objectivité voulue pour traiter les questions d'ordre général, mais comme nous sommes tous des citoyens d'une même nation et que nous vivons des relations de l'Union Française, nous pouvons néanmoins exprimer l'angoisse que nous ressentons en assistant à l'effritement progressif de tout un Empire colonial.

Quand on pense aux sacrifices qu'il a coûté, et nous ne voulons parler que des sacrifices humains, on ne peut que déplorer la politique d'incompétence et d'incompréhension de tous ceux qui nous ont gouvernés, et qui nous ont menés à la situation où nous nous trouvons. Et nous pouvons d'autant plus porter un jugement que d'autres nations, tout près de nous, ont eu les mêmes problèmes et ont su appliquer des méthodes autrement dignes tout en restant efficaces, et moins douloureuses pour leur population..

Comme en cette fin d'année les espoirs se font plus précis et les vœux plus chaleureux, cette époque nous incite à espérer qu'un changement complet se produira pour que nous ne revoyons pas les jours pénibles qu'ont vécu les Français d'Indochine et

ceux que vivent actuellement les Français du Maroc et de Tunisie. Nous ne voulons pas en énumérer d'autres, pensant que cette plaie se cicatrisera.

Et nous qui sommes le trait d'union entre ces Pays, nous ressentons beaucoup plus que d'autres leurs blessures et leurs souffrances.

À tous, ceux de la SNC et de ses Filiales, nous adressons en cette fin d'année nos remerciements pour une collaboration fructueuse, efficace et cordiale, et nous les assurons de tous nos Voeux, pour eux et leur famille.

SPORTS

Départ à la retraite du cdt Quentin. Terrain de foot-ball et boulodrome au Môle.

--o-0000-o--

SILLAGE

SITUATION COMMERCIALE

L'hiver fut tardif et rigoureux, les navigants en savent quelque chose qui pendant les deux derniers mois ont sérieusement souffert de la rigueur d'un froid inaccoutumé.

Ces conditions météorologiques ont bouleversé les rotations des navires; nous avons eu la chance de partir à temps de la Baltique et nous n'avons pas eu de bateaux immobilisés par les glaces.

Par contre en Angleterre les grues hydrauliques étaient gelées les chargements de fines lavées pris en masse dans les wagons ; ceci est un fait qui n'est pas nouveau⁹ mais nos Amis Britanniques malgré leur longue expérience n'ont apporté aucun remède à cette situation qui se renouvelle tous les ans.

Mais le fait le plus grave ce fut la prise par les glaces du Rhin et des canaux, impossible d'expédier nos tonnages prévus pour les sidérurgies étrangères.

Ce n'est plus maintenant qu'un souvenir, mais les résultats se sont fortement ressentis de cette mauvaise période.

Dès le dégel le trafic a repris et nous retrouvons nos cargaisons de Russie, de Pologne, de minerais, de phosphates, les éclatements des cargaisons de fines américaines pour la Sidérurgie Française. Il semble que nous soyons pourvus de façon satisfaisante jusqu'à la période d'été.

Cette année nous aurons sans doute un peu plus d'immobilisations du fait des 3 semaines de congés⁹ qui influenceront certainement sur le rendement des chantiers de réparations à un moment où ceux-ci sont sollicités de toutes parts pour les réfections des bateaux dans la période creuse.

Ainsi donc au point de vue pondéreux aucune préoccupation. En Méditerranée, malgré l'ambiance pénible ressentie par tous les Français, les bateaux de lignes régulières sont alimentés d'une façon satisfaisante et nous n'avons pas supporté, comme nous pouvions le craindre, de diminutions sur les exportations de primeurs et agrumes qui viennent souvent de régions où les conditions de travail doivent être bien pénibles.

Quant aux lignes du Maroc, elles ont mieux rendu cette année mais elles restent néanmoins d'une rentabilité très précaire. C'est un fonds de commerce que nous constituons car nous ne pensons pas que des Armateurs qui se livrent une concurrence très âpre puissent maintenir très longtemps des rotations sur un trafic aussi peu payant.

Les usagers ont naturellement cherché à créer des Conférences d'entente ; elles donnent des résultats décevants et favorisent l'implantation de nouveaux outsiders. Il faut croire que ce trafic a un côté publicitaire qui attire les Armements.

La mise en circuit de deux navires de 1.200 t. rapides nous a mis dans l'obligation d'avertir la Conférence de notre désir de doubler nos Services Marseille/Alger. Vous pensez les réactions chez nos Collègues. Ceci nous a obligés à donner notre démission pour pouvoir agir librement; néanmoins des pourparlers restent en cours. Une chose est certaine, c'est que cette prise de position était inévitable pour nous.

Pour l'instant nous avons envoyé le « NÉLÉE » comme 3ème navire en Méditerranée pour préparer le terrain.

SITUATION DE LA FLOTTE

Nous déplorons toujours des retards très importants pour les livraisons des bateaux en commande. Ces retards pouvaient s'expliquer par les conséquences des grèves de Nantes dont le souvenir reste si pénible, mais ces délais sont largement dépassés et ont d'autres raisons qui nous gênent beaucoup, car nos programmes tenaient compte de l'entrée en service de nos nouvelles unités.

C'est ainsi que l'« AMALTHÉE » qui aurait dû être normalement en circuit depuis le début décembre ne commencera son service que fin avril/début mai. De même le « PHÉBÉ » navire de 3.400 t. pondéreux n'amorcera ses rotations qu'à la même époque.

Nous sommes en pourparlers de vente avec un important armement français de deux navires de 1.700 t. type « ISÉE », « NÉLÉE » et nous avons proposé le « FRANÇOIS LE BRISE » qui, comme vous le savez, est en copropriété avec les Éts LE BRISE de Lorient et un autre bateau de la même série.

Nos Amis Le Brise toujours confiants dans les résultats de la co-participation utiliseraient le produit: de la vente du « FRANÇOIS LE BRISE » à une participation dans un bateau de 3.400 t. en construction à Nantes. Ils rentreraient ainsi dans leur tradition d'Armement pondéreux et n'auraient pas à supporter les vicissitudes de la ligne régulière ni les conséquences d'une politique de conférence propre à la Navale Caennaise, et qui pratiquement leur est étrangère.

Néanmoins, la vente de ces deux navires n'est encore qu'éventuelle.

Rien à signaler pour les autres constructions. Nous sommes toujours en discussion pour le navire de petit tonnage de Paris, qui, selon toute vraisemblance, va être commandé aux Chantiers du Rhin à Strasbourg.

Quant aux études, nous poursuivons le projet d'un navire de gros tonnage pour desservir Caen lorsque le sas de Ouistreham sera agrandi. On envisage maintenant des navires de 14 à 16.000 t. mais avant de prendre position nous désirons connaître de manière très précise les dimensions du futur sas, ce qui ne sera possible que quand les adjudications seront passées.

SoMarCo Paris poursuit son développement notamment dans les liaisons entre Gennevilliers et les ports principaux britanniques et scandinaves. Nous envisageons de construire à Gennevilliers une agence portuaire et nous voudrions qu'elle soit l'embryon d'une organisation plus générale qui comporterait tout ce que l'on appelle communément « Les Auxiliaires de la navigation ». Nous adjoindrons à nos bureaux un centre d'accueil pour les marins qui sont un peu désorientés dans ce périmètre banlieusard dépourvu d'intérêt. Si nous réussissons, nous ajouterons un bureau de « ship-handling », un atelier de réparation et d'entretien pour les bateaux.

Ce sont, pour l'instant des vues de l'esprit, l'avenir nous dira dans quelle mesure il sera raisonnable de les réaliser.

Les Agences de Marseille et d'Alger fonctionnent favorablement. Le fret est facile pour l'instant. À Alger, nous voudrions construire un bureau avec nos amis de Baltica, dans le périmètre portuaire; une concession vient de nous être donnée, ce qui facilitera le travail et les relations maritimes et portuaires.

À Casablanca de bons résultats, qui seraient beaucoup plus concrets si la concurrence n'était pas aussi forte, mais il faut savoir prendre place un long moment pour récolter le profit quand le temps de la moisson est venu.

Rien de spécial à signaler pour la SOGÉNA.

Le frigorifique de Normandie commence ses agrandissements pour développer le trafic des primeurs et du poisson. Nous avons étudié un programme d'organisation de vente par Criée Publique, ce qui normalement devrait être du ressort de la Municipalité si celle-ci s'occupait réellement de l'amélioration du standing économique. Nous envisageons même l'achat d'une machine à fileter les poissons avec conserverie, programme qui comporterait une installation annexe à Port-en-Bessin, qui, à notre sens, devrait être une grande aide pour tous les pêcheurs de ce petit port.

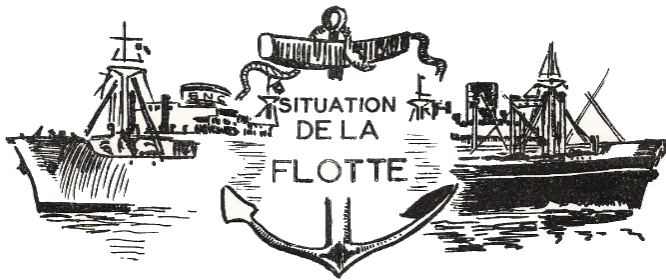
A St-Malo, nous doublons le chai. Le « SAINT-MARCET » dans quel nous sommes copropriétaires doit commencer ses rotations à la fin du mois de mars ; il permettra de desservir dans de meilleures conditions les chais de Caen et de Saint-Malo.

AUTRES ARTICLES

- Les amis de la SNC, rappel des industriels, courtiers et agences d'avant-guerre ;
- Lancement de l'« AMALTHÉE » ;
- Lancement du « PHÉBÉ » ;
- Départ à la retraite cdt Tartoué.

SILLAGE

11



SITUATION DE LA FLOTTE

| | | |
|-------------------|---|--------------------------------|
| GALLIUM (Le Gac) | Quitte le 5 Caen pour Ymuiden | Rotterdam/Caen |
| PSYCHÉ (Couëdel) | En cale sèche à Cherbourg jusqu'au 7 | Diélette-Cherbourg-Flixborough |
| CHLOÉ (Peugniez) | Termine décharg. Le 5/6 à Immingham | |
| ARISTÉE (Couédic) | Attendu le 5 à Caen | Caen/ ? |
| NÉRÉE (Le Deut) | En réparations le 5 à Caen | |
| NIOBÉ (Lesage) | Charge le 5 à Swansea pr Cherbourg & Caen | |

| | | |
|---------------------|---|---|
| CIRCÉ (Roux) | Charge le 4/5 à Rotterdam pr Caen | Caen/ ? |
| DANAÉ (Gilbert) | Quitta le 3 nuit Caen pr Rotterdam (Halouse) | Ventspils/Dieppe & Caen |
| ÉGÉE (Le Franc G.) | Quitta Gdynia pour le Havre | |
| PHRYNÉ (Boché) | Attendu le 4 à Rouen | Caen/ ? - Gdynia/Dieppe & Caen |
| PROMÉTHÉE (Marrec) | En décharg.. à Norresundby | Gdynia/Le Havre-Rouen - réparations |
| ANTÉE (Hervé) | Attendu le 14 à Wilming- ton | USA/Caen |
| THÉSÉE (Lefèvre) | En décharg. à Caen jusqu'au 5 | Rouen/Matadi (gypse) - COA/Caen |
| ASTRÉE (Rollando) | Quitte le 4 Alger pour Tunis | Marseille/Alger-Sfax/Rouen |
| LORIENT (de Bay) | Attendu le 10/11 USA | USA/NF |
| ALCÉE (Rebillard) | Attendu le 4/5 Oran/Nemours | Mostaganem-Nemours/Honfleur & Caen |
| DAPHNÉ (Le Gayouat) | Termine le 4 à Honfleur | Caen-St-Malo/Alger-Oran-Nemours - Nemours/Honfleur & Caen |
| ORPHÉE (Caron) | Charge le 4 à Caen pr Pt-Lyautey-Casablanca | Casablanca/Rouen |
| NÉLÉE (Bastin) | Charge le 5/6 à La Goulette pour Sète | La Nouvelle/Tunis-La Goulette/Sète |
| BORÉE (Renard) | Quitta le 3 Caen pour Casablanca | Casablanca/Dieppe & Caen |
| THISBÉ (Coturel) | Quitta le 31 Caen pour Oran-Alger-Bougie-Philippeville-Bône-Tunis-Sousse-Sfax | Sfax-Rouen |

n°45 - avril 1956

| | |
|--------------------|---|
| HÉBÉ (Lidou) | Quitta le 3 matin Casablanca pour Dieppe & Caen/Casablanca Caen |
| F. LE BRISE (Jégo) | En rotation régulière entre Alger/Marseille/Alger |
| ISÉE (Furic) | En rotation régulière entre Marseille/Oran/Mostaganem/Marseille |

--o-0000-o--

n°46 - septembre 1956

SILLAGE

Vous n'avez pas été sans remarquer l'amélioration apportée à l'édition du SILLAGE

Nous venons en effet d'acheter une nouvelle machine à imprimer, qui permettra de faire une édition plus luxueuse et mieux décorée, espérant ainsi donner plus d'attrait à la lecture des nouvelles de la Compagnie.

Nous nous réservons pour plus tard et grâce à votre collaboration, une amélioration de la rédaction.

Nous remercions déjà Marseille et Lyon pour leur contribution.

SITUATION COMMERCIALE

Elle demeure favorable et dans l'ensemble charbons et minerais ont été acheminés dans des conditions satisfaisantes.

Au point de vue de la réception de charbons à Caen, nous avons été gênés pendant un certain temps par une recrudescence de navires étrangers, qui ont embouteillé le Môle de la SMN en raison des lenteurs au déchargement, ces bateaux n'étant pas des self-trimers.

Ces bateaux, qui amenaient en direct à la SMN des charbons d'Amérique, étaient affrétés à des taux très élevés. A cause de cette cherté même, la SMN en affrète maintenant beaucoup moins, ce qui contribue à dégager le port privé de la SMN et à nous donner plus de tonnages à transporter en transit par Rotterdam, Anvers ou Le Havre.

Pour les minerais, il semblerait que les clients anglais soient moins pressés de prendre livraison, on commence déjà à ressentir quelques signes avant coureurs, non pas de crise, mais de diminution d'activité. Espérons que ce ne sera là qu'un indice passager.

Nous avons par ailleurs un peu plus de cargaisons de Pologne et de Russie, voyages qui complètent heureusement nos rotations et utilisent convenablement les navires du type 3.000 t.

En Méditerranée, nous avons envoyé le plus de navires possible pour montrer à nos Collègues les possibilités de transport de la Flotte SNC Nous remercions tous les équipages qui ont contribué, par cette présence, à renforcer le prestige de la Compa-

gnie. Il ne s'agit pas d'une question de bluff vis-à-vis de nos Collègues Méditerranéens, mais simplement d'une volonté de leur montrer que nous tenons à ce que nos droits soient respectés.

En effet, certaines autres Compagnies se développent sur ces lignes, il n'y a donc pas de raison pour qu'on nous crée, à nous, des difficultés pour absorber le tonnage que nous avons conçu et commandé depuis plusieurs années dans le but, bien défini, de le placer sur la relation Marseille/Alger.

Tous les moyens de pression ont été employés pour nous faire revenir sur notre décision. Le dernier en date fut une convocation, aimable d'ailleurs, au Comité des Armateurs à laquelle assistaient plusieurs hautes personnalités de la profession.

Cette réunion nous a permis de faire connaître quasi-officiellement la position de la Navale Caennaise, et de mettre au courant nos Grands Collègues des tours de passe-passe pratiqués couramment dans les Conférences Méditerranéennes.

Pour la ligne du Maroc la campagne des primeurs a été favorable et pendant la période des vacances où l'on voit à Caen en touristes et passagers des producteurs et transitaires primeuristes, c'est une joie pour nous de constater les compliments, qui sont faits à la Maison pour les Agences et pour l'amabilité des équipages. Nous sommes heureux de vous transmettre ces félicitations, qui reviennent aux uns et aux autres.

Malgré cette bonne réussite, ces lignes sont toujours difficiles du point de vue financier. Il nous faudrait des tonnages un peu plus étoffés et c'est pour cette raison que nous avons commandés 2 bateaux d'une taille supérieure aux « BORÉE », « HÉBÉ » - et aussi ventilés, l'un sera prêt en 1957 et l'autre 1958.

Accessoirement SoMarCo poursuit, en collaboration avec nos Amis Belges, la Maison Sasse, des relations Anvers /Hambourg/Vénézuéla/Colombie. Nous avons fini par être admis comme outsiders autorisés par la Conférence de cette ligne. La période que nous venons de traverser a été dure et même onéreuse nous arrivons maintenant à l'équilibre financier. C'est une relation que nous étudions pour plus tard, quand nous aurons mieux défini les impératifs de cette ligne,

SoMarCo également développe son trafic de Gennevilliers/Londres/Hull et Scandinavie, avec nos amis-anglais et, dans l'ensemble, toute la période dernière a été bonne, après quelques mauvais mois causés par le mauvais temps de cet hiver.

Nos amis Anglais Lockett & Wilson désirent vivement faire une relation Jersey/Guernesey/Grandville « Passagers » et « Marchandises », un véritable petit trafic permanent qui ne pourrait être réalisé que sous pavillon Jersiais.

Nous avons donc pris les premiers contacts à Grandville pour voir ce qui pourrait être fait. Il y a eu de nombreux essais dans le passé, mais sans lendemain, espérons que notre association sera plus heureuse.

SITUATION DE LA FLOTTE

Jusqu'à présent chaque SILLAGE annonçait un lancement, c'est vraiment exceptionnel que cette fois-ci aucun évènement de ce genre ne se soit produit dans les derniers mois. Cela provient surtout du fait des retards des Chantiers, car l'« ÉNÉE » à Dubigeon qui est un « AMALTHÉE » allongé de quelques mètres, devrait déjà être à flot. En raison des congés payés et des retards, il ne sera lancé qu'au mois de septembre.

Le « PROTÉE » premier navire de 7.300 t. spécialement étudié pour la relation U.S.A./Caen, a été lancé subrepticement au début du mois d'août. Nous disons subrepticement car ce bateau étant trop long pour sa cale de lancement prendra possession de son élément sans être doté de son étrave, celle-ci sera -soudée sur le dock flottant ultérieurement il est donc impossible de casser la bouteille traditionnelle en l'absence de cet appendice indispensable.

Vous savez que nous vous avons annoncé en avril dernier la vente du « LE BRISE », elle est chose faite maintenant. La Compagnie Transatlantique, nouvel acquéreur, l'a baptisé « BALTIQUE » et nous avons eu la joie de le voir escaler à Caen pour son voyage inaugural, avec une cargaison de fers de la SMB à destination de Leningrad.

Nous nous efforçons de collaborer avec la Transat pour trouver des frets et étoffer cette ligne. Nous cherchons également à vendre 1 ou 2 navires de manière à pouvoir payer les commandes nombreuses que nous avons passées; dans de bonnes conditions d'ailleurs. Ces dernières années.

SITUATION DES FILIALES

La SoMarCo va bientôt démarrer la construction des bureaux Gennevilliers.

Nous poursuivons les entretiens et démarches pour essayer d'améliorer les conditions de navigation sur la Seine. Une compétition regrettable existe entre les Maritimes et les Fluviaux. Il en résulte un retard dans la durée des voyages, notamment au passage des écluses. Pour palier cet inconvénient, nous avons demandé de prolonger les durées d'ouverture des écluses uniquement pour les bateaux maritimes, ce qui contribuerait à dégager l'embouteillage aux abords des biefs.

Mais les Mariniers sont, en principe, opposés à cette mesure, car

ils craignent d'être entraînés dans une plus grande durée d'heures de travail. On comprend leur point de vue car leur équipage n'est pas composé comme celui d'un navire de mer. Malgré toutes les assurances qui leur ont été données, ils veulent en contrepartie que la priorité qui est accordée aux écluses aux navires de mer, soit révisée. Des discussions sont en cours.

Les Agences ont fourni un très gros travail ces temps derniers, surtout Marseille et Alger, en raison de la recrudescence des tonnages. Nous les remercions ici des bons résultats obtenus.

Casablanca a également fait augmenter considérablement les tonnages de marchandises. Nous sommes très circonspects maintenant pour développer les immobilisations et réalisations dans ces pays, en raison de l'incertitude des nouveaux régimes qui s'instituent.

Nous voulons construire un bureau à Marseille qui en a bien besoin, mais nous remettons la décision à plus tard.

A Caen, la SOGÉNA continue à construire des hangars, toujours des hangars, et l'espace couvert est toujours insuffisant.

Le Frigo de Normandie voit progresser lentement ses agrandissements, tout le dernier étage qui était réservé aux primeurs vient d'être converti en chambre de froid plus intense, pour stockage des viandes et des beurres. Nous espérons, si nos désirs se réalisent, arriver à stocker 1000 t. pendant cette campagne.

Bien que l'ensemble soit une réussite au point de vue commercial, depuis 4 ans que nous fonctionnons nous n'avons encore réalisé aucun bénéfice, mais par contre nous avons déjà payé rien qu'en patente 8 millions, sans parler des taxes sur le chiffre d'affaires. Ainsi pour l'instant, seul le département est bénéficiaire de l'opération. Nous ne le regrettons pas, mais nous voudrions bien être aidés quand nous avons besoin de son appui.

Or, au point de vue économique la région est stagnante et le manque de dynamisme est bien décevant, ce qui nous incite à pousser des reconnaissances par ailleurs .et c'est dans cet esprit que nous venons de constituer à Rouen et au Havre la Société Maritime Française avec la collaboration de Taconet, de nos amis traditionnels de la ligne Paris/Londres et Scandinavie.

Au Havre, la Navale a même une agence, car nous avons beaucoup d'espoirs pour le développement industriel de cette Région.

SoMarCo-Pariis vient de créer à la SNC une Filiale à Londres qui s'appellera SoMarCo-Londres, en collaboration avec les Amis anglais Coward et Jenkins, les plus récents

Lockett & Wilson, une ancienne connaissance qui n'a jamais perdu le contact, la Maison Thurley, avec laquelle nous travaillions avant-guerre et, en connexion avec nos Amis Reyniers de Gand, des tonnages importants d'aciers entre le port belge et le Pays de Galles, trafic maintenant disparu.

Enfin nous arrivons au bout de nos peines pour les logements de Venoix. Nous pensons que d'ici un mois ces logements seront mis à la disposition, Rien n'est plus décevant que cette activité pourtant nécessaire pour améliorer l'habitat/

Nous avons eu une surprise désagréable avec le prix de revient de la voirie. Nous avons pourtant acheté le terrain à un prix modéré, mais l'Administration nous a imposé une construction d'égouts, dont nous aurions fort bien pu nous passer, mais les municipalités n'ont rien fait et on nous oblige à faire un prolongement jusque dans le bas de Bretteville. Naturellement, le prix de revient s'en est ressenti et les conditions de location également.

Cet hiver, nous mettrons en route le lotissement de la route de Ouistreham et, malgré tout ce programme, il reste encore des demandes à satisfaire, heureusement que parmi les attributaires un grand nombre envisagent de construire pour leur compte, en profitant des avantages très réels qui sont consentis et qui les rendent propriétaires dans de bonnes conditions..

Nous ne pouvons que conseiller la généralisation de cette tendance, d'autant plus que ce genre de placement s'est toujours révélé très profitable.

NOUVELLES DE Caen

plusieurs mois une Société de Construction de camions s'intéresse aux Chantiers Navals, la S.A.V.I.E.M. , Société qui est la fusion de LATIL, SOMUA et RENAULT (compartment véhicules industriels.)

L'accord vient d'être signé prévoyant une fusion d'intérêts entre les Anciens Chantiers et les nouveaux Industriels et la prise de possession de tous les ateliers. On laissera intactes les cales de lancement, mais que faire dorénavant de ces plans inclinés s'il n'y a pas d' Ateliers de montage à proximité ?

Il est donc à craindre que la construction navale soit maintenant morte à Caen.

Mais réjouissons-nous de cette nouvelle industrie qui permettra de résorber une crise de main d'oeuvre, qui se dessinera dans 2 ans, à la fin de la période de reconstruction des dommages de guerre.

En principe, moteurs et châssis doivent venir de la Région Parisienne de Suresnes, Billancourt (toutes communes qui longent la Seine), nous avons donc proposé à la S.A.V.I.E.M, d'établir une navette fluviale maritime entre Paris et Caen. Ce serait la naissance d'un nouveau trafic et les Anciens Etablissements des Chantiers Navals conserveraient ainsi leur vocation maritime.

Ce SILLAGE étant déjà sous presse, nous sommes informés de ce que deux de nos navires, l' « ISÉE » et le « LORIENT », sont pria par les Autorités Militaires, non sous forme de « réquisition », mais de « mise à disposition ». Nous n'avons encore aucun détail sur les modalités de cet « affrètement » , qui vont être discutées prochainement entre l' Armée et le Comité des Armateurs.

--o-0000-o--

n°47 - décembre 1956

SILLAGE

Une année tire à sa fin et qui fera bientôt partie du passé.

Avant de rédiger l'article habituel d'information, j'ai tenu à relire les « SILLAGES » des jours de l'An précédents.

Chacun de ces numéros reflétait les soucis de l'époque. Or, nous venons de traverser une période particulièrement troublée; nous sommes encore loin d'être dégagés de tous soucis, et tous ceux d'Afrique du Nord le ressentent encore mieux que nous. C'est à l'époque de la Guerre de Corée qu'il faut nous reporter pour revivre les mêmes inquiétudes.

A ce moment, nous exprimions des vœux ; dans l'ensemble, ils ont été exaucés, puisque la Paix fut maintenue. C'est donc le même souhait que J'exprimerai avant tous autres cette année, et je le fais avec d'autant plus de confiance qu'une lueur d'espoir commence à poindre.

Sur le plan personnel je souhaiterai à chacun de vous et pour vos familles : la santé. Pour les anciens, avec lesquels nous éprouvons toujours de la joie à reprendre contact, soit par le SILLAGE ou par leurs visites, nous souhaiterons une continuation d'heureuse retraite et que le poids des ans leur soit léger.

Et enfin, pour la Compagnie, nous souhaitons la poursuite de sa progression lente et régulière, grâce à l'effort commun et dans un climat détendu.

· Dans ce domaine, les progrès réalisés durant les dernières années ne peuvent que nous réjouir et c'est un plaisir de remercier tous ceux qui ont apporté leur participation à cet heureux résultat.

SITUATION COMMERCIALE

· Dans l'ensemble, elle demeure favorable. Progressivement, grâce à une politique raisonnée de constructions neuves et de vente de tonnages anciens, la flotte se renforce dans les activités traditionnelles et s'adapte dans les nouveaux trafics où il est indéniable que la SNC se fait une place enviable ce qui, forcément, n'est pas sans entraîner des réactions.

Les modifications profondes apportées dans le ravitaillement de la Métropole en charbon, entraîne une disparition progressive des petits tonnages, remplacés par des unités plus importantes. Cette tendance se poursuivra, s'accroîtra même, lorsque le port de Caen aura les proportions voulues pour les escales de navires de plus de 10.000 t. Quatre navires de gros tonnage suffiront, à cette époque, pour le ravitaillement du client principal de Caen, la Société Métallurgique de Normandie.

Pour les minerais, il faudra toujours des bateaux de moyen tonnage pour desservir certains ports anglais difficilement accessibles. Il est douteux que les acheminements sur d'autres directions utilisent les bateaux de gros tonnage, mais si les nécessités commerciales l'exigeaient la SNC serait apte à les réaliser.

Au point de vue lignes régulières, les lignes qui desservent Caen sur Maroc et Afrique du Nord, donnent satisfaction au point de vue tonnage, bien que celle du Maroc ait un rendement financier bien décevant et ce malgré tous les efforts collectifs et les capitaux engagés dans des navires forts coûteux.

En Méditerranée, nous constatons un succès très marqué et des navires qui autrefois étaient d'exploitation déficitaire, ont maintenant un excellent rendement. Il est vrai que, là encore, nous possédons grâce aux nouvelles unités, des bateaux qui surclassent leurs concurrents de la même catégorie et l'heureux travail de prospection effectué par les Agences a porté ses fruits.

Dans nos développements récents, nous pouvons signaler une amélioration très sensible de la ligne Anvers / Vénézuéla / Colombie qui, non rentable pendant 2 ans, vient d'équilibrer ses frais, symptôme encourageant pour poursuivre dans cette voie, et insérer des navires sous pavillon français.

Il est certain que dans les années qui viendront, nous devons nous dessaisir des navires de tonnage moyen, ne garder que ceux qui sont indispensables des ports de Flixborough, Immingham, Cardiff, et nous réadapter en unités plus puissantes, qui seront sans doute plus rentables, mais plus sujets aux fluctuations commerciales, et c'est pour cette raison que nous devons étudier toujours des trafics nouveaux, pour atténuer les crises toujours possibles.

CONSTRUCTION DE LA FLOTTE

L'agrandissement du port de Caen et surtout les nécessités de ravitaillement

De la Métropole nous ont incités à participer très largement au programme de la construction de navires de gros tonnage, qui sont en cours de négociations par l'ATIC

[Organisme d'État d'importation de charbon) et avec la collaboration de banques et de l'armement pondéreux en général.

Huit navires sont prévus sur ce programme:

- 2 de 13.500 t.
- 5 de 15.000 t.
- 1 de 25.000 t.

Les premiers ont des caractéristiques permettant les escales de Caen avec un maximum de tonnage. Les autres devraient desservir les ports principaux français, dont certains s'équiperaient en point d'éclatement, et le 25.000 t., qui sera le plus gros bateau de cette catégorie devrait avoir un rendement plus favorable, qui inciterait au développement de ces unités.

La Navale Caennaise, pour son compte, a souscrit et commandé 2 unités de 13.500 t. ; elle est le chef de file de ce prototype qui a été étudié avec succès par notre Service Technique.

Nous poursuivons actuellement des études de même genre pour le prototype de 25.000 t. Nos Collègues se partagent les 5 unités de 15.000 t.

Nous vous avons tenus au courant des différentes commandes. passées à des époques très favorables, c'est-à-dire il y a près de 2 ans, quand les Chantiers Français n'étaient pas surchargés de commandes. Nous avons ainsi bénéficié de prix intéressants, et la vente, également dans de bonnes conditions, du tonnage désuet, nous permettra d'assurer le financement de ces opérations.

Le « ÉNÉE » vient de prendre la mer pour effectuer des rotations entre Marseille, Oran, Mostaganem. Le « PROTÉE » qui est le premier bateau de la série des 7.300 t. doit effectuer son premier voyage dans le courant du mois de janvier. Nous comptons beaucoup sur ce navire, qui doit se révéler un excellent transporteur.

En juillet, le 2ème 7.300 T, le « GALATÉE » prendra la mer ; en outre, un navire de 3.500 t. viendra s'adjoindre à ses sister-ship : « ARISTÉE », « NÉRÉE » et « PSYCHÉ ». Il aura pour nom « LE BRISE » et il viendra en substitution au navire que nous exploitons en Méditerranée en co-propriété avec notre Collègue de Lorient.

Vers le mois de novembre, une unité très moderne et rapide de 3.000 t. viendra s'inclure dans nos rotations de lignes régulières.

Lorsqu'en 1958 ce programme sera complété par un autre navire de 7.300 t. et un ou deux navires de 3.000 T, la NAVALE disposera d'un ensemble cohérent, économique, et qui lui permettra de voir venir en toute sérénité les crises toujours possibles.

Les navires de gros tonnage ne seront livrables que dans l'année 1960.

L'année 1956 ne nous laissera pas de mauvais souvenirs quant aux réparations, nous n'avons pas eu de surprises. Nous tenons à remercier tous les Services d'entretien. et les Ingénieurs, qui ont bien coordonné un secteur toujours' délicat, car il faut y concilier rapidité et économie.,

Nous avons actuellement en cours de négociations plusieurs ventes de navires. Nous sommes forcément très discrets à ce sujet car une affaire n'est vraiment réglée que lorsque le bateau est accepté et payé. Nous avons eu, ces temps derniers, quelques espoirs déçus et je comprends que les acheteurs hésitent toujours dans l'ambiance actuelle un peu désordonnée. -

En dernière heure, nous venons de réaliser le vieux «CIRCÉ». Malgré le prix favorable, nous aurons un regret de voir partir l'enfant chéri de M. Geoffroy.

SITUATION DES FILIALES

Cette rubrique prend sans cesse plus d'intérêt, en raison du développement de ses différentes activités. Nous avons eu à en résorber quelques-unes, car certains secteurs sont pleins d'embuches et les conditions économiques en Afrique du Nord notamment, incitent à beaucoup de prudence.

La SOGÉNA semble avoir atteint son développement maximum compatible avec le trafic possible à Caen et la zone d'activité portuaire qui dépend des programmes d'agrandissement du port. On peut dire que dans ce domaine, la SOGÉNA a créé de toutes pièces toute une série de trafics et que dans l'ensemble nous avons obtenu des résultats qui ont contribué au développement des lignes régulières de la Navale Caennaise, et qui ont permis à l'économie régionale d'en tirer un profit.

Seuls quelques initiés s'en rendent compte, mais l'esprit caennais n'est guère maritime et notre action provoque bien peu de résonance dans l'hinterland du port.

En fin d'année nous avons constitué des sociétés séparées pour l'Atelier de Mécanique et l'Atelier de Menuiserie, qui méritent une attention toute spéciale. Nous avons donné une structure qui puisse permettre à chacun de suivre le développement, de participer aux résultats, d'apprécier les difficultés et les possibilités, et nous pensons

qu'avec cette forme, nous aurons quelques chances de développer ces secteurs qui nécessitent une direction et administration autonomes,

La Société Frigorifique a agrandi sensiblement ses installations; depuis 6 ans les résultats ont été sans cesse en progression, mais le rendement est resté précaire.

Pour la première fois, nous aurons un exercice bien équilibré et nous allons pouvoir envisager d'autres opérations commerciales qui étofferont cette affaire.

A Paris, la SoMarCo s'est profondément transformée par le développement des liaisons de Gennevilliers sur l'Angleterre et les Pays de Scandinavie, Des liens très amicaux se sont resserrés avec nos Amis et cette collaboration heureuse doit porter prochainement ses fruits.

Nous avons modifié notre organisation ; nous nous équipons à Gennevilliers, à Rouen et au Havre, pour établir tout un ensemble et les résultats sont encourageants.

ONous pensons souvent à la situation parfois tragique de tous ceux qui travaillent en Afrique du Nord: le port de Nemours pratiquement isolé et qui, néanmoins continue ses. activités de manière satisfaisante Casablanca, bien mouvementé, qui bat des records d'agrumes mais pas de recettes, enfin, à Alger dont les résultats sont nettement plus favorables, notamment dans le secteur de la manutention.

AUTRES ARTICLES

- CONSTRUCTION DE LOGEMENTS ;
- NOTRE STAND AU SALON NAUTIQUE ;
- POÈME : « Les larmes du saule » ;
- CEUX QUI S'EN VONT : retraite de Pierre Le Boulter, radio.

--o-0000-o--

SILLAGE

SITUATION COMMERCIALE

Pendant près d'un an et demi, le marché des frêts a été très favorable pour les Armateurs, Une grosse demande des charbons américains, un accroissement des importations de minerai de fer, et une mauvaise récolte des céréales en Europe, ont contribué à favoriser un mouvement de hausse qui a été constant. A titre d'indication, les frêts Européens, Rotterdam-Anvers, ont atteint 106/-.

Brusquement, en moins de 15 jours, par suite d'une abstention des affréteurs, les mêmes frêts sont tombés à 59/-.

Comme d'une façon générale l'Armement français ne bénéficie pas des pointes en hausse et que les chutes sont amorties par l'organisation même des Comptoirs, nous ne ressentons pas d'une façon aussi vive les fluctuations des cours des frêts; néanmoins, c'est une tendance qui, quoique amortie, donne pourtant le ton pour les mois à venir.

Il est à craindre, en effet, que ce marasme ne se prolonge pendant tout l'été et qu'il faille attendre au moins le mois d'octobre pour que les choses aillent en s'améliorant. De plus cette année les récoltes européennes s'annonçant excellentes, les apports de blés américains ne contribueront plus à accroître les taux des frêts,

En ce qui concerne les taux des pétroliers qui avaient atteint des chiffres pharamineux, ils ont été maintenus plus facilement. Ils subissent un certain tassement, mais qui n'est pas de l'ordre de celui signalé pour les marchandises pondéreuses.

Quant aux lignes régulières, elles ont été dans la nécessité d'augmenter leurs barèmes, ce qui a entraîné quelques difficultés avec la Marine Marchande et les Ministères intéressés, qui ont cherché à freiner une demande imposée par les circonstances. On a même parlé au Ministère de taxation des frêts, mais celle-ci est impossible à réaliser, car nous dépendons beaucoup trop de l'étranger, et il faut bien compenser aux Armements l'accroissement des couts qui a été de 45 %, celui du prix des manutentions, avec les baisses de cadence qui sont encore beaucoup plus onéreuses que les hausses de prix.

En ce qui concerne la flotte de la Compagnie, nous n'avons pas d'inquiétude, étant largement garnis par nos contrats, et nos lignes régulières sont approvisionnées d'une manière satisfaisante par tous nos services de prospection.

SITUATION DE LA FLOTTE

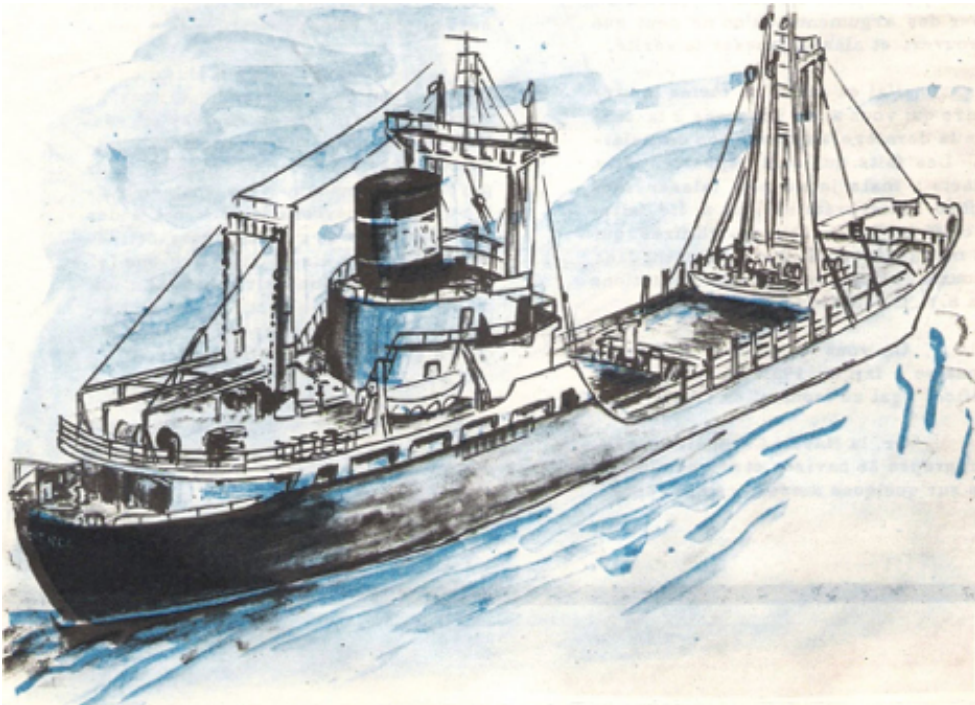
Après beaucoup de négociations et de difficultés, après une série de refus et d'acceptations, nous avons tout de même abouti à vendre le « THÉSÉE » et le « CIRCÉ ».

La trésorerie qu'ils vont nous procurer va nous permettre de payer les chantiers, car nous devons toujours penser que dans les années qui viennent nous devons mettre en circuit **11** navires neufs, dont certains sont de forte taille. Les plus gros, il est vrai, sont faits en co-propriété, mais cela représente un gros effort financier, et nous devons encore vendre **1** ou **2** bateaux dans les prochains mois.

Les échelonnements de mise en service s'annoncent comme suit :

En juillet, le « LE BRISE II », navire en co-propriété avec nos amis Le Brise de Lorient, bateau de 3.500 t. qui viendra renforcer notre position sur Flixborough.

Le « GALATÉE » sera prêt à la même époque, c'est le sister-ship du « PROTÉE ».



n°48 - juillet 1957

Comme les frêts sont meilleurs sur les relations Conakry ou Russie, nous les maintiendrons le plus possible sur ces relations. Il ne semble pas que la demande soit très importante pour leur faire traverser l'Atlantique. Nous le ferons néanmoins si l'A.t. I. C. nous le demande,

En octobre, la SoMarCo devrait recevoir le petit bateau de 500 t. qu'elle a commandé pour Paris/Londres.

Au début 1958, nous attendons

Le « TYPHÉE » navire d.e 3.500 t. qui est également en co-propriété avec les Ets LE BRISE de Lorient.

Le 3.000 t. rapide, type « BORÉE » augmenté, construit chez Dubigeon et qui doit renforcer notre position sur les lignes régulières à primeurs du Maroc ou d'Algérie.

Fin 1958 doivent entrer en circuit

- un 2ème 3 000 t. Dubigeon, et le 3ème 7.300 t. construit aux Chantiers de Bretagne.

Par la suite, viendront s'adjoindre les gros navires de 14.000 t. et de 25.000 t.

Tout dernièrement, les Chantiers d.e Bretagne nous ont signalé que par suite d'une défection de la Marine de Guerre qui annulait une commande, une cale était disponible pour un navire pouvant entrer en circuit en juillet 1959. Nous avons saisi cette occasion et nos Services Techniques ont mis au point un navire fort réussi pour le Vénézuéla, 6.800 t., 14 n. 5, et qui correspond tout à fait à nos besoins de cette ligne. Ainsi, nous pourrons figurer définitivement comme armateurs, après avoir exploité cette relation pendant des années avec des affrétés,

La Sté Navale Caennaise commence à avoir une bonne réputation et elle est même sollicitée par des groupements industriels ou financiers pour des co-participations dans des navires,

Enfin, nous avons monté une opération pour un navire pétrolier de 20.800 tonnes aux Chantiers de la Gironde, qui pour la première fois fera flotter le pavillon SNC sur un tanker.

SITUATION DES FILIALES

Elle demeure satisfaisante dans l'ensemble,

Les bureaux de Gennevilliers seront terminés dans le courant de l'été.

Le Frigo s'est vidé de tous les stocks, ce qui est normal dans la période que nous traversons. Nous souhaitons qu'avec le printemps il se remplisse rapidement.

L'ambiance est toujours aussi décevante à Casablanca et à Nemours; nous pensons souvent à ceux qui sont dans l'obligation de travailler dans ces conditions particulièrement pénibles,

MOT DU PRÉSIDENT

Nous avons pris pour règle de ne traiter, dans le « SILLAGE », que de questions professionnelles, commerciales ou techniques, en écartant tous les sujets qui risqueraient, par divergences d'opinions, de provoquer des réactions.

C'est pour observer cette règle que nous ne vous entretenons jamais des Syndicats; nous en reconnaissons l'utilité quand leur action a uniquement pour but de défendre les intérêts des adhérents et d'améliorer leur sort, Nous sommes nous-mêmes syndicalistes, dans des associations qui portent des noms différents mais qui répondent au même but.

En théorie, il ne devrait donc y avoir qu'un Syndicat, puisque le but est suffisamment noble par lui-même pour grouper toutes les bonnes volontés.

Or, il se mêle aux raisons syndicales bien d'autres motifs, et notamment l'appui à des Groupements politiques. Nous le déplorons, car ceci amène forcément les Syndicats à faire une surenchère pour grouper le plus grand nombre d'adhérents et pour y parvenir, ils sont amenés à utiliser des arguments qu'on ne peut que réprouver, et ainsi à fausser la vérité,

J'ai eu entre les mains la circulaire qui vous a été adressée à la suite de la dernière augmentation de salaires. Les faits qui sont rapportés sont inexacts ; mais je ne puis laisser sans réponse l'interprétation qui a été faite des chiffres de nos bilans, chiffres qui sont maintenant publics et paraissent dans les journaux financiers puisque les actions de la SNC sont cotées en Bourse,

On vous a dit que la Navale Caennaise a fait en 1955 un (1) milliard de bénéfice, égal au montant du capital.

Or, la Navale Caennaise possède en propre 26 navires et des participations sur quelques autres, ce qui représente environ 30 navires totaux, Il est bien certain que leur valeur excède très largement le milliard de capital.

D'autre part, le matériel naval s'use et doit être remplacé. Il doit également être maintenu en état par des réparations, les visites de 4 ans notamment, il faut donc pratiquer des amortissements et des provisions pour ces travaux ; c'est sur ce milliard que sont puisées ces sommes,

C'est la différence qui existe entre le bénéfice brut et le bénéfice net.

Ces sommes d'amortissements et de provisions n'ont d'ailleurs rien d'exagéré : un bateau dure environ 20 ans ; pour renouveler 30 bateaux , il faut théoriquement faire un bateau et demi par an, Un bateau de 5.000 t. coute environ 600 millions (prix de base suppléments ultérieurs à prévoir); il faut ainsi 900 millions d'amortissements pour assurer le maintien de l'outil de travail qu'est la flotte de la SNC et il faut 100 à 200 millions de réserves de réparations pour assurer les Réserves pour re-classification de 4 ans,

Si nous avons fait plus d'un bateau et demi par an, c'est que nous avons revendu d'autres navires et réalisé des bateaux en co-propriété , faisant appel à de nouveaux associés, Pour payer les emprunts, il est vraisemblable que nous devons faire appel à des augmentations de capital, mais celles-ci ne pourront être souscrites que si l'intérêt des actions est suffisant ; or au cours actuel, les actions de la Navale Caennaise ne rapportent que 3%; cela n'a vraiment rien d'exagéré.

J'ai tenu à vous donner ces indications, car je sais fort bien, ayant eu, au moment de certaines échéances, des soucis de trésorerie, que l'argent n'était pas aussi abondant à la S,N, C, que le Syndicat veut bien le prétendre.

C'est en pratiquant cette méthode que nous sommes parvenus à développer la Compagnie, à avoir sans cesse des bateaux plus gros et mieux aménagés, et tout le personnel sans cesse plus nombreux en profite.

Vous voyez donc que notre but n'est pas, comme le dit le Syndicat d'enrichir les actionnaires, mais de constituer un outil de travail sans cesse plus puissant.

Je ne regrette qu'une - chose c'est que ce développement soit l'occasion de critiques du genre de celles que je vous ai signalées.

AUTRES ARTICLES

- Le port de Gennevilliers ;
- Le stand de la Société Navale Caennaise à l'exposition de Saint-Malo en juin 1957 ;
- Hémisphère Sud : le passage de la ligne sur le « THÉSÉE ».

ROTATIONS DES NAVIRES - 2^o quinzaine de juillet 1957

| | |
|---------|---|
| GALLIUM | Rotations entre Caen, Angleterre, Hollande. |
| PSYCHE | Rotations entre Diélette, Caen, Angleterre, Hollande. |

| | |
|---------------|---|
| CHLOE | Rotations entre Caen, Hollande, Angleterre, Belgique. |
| ARISTÉE | Rotations entre Angleterre, Caen, Diélette, |
| Hollande. | |
| NÉRÉE | Rotations entre Belgique, Caen, Diélette, Angleterre, |
| Hollande. | |
| PHÉBÉ | Descente sur Casablanca et retour sur Rouen. |
| FR - LE BRISE | Livraison à Nantes et montée vers le Nord et la |
| Baltique. | |
| NIOBÉ | Rotations entre Caen, Angleterre , Baltique, Le |
| Havre. | |
| DANAÉ | Rotations entre Brest, Caen, Diélette, Angleterre. |
| DIONÉ | Rotations entre Caen, Hollande, Baltique, Manche. |
| ÉGÉE | Retour de Baltique sur Rouen, puis Hollande, |
| Angleterre. | |
| PHRYNÉ | Réparations à Rouen |
| PROMETHEE | Retour de Baltique sur Rouen, Caen, Hollande. |
| ANTÉE | Retour de Dakar sur Rouen |
| PROTÉE | Retour de Mer d'Azov sur Rouen, ensuite U.S.A |
| GALATÉE | Livraison à Nantes et montée sur Rotterdam. |
| CAEN | En route vers Hampton Road |
| LORIENT | Retour d'U,S,A, sur Brest, |
| ASTRÉE- | Rotation entre Caen, Hollande, Baltique |
| ALCÉE | Remontée d'Afrique du Nord vers Caen-Honfleur |
| DAPHNÉ | Charge à Caen et redescend sur Afrique du Nord |
| THISBÉ | Remontée d'Afrique du Nord sur Cherbourg, Rouen, |
| Caen. | |
| BORÉE | Descente sur Afrique du Nord après réparations à |
| Cherbourg | |
| HÉBÉ | Rotations en Méditerranée |
| ORPHÉE | Remontée de Tunisie sur Caen, puis pondéreux. |
| ISÉE | Réparations à Marseille |
| AMALTHÉE | Rotations en Méditerranée, |
| ÉNÉE | Rotations en Méditerranée |

--o-0000-o--

n°48 - juillet 1957

n°49 - décembre 1957

SILLAGE

SITUATION COMMERCIALE

L'année 1957 avait bien commencé ; nous étions dans la douce euphorie des frêts élevés, et de tous côtés nous étions assaillis de demandes de transports,

Depuis fin juin, la situation a bien changé, et la fin d'année arrive en voyant l'effondrement des cours,

A titre d'exemple, et pour prendre le secteur le plus mouvementé à ce point de vue, c'est-à-dire celui des affrètements d'Amérique sur l'Europe, en charbons, minerais, blés ou autres, on cotait pour les charbons 116/- au début de l'année, on a coté 29/6- ces temps-ci, on a même parlé de 23/- qu'on n'a jamais osé publier,

Ceci a entraîné quelques faillites pour les spéculateurs qui avaient inconsidérément affrété,

Une première tranche de liberty-ships vient d'être remise, une deuxième suivra ; il est vraisemblable que l'on va commencer à démolir tout ce stock de liberties qui se monte à 1.400 bateaux, et qui sont « coconnés » sur certains points de la côte américaine,

Mais pour l'instant, il faut d'abord résorber tous les navires que l'on a remis en circuit pour freiner la hausse immodérée des frêts, On peut donc s'attendre à une période de restrictions assez prolongée,

Nous avons eu quelque espoir au début octobre, il y a bien eu une légère poussée , on avait revu des frêts Baltimore -Rotterdam entre 32/- et 34/- , mais tout a re-dégringolé au niveau le plus mauvais.

Et ce marasme se produit au moment où traditionnellement on renouvelle les contrats, Nous regrettons l'an passé où toutes négociations étaient faciles, où l'on pouvait même se montrer Grand Seigneur en ne demandant pas le maximum de ce que les cours pouvaient nous autoriser à réclamer ; mais cette année les clients n'ont pas les mêmes sentiments et demandent qu'on leur applique la totalité de la baisse des frêts

Nous ne pouvons que regretter qu'il n'y ait pas un peu plus de coordination dans ces mouvements internationaux, que tout aille par à-coups pour le plus grand malheur de l'exploitation.

Nous apprenions il y a peu de temps à la réunion de la Baltic Conference à Copenhague que 800 petits bateaux de 500 à 800 t. allaient être mis en circuit d'ici la fin 1958, Comme cette catégorie commence déjà à être touchée par le chômage, on peut se demander ce qu'il va advenir de ces Armements. On commence à parler d'annulations de contrats de construction, certaines n'ont été que des menaces, mais il y a des cas concrets et les listes d'offres de bateaux ou reprises de contrats sur cales augmentent sans cesse.

Donc, dans l'ensemble, mauvaise fin d'année ; le tour est de tenir, de pouvoir assurer ses engagements et de passer ce cap difficile que nous souhaitons de plus courte durée possible.

Nous venons de vous dépeindre l'ambiance du secteur pondéreux : charbons minerais, phosphates, etc. Par contre, dans le domaine de la ligne régulière, le climat est moins mauvais. Sur la ligne d'Algérie, nous avons le mouvement que provoque tout déplacement de troupes, celui-ci s'est bien résorbé mais par contre toute la poussée que provoque le développement industriel et notamment pétrolier, contribue à accroître les échanges.

Les frais de manutention deviennent très élevés, les taux de frêts ne bougent guère, mais là au moins nous avons des cargaisons. Nous venons en effet de contracter un important transport de tuyaux de pipes-lines qui devrait contribuer à alimenter nos navires sur une partie de l'an prochain.

La ligne du Maroc à la descente, par contre, est assez décevante, nous l'avons abandonnée, Nous venons de faire un accord avec des Collègues Havrais pour la maintenir et nous assurer pour l'été une continuation des trafics, lorsqu'il n'y aura plus de cargaisons de primeurs,

Le marasme des pondéreux nous a incités à reprendre les transports de bois coloniaux, et nous avons remis un navire pour l'année complète sur ce trafic ; cela en fera un de moins à caser sur nos trafics traditionnels. Il se peut d'ailleurs que nous cherchions à en glisser un second, mais cela est plus douteux.

Soucieux de l'avenir, nous prospectons toujours et sommes à l'affût de tous les trafics qui peuvent se développer,

Au cours de l'été, nous avons fait un tour dans la région de Trinidad avec l'espoir de créer une activité. Il s'agissait de remplacer le service défectueux entre Trinidad et une

petite île, Tobago, ile de Robinson Crusoé, et d'exploiter d'abord un navire d'occasion pour le trafic « passagers » et divers, sorte de Service Public comparable à celui des îles de nos Côtes. Nous étions partis confiants, mais ce Pays est en pleine évolution, pour ne pas dire révolution, et bien que plus calmes, il s'opère les mêmes mouvements que ceux que l'on constate en Afrique du Nord.

Nous étions partis avec de bonnes paroles et au fond nous sommes très déçus, les jeunes Gouvernements ne sont pas encore aptes à prendre des décisions.

Mr. Peugniez vient de partir en Afrique du Sud, pour penser au trafic des charbons qui d'ici quelques années devrait naître. Cette région, en effet, est très riche en mines et il est bon de pouvoir mettre en concurrence ses fournisseurs. L'Europe n'ayant pas assez de combustible l'Amérique seule s'offre, il est bon de prendre des contacts avec l'Afrique du Sud qui pourrait entrer en compétition, et où nous pourrions placer nos navires de 13.000, 25.000 et même 7.000 t. quand toute cette flotte sera constituée.

Vous avez vu dans les journaux que le Gaz de Lacq aurait comme production résiduelle le soufre, et qu'en 1961 des tonnages extrêmement importants doivent être exportés ; c'est tant mieux pour notre Pays qui a bien besoin de vendre à l'étranger, Ce sera tant mieux aussi pour nos flottes qui trouveront là un aliment. Nous avons donc fait des accords avec un collègue de Bordeaux pour installer un petit poste en attente, qui sera tout prêt lorsque ce trafic prendra de l'extension.

SITUATION DE LA FLOTTE

Au moment de rédiger cette note d'information, nous venons d'être avisés de l'heureuse mise à l'eau du nouveau « CIRCÉ » aux Chantiers Dubigeon à Nantes. Les circonstances nous ont incités à demander que l'on supprime toute cérémonie ; c'était peut-être le meilleur moyen de ne pas voir encore retarder cette mise à l'eau que l'on attend depuis plusieurs mois, ce qui risque de nous gêner pour la ligne du Maroc, car nous comptons bien cette année pouvoir démarrer **celle-ci avec** une unité nouvelle, Le bateau ne sera donc prêt qu'au mois de mars et encore si tout va bien,

Nous avons des surprises assez désagréables ces temps-ci et ceci risque de nous inciter dorénavant à ne plus recourir essentiellement aux constructions dans les Chantiers Français. En dehors des retards très importants, il y a eu des hausses de prix, car plus le délai est long et plus le prix est élevé ; mais fait plus grave, nous sommes touchés par l'application d'une Loi d'aide aux Chantiers, loi qui comporte des dispositions favorables à l'industrie de la Construction Navale et qui se retourne maintenant

contre l'Armement Français. En effet, pour aider les Chantiers, l'État compense la différence entre les prix étrangers et français et ceci donne lieu à l'application d'une belle formule avec laquelle nous avons appris à jongler, mais qui a pour base le prix anglais. Or, aucun Armement n'achète jamais en Angleterre, car c'est le pays où la hausse a été la plus forte, Lorsqu'on commande à l'étranger, on s'adresse par ordre de préférence à l'Allemagne, la Hollande, la Suède, le Danemark, et pour les gros bateaux au Japon où l'on obtient des prix imbattables.

L'application de la formule de la Loi d'Aide, depuis que le prix anglais est revalorisé de 20 % , nous met dans l'obligation de payer 20% plus cher les bateaux que nous avons commandés. Comme chaque bateau varie entre 500 millions et plus de 2 milliards pour les navires de 3.000 à 25.000 t. nous avons là une surprise plutôt désagréable, aussi certains chantiers sont-ils menacés de voir résilier les contrats; même cette opération ne se passe pas sans versement d'une indemnité assez importante de La part des armements.

Donc de ce côté là aussi, déception de fin d'année.

Nous avons lancé en septembre le bateau de la SoMarCo, le « PICCADILLY » nom d'une importante Place de Londres. Nous avons choisi ce nom parce que nos Amis anglais ont donné à leurs bateaux Britanniques le nom de places de notre capitale, Concorde, Clichy, etc et nous devons leur retourner la politesse, Ce bateau qui est déjà en retard de plusieurs mois, ne sera prêt qu'au début janvier. Le trafic ayant baissé, nous le regrettons moins, mais comme les délais augmentent, nous paierons le bateau plus cher, ce qui, tous comptes faits, n'est pas une bonne opération.

SITUATION DES FILIALES

Dans l'ensemble, elles poursuivent l'exécution des programmes. SoMarCo à Paris a ressenti pour son trafic Paris/Londres les conséquences de la dernière dévaluation ; en effet, le trafic. anglais dans le sens Angleterre - France a diminué considérablement, il en est résulté un déséquilibre dans l'exploitation de nos bateaux en time-charter.

La SOGÉNA, elle, tourne à plein « diverses » à Caen vont en augmentant; elle continue de construire des hangars pour attirer la marchandise,

La SoRéNaM , la SoMaTraM, sociétés de Mécanique et de Menuiserie, donnent quelques préoccupations. La Menuiserie a pu avoir des commandes de. maisons préfabriquées pour l'Afrique du Nord; elle pro cède actuellement à la construction

d'une série d'écoles démontables, mais ce secteur demande beaucoup de soins et d'attentions. ·

Le Frigo a fait une fort belle campagne de beurre, et nous allons, pour la première fois équilibrer toutes nos charges cette année. Il nous restera à rattraper les amortissements différés que nous n'avons pu faire les années précédentes. Nous construisons en ce moment une salle spéciale bien aménagée pour la préparation des poissons et nous allons nous lancer dans l'activité commerciale de la poissonnerie, Nous allons même faire quelques essais pour l'acheminement des primeurs à Caen, en vendant directement avec le concours de certaines personnes de la profession, puisque nous n'avons pas encore réussi à créer à Caen un mouvement commercial pour attirer ces trafics,

Notre note d'information va être glissée dans le Sillage de Noël que notre Service Imprimerie va préparer aussi rapidement que possible pour qu'il vous arrive en bon temps. Nous avons, depuis quelque temps, donné au Sillage une plus belle présentation, mais nous allons modifier cette façon de faire, car il en résultait des retards dans l'acheminement; c'est ainsi que la note d'information que nous avons rédigée en mars dernier n'a pu être imprimée et distribuée qu'en juillet, perdant ainsi beaucoup de son intérêt, Nous allons, donc, pour Noël encore, donner une présentation plus agréable à notre périodique, mais à partir de l'an prochain, nous reprendrons une formule de présentation plus simple qui permettra de vous tenir plus au courant et de vous donner des nouvelles plus fraîches,

A la veille des jours de fête et du Nouvel An de 1958 qui va naître, nous adressons à vous tous et à vos Familles nos voeux de bonne santé et de bonheur. Nous les adressons également aux Anciens auxquels nous pensons souvent et que nous retrouvons toujours avec plaisir. Nous remercions tous ceux qui, au cours de l'année, ont facilité notre tâche par leur compréhension et leur dévouement.

1957 s'achève dans une période de marasme, faisons confiance à 1958 et que cette nouvelle Année voie surtout la disparition des craintes de conflits et un retour à une paix durable.

LANCEMENT DU « CIRCÉ »

Le 20 novembre, en fin d'après-midi, a été lancé aux Chantiers DUBIGEON le m/ ~ "CIRCÉ". Etant donné les récents évènements sociaux, aucune cérémonie ne marquée la mise à l'eau de cette nouvelle unité de 3.000 T, D. W.

C'est un navire qui s'inspire très largement des caractéristiques de nos « BORÉE » et « HÉBÉ » dont la réussite est certaine, Mais on en a profité pour lui apporter des améliorations dont la principale est que les cales et entreponts 3 et 4 sont réfrigérés, ce qui permettra d'arriver au port avec une température ambiante de +5

En plus de cela le navire aura des compartiments frigos ; il ira sans doute aussi vite que les détenteurs du « Ruban Bleu » sur Casablanca/Dieppe, et pourra transporter 1.400 à 1.500 t. de primeurs.

La Société Navale Caennaise restera donc en tête avec ce navire qui sera, suivi dans quelques mois d'un sister-ship, le « NÉLÉE ».

Caractéristiques : longueur 98m90 - largeur 14m45 - creux 8m70 - 4 cales cuves à vin ; 5,500 litres - compartiments frigos - moteur de 1920 ch x 2.

LANCEMENT du « TYPHÉE »

Au moment où nous mettons sous presse, nous apprenons que le « TYPHÉE » sister-ship du « FR. LE BRISE » sera lancé aux A.C.B. le 18 décembre.

Nous en reparlerons ultérieurement.

--o-0000-o--

SILLAGE

SITUATION COMMERCIALE

Nous vous présentons ce numéro du SILLAGE sous une forme moins décorative afin d'en hâter le tirage pour vous communiquer des nouvelles plus fraîches, donc plus intéressantes.

La crise qui s'est amorcée vers le milieu 1957, s'est accentuée ; elle devient très inquiétante sur le plan général, et dramatique dans certains cas particuliers. Le nombre des bateaux désarmés ne cesse de croître, le brusque revirement de la conjoncture a entraîné des faillites retentissantes dont certaines ont mis en difficulté des Armements qui n'avaient eu que le tort d'avoir fait confiance à des affréteurs spéculatifs,

Ces faits ne sont pas nouveaux, il en est ainsi dans toutes les graves crises que traverse le monde maritime.

En ce qui concerne la Sté Navale Caennaise, la situation est moins grave puisque nous fonctionnons en grande partie sous contrat et que nous avons une couverture suffisante pour utiliser, pour l'instant, nos navires.

L'année 1958 se présente néanmoins sous un aspect peu encourageant. En effet, les contrats de l'ATIC n'ont cessé de baisser en tonnage et en prix. Les prix de revient ne cessent de monter ; l'avantage des 20 % Gaillard, c'est-à-dire cette dévaluation déguisée du franc, a été très largement absorbée et même dépassée, et si nous touchons des f revalorisées de 20 %, par contre les taux de frets ont baissé dans une proportion beaucoup plus grande, si bien que tous comptes faits, nous étions beaucoup plus heureux avant la dévaluation.

Ceci est un problème d'argent. Pour les problèmes tonnages, la question est tout aussi grave. Il y a une sous consommation de matières premières dans tous les domaines ; et d'une manière générale, tous les Organismes chargés des importations s'étaient beaucoup trop couverts en tonnage, si bien qu'il leur a fallu, d'une part, annuler des affrètements étrangers, ce qui a certainement dû entraîner des pertes importunités, et d'autre part réduire le pourcentage de tonnage réservé au pavillon français. Ainsi nos navires sont loin d'être utilisés à plein.

Vous avez pu remarquer que les navires de 7.500 t. que nous avons spécialement construits pour approvisionner Caen en droiture d'Amérique, donc pour réaliser une opération économique en tous points, sont utilisés sur des trajectoires bien différentes, et nous ne saurions nous en plaindre, car ce qu'ils transporteraient serait au détriment de nos nombreux navires de 2.000 à 4.000 t. qui rechargent à Brest, Le Havre, Anvers et Rotterdam. Mais au point de vue français, c'est un fait regrettable.

Jusqu'à présent, vous ne vous êtes pas trop rendus compte de la diminution des contrats de minerais, car nous avons environ 150.000 t. de reliquat de 1957 qui sont reportées sur le premier trimestre 1958 ; mais à partir du mois d'Avril-Mai, nous tombons d'une cadence annuelle de 800.000 t. à 350.000 t. Nous n'aurons donc pas la faculté, si appréciable jusqu'à présent, d'utiliser des tonnages, même dans de mauvaises conditions, dans les périodes creuses sur des voyages ballast-minerai.

Un seul compartiment nous donne plus de satisfactions, ce sont les lignes régulières en Méditerranée. Le résultat est excellent, ce qui n'est pas sans entraîner quelques bagarres avec nos Collègues, mais jusqu'à présent une entente tacite se maintient, qui ne nous pousse pas trop à baisser les frêts ; cela durera tant qu'il y aura un aliment suffisant pour les bateaux, mais vienne une diminution des tonnages, nous ne serons jamais assez raisonnables pour nous empêcher de sous-coter.

Sur la ligne Manche-Algérie, les bateaux sont bien garnis, et nous pouvons en détourner de temps en temps du trafic pondéreux sur le trafic des marchandises diverses.

Enfin, sur le Maroc, où il y a une nette amélioration, nous avons abandonné les descentes qui n'étaient pas brillantes, pour réaliser les remontées en fruits, phosphates, vins, et l'ensemble est meilleur que les années précédentes.

SITUATION DE LA FLOTTE

Le fait caractéristique pour l'année 1957 a été l'importance énorme des réparations. Nous avons eu un "pépin" sérieux du "PHRYNÉ", qui a nécessité de très gros travaux sur les chaudières, mais dans l'ensemble il nous a fallu investir des sommes beaucoup plus importantes pour entretenir le tonnage en état et ce au moment où justement les frais augmentent dans tous les secteurs.

Pour le programme des constructions neuves, nous éprouvons des retards ; nous ne nous en plaignons pas, car cela reporte les versements aux Chantiers, et nous ne cherchons pas à avoir des navires en supplément pour l'instant.

Le « CIRCÉ » sera mis en circuit vers le 15 avril, avec on ne sait plus combien de mois de retard ; je crois que le premier contrat prévoyait livraison mi-1957.

Le « NÉLÉE » devrait être mis en circulation 3 mois après, en plein été, c'est à-dire au moment où il y a diminution des trafics.

Le « TYPHÉE », notre dernier 3. 500 t. prendra la mer également mi-Avril.

Tout cela nous incite à chercher à nous débarrasser de quelques bateaux et nous en avons mis plusieurs en vente, tels l' « ALCÉE », le « NIOBÉ », le « DAPHNÉ », mais aucun client sérieux ne s'est présenté jusqu'à présent.

Nous ne parlons pas du vieux « GALLIUM » qui terminera sa carrière dans un chantier de démolition, lorsqu'il sera à bout de cote, c'est-à-dire au début 1959; nous ne pensons pas qu'il trouve amateur d'ici là.

Le « PICCADILLY » de la SoMarCo, notre filiale parisienne, a été lancé, mais il quitte difficilement son lieu de naissance, en raison du manque d'eau sur le Rhin; les récentes inondations vont favoriser son départ.

Nous avons bien hésité avant de lui affecter un trafic ; nous étions tellement déçus du rendement sur les lignes anglaises que nous avons envisagé, à un moment de le mettre sur le trafic pondéreux, petits ports bretons, mais nous y avons renoncé étant donné l'état de coquetterie de ce petit navire. Nous allons donc l' affecter sur la ligne Londres-Hull et nous verrons les résultats.

Nous venons d'acheter, ou plus exactement la collectivité des Armements pondéreux vient d'acquérir pour le compte de notre Société collective, S.E.M. (Société d'Etudes Maritimes) dont le siège est d'ailleurs rue de Leningrad, dans nos propres Bureaux, le navire « PERRIGNY ».

Pour vous montrer la diminution du prix des bateaux, ce navire nous avait été proposé, il y a un an, pour 200 millions; peu après, la S.N.C.F. ne l'exploitant pas à sa satisfaction, nous en proposait 120 millions. Nous venons de le payer 81 millions, et nous l'avons pris en commun pour éviter qu'il n'aille chez un Collègue méditerranéen nous faire concurrence.

La Navale Caennaise en sera gérante, Ce bateau a été construit aussitôt après la guerre à Grangemouth, il avait été acheté par l'État, L'ancien « THISBÉ » et le « CDT LETERRIER » ont été lancés par la suite, par le même Chantier. Vous vous souvenez que c'était Monsieur Faucher qui, à l'époque, avait surveillé ces constructions.

SITUATION FINANCIÈRE

C'est elle qui nous donne le plus de soucis. Nous avons fait un beau programme non seulement de rajeunissement mais de développement, dans une période d'ambiance favorable. Heureusement nous n'avons construit que des navires réadaptables : nos 13.000 t., en effet, pourront fonctionner comme des super-Liberties, et nous n'avons qu'un navire de 25.000 t., en co-propriété avec l'ATIC dont le bas prix de revient devrait facilement tenir la compétition avec les concurrents possibles.

Mais l'engouement pour la construction des minéraliers vient de subir une douche écossaise qui incite un grand nombre de nos Collègues à annuler leurs commandes. En effet, les minerais d'Afrique, dès qu'il y a une crise, ne se vendent plus et les Sidérurgistes n'achètent que des minerais de qualité : suédois, Labrador et Ouenza, si bien que le programme d'extension un peu présomptueux subira quelque retard; il se réalisera, certes, dans le temps, mais moins vite qu'on ne le croit. En tout cas, Conakry qui devait alimenter les premiers bateaux n'a pratiquement rien vendu cette année, ce qui nous gêne beaucoup pour l'utilisation de nos libertés.

Nous avons un programme de construction de l'ordre de 5 milliards ; du fait des décisions Gaillard, il nous faut trouver 1 milliard de plus (20%) ; or les prix ne cessent de monter, à une cadence de 4% par an en moyenne, si bien que nous nous demandons combien nous coûteront nos bateaux quand ils seront lancés, et comme les recettes sont en nette régression, vous comprendrez que nous ayons quelques soucis.

PROSPECTION

XXX XXX parce ce que nous avons des inquiétudes qu'il XXX XXX penser à l'avenir, et depuis plus d'un an, nous avons cherché , dans différents azimuts, à caser le débordement de nos activités. Nous devons reconnaître que jusqu'à présent le résultat n'est pas brillant, et nous n'avons XXX XXX planté que des jalons pour l'avenir.

Il y a un an nous étions dans les « West Indies », avec un programme bien précis de petit cabotage entre Trinidad et Tobago, Nous avons fait une étude, remis un rapport fort bien présenté et qui avait été réalisé par Messieurs Peugniez et Pruvot. Nous avons été encouragés ; les bonnes paroles ne manquaient pas, mais comme la politique prime, dans ces pays l'économie, les conditions maritimes sont toujours aussi désastreuses. Les politiciens n'ont pas encore résolu leurs problèmes, ils ne sont pas d'accord entre eux. Or. nous connaît, c'est déjà quelque chose. Nous envisagions d'ailleurs de coordonner cet ensemble avec le Vénézuéla, mais comme celui-ci vient de tomber en révolution, nous avons moins de regrets.

Il y a quelques mois, Monsieur Peugniez est allé en Afrique du Sud où il existe des gisements de charbon qui font rêver les Charbonniers, mais qui ont l'inconvénient d'être assez loin des côtes, dans un pays où les chemins de fer sont particulièrement défectueux, Nous avons eu des contacts avec des commerciaux, qui ne seront pas sans lendemain. L'ambiance n'étant pas favorable pour l'instant, par suite de la pléthore de charbon dans le monde, nous nous contenterons de créer une petite filiale d'affrètement ; ce sera un gage sur l'avenir.

Beaucoup plus modestement et plus raisonnablement aussi, nous venons de faire une prospection dans le Sud-Ouest de la France pour nous tenir au courant du développement qui va résulter de la mise en activité et de l'utilisation des gaz de Lacq. Nous avons un rapport fort intéressant sur cette question, et ce qui nous y attire c'est surtout le trafic du soufre provenant de la réparation du gaz, qui pour l'instant se trouve limité à une ou deux cargaisons mensuelles de quelques centaines de tonnes, et qui en l'espace de 2 à 3 ans, doit atteindre 1 million, peut-être 2 millions de tonnes, Il y a là une pâture pour nos bateaux et c'est pour cela que nous avons créé à Bayonne, avec un portuaire au pays, et en nous associant avec notre ami, Monsieur Colombier de Bordeaux, armateur du « LARRIVET », etc ... une petite Société qui nous représentera et qui, surveillera les trafics.

SITUATION DES FILIALES

Elles continuent de grandir et donnent dans la plupart des cas moins de soucis à leur Maison-Mère ; il en est ainsi dans toutes les familles où les enfants sont bien élevés.

SOGÉNA contribue très largement au développement portuaire de Caen pour les marchandises diverses en collaboration d'ailleurs avec les Services de SoMarCo Paris. L'année 1957 a été pour elle plus favorable et dans quelques années, nous pensons qu'elle sera devenue une Société solide et capable de résister à des crises qui ne risquent pas d'avoir prise sur elle.

Cela provient surtout du fait que nous avons terminé notre plan d'expansion et que nous n'avons plus maintenant qu'à digérer l'excédent de nos engagements financiers

SoMarCo est toujours aussi active, mais a subi un contrecoup sensé l'automne dernier, toujours la conséquence des décrets GAILLARD qui ont contribué à diminuer dans de très fortes proportions les importations anglaises, ce qui a déséquilibré le rendement des lignes de Paris-Londres. Ajoutez à cela que tout récemment les inonda-

tions n'ont pas facilité le trafic, mais néanmoins l'équilibre revient petit à petit et les derniers voyages ont été positifs.

Le FRIGO a vu ses statistiques nettement améliorées, mais il souffre du blocage des prix qui n'ont pas augmenté depuis 1950. Les tonnages, heureusement, avaient beaucoup augmenté, ce qui compense un peu ces différences de prix de revient.

Pour stimuler l'activité, nous nous lançons dans des opérations commerciales et nous fondons beaucoup d'espoir sur le secteur Poisson avec chambres spécialisées, et nous espérons qu'avec la collaboration de Monsieur PRAT que beaucoup de vous connaissent déjà, nous arriverons à monter une section très honorable.

Du côté Primeurs, nous poursuivons également la conservation des fruits pendant l'été.

SoMaTraM qui a éprouvé des difficultés l'an dernier, les a heureusement surmontées, grâce à une modification de l'organisation qui donne, dès~. présent, de bons résultats. Nous avons des programmes de participation dans les constructions de maisons provisoires et démontables, et quelques contrats avec la Reconstruction, un peu plus difficiles que par le passé, en raison de la compétition.

SoRéNaM. S'est lancée dans des travaux de construction de panneaux de cales, dont certains fonctionneront d'ailleurs sur nos propres navires (« CIRCÉ » - « NÉLÉE »). Les résultats ont été favorables pour l'année dernière, mais nous serons toujours handicapés dans les réparations navales tant que nous n'aurons pas un poste de mise à sec des navires ; il ne saurait en être question au moment où la Chambre de Commerce s'est engagée dans des travaux de plusieurs milliards pour l'agrandissement du Port.

Alger a inauguré au 1er janvier les Services de Manutentions. Nous étions un peu inquiets de cette activité nouvelle, qui était particulièrement importante pour une Agence qui n'était pratiquement que Consignataire, mais nous félicitons tous les Algérois qui ont surmonté toutes ces difficultés et les résultats sont satisfaisants

Nemours fonctionne bien et nous donnerait entière satisfaction si nous n'avions le souci de l'isolement de tous ceux qui s'y trouvent.

La saison s'annonce meilleure que la précédente, uniquement dans le sens Exportation des agrumes.

Nous n'avons plus beaucoup d'espoir de voir jamais renaître les activités que nous avions voulu développer dans cette zone, mais dans des domaines qui nous éloignent du maritime,

Rouen, Le Havre Ne se ressentent pas de la crise, et ne manquent pas d'audace dans leurs initiatives, risquant quelquefois même de nous mettre en porte-à-faux avec nos Collègues.

En résumé, vous pouvez constater que nous allons entrer dans la période des vaches maigres ; la météo des Affaires Economiques annonce des perturbations et des crises ; nous avons bon espoir de les surmonter, mais nous le ferons avec d'autant plus de facilités que chacun apportera sa contribution.

Nous vous recommandons donc de vous montrer économes dans tous les compartiments, d'éviter les dépenses inutiles et le temps perdu, En conjuguant nos efforts, nous nous préparerons à mieux bénéficier des périodes de reprise qui ne manqueront pas d'apparaître après une crise que nous souhaitons de courte durée.

--o-0000-o--

SILLAGE

SITUATION COMMERCIALE

Les taux des frets demeurent toujours aussi bas et les cargaisons se font de plus en plus rares. Nous avons les plus grandes inquiétudes pour les mois creux d'été, nous voudrions les passer sans être obligés de recourir à de nouveaux désarmements.

Ce sont les réductions massives d'importations de charbons américains qui sont la cause du marasme du tramping ; ce sont aussi les diminutions très importantes des importations de minerais qui ont contribué à accroître le nombre des navires désarmés.

La France est encore le pays le moins touché; réjouissons nous donc de cette satisfaction purement relative.

Le prix des navires d'occasion commence sérieusement à baisser. Jusqu'à présent, les Armements sortaient d'une période prospère, il a fallu que les trésoreries commencent à se ressentir de la gêne pour que les Armateurs admettent certains sacrifices de baisse de prix. Cette dernière a atteint depuis quelques mois environ 25%. Le prix des Liberty-ships qui était de plus de 600.000 F, il y a un an 1/2, est tombé à 130.000 F, chute spectaculaire due à l'âge des bateaux et à leur placement difficile sur les trafics en régression de charbon et de minerai.

Un seul secteur conserve tout son attrait : c'est celui de la Méditerranée. Nous cherchons naturellement à nous y développer, mais nous provoquons des réactions de plus en plus vives de la part de nos Collègues qui voudraient être les seuls à bénéficier de l'avantage du monopole de pavillon. Nous craignons que cela ne déclenche des discussions et nous sommes bien disposés à nous défendre par tous les moyens.

La campagne d'agrumes du Maroc s'est terminée un peu plus favorablement cette année.

Le développement des exportations sur l'Algérie par les ports du Nord nous a permis de placer un certain nombre de nos navires, solution que nous avons d'autant plus appréciée que nous n'aurions pas eu de charbons pour ces frets de descente.

Dans l'ensemble, la situation est plutôt inquiétante. Nous nous consolons en nous disant que les frets ne peuvent pas tomber plus bas, mais nous voudrions tout de

même qu'à partir du mois d'octobre nous ayons des programmes plus copieux, pour assurer la rotation des bateaux.

SITUATION DE LA FLOTTE

Jusqu'à présent, nous avons, cette année, moins de réparations coûteuses, ce que nous apprécions dans la période de crise actuelle.

Nous avons également beaucoup moins d'avaries, ce qui n'a d'ailleurs pas empêché les Assurances d'augmenter leurs primes de 20 %. Il est vrai que les années précédentes n'étaient pas, à ce point de vue, très favorables.

Quant au programme de constructions neuves, nous le poursuivons en évitant l'annulation des commandes qui entraînerait le paiement d'un dédit et qui serait un manque d'élégance vis-à-vis des Chantiers qui ont toujours été très compréhensifs avec nous

Comme nous nous rendons compte que beaucoup de folies ont été faites dans le domaine des gros navires, nous avons annulé notre premier 13.000 t. pour le transformer en un bateau qui sera à la fois bananier fruitier ou frigorifique. Nous avons remarqué que les secteurs spécialisés risquant d'être souvent les plus touchés, il était bon d'avoir, des solutions de reconversion et que la polyvalence était pour un navire la sécurité d'exploitation dans l'avenir.

Un prototype a été étudié, nous le travaillons.

Nous avons également commandé un bateau pour la ligne Anvers - Venezuela. Ce bateau est devenu, du fait des hausses, extrêmement coûteux, puisqu'en l'espace d'un an et demi, le prix des bateaux a augmenté de 28 %, la dévaluation de 20% étant la cause principale de cette augmentation qui n'est pas compensée par des taux de frets, puisque ceux-ci ont baissé eux-mêmes dans des proportions encore plus importantes. Nous pensons donc qu'il serait plus rationnel d'acheter un bateau d'occasion quand nous en aurons les moyens. Nous n'avons donc pas encore pris de position quant à ce contrat de construction.

Nous venons de lancer à Nantes le "THÉSÉE", 3^{ème} navire de 7.000 t. Vous vous souvenez que ces 'bateaux avaient été conçus à une époque particulièrement favorable pour ravitailler en droiture le port de Caen en charbons américains ; hélas, les circonstances n'ont pas voulu que ce trafic soit instauré.

Nous avons trouvé une position de-repli avec les charbons de Mer Noire, où ces bateaux réussissent très bien et nous travaillons maintenant sur le plan international pour des transports de minerai sur l'Angleterre en provenance d'Algérie et du Canada.

Le petit « PICCADILLY » a pris son service sur l'Angleterre. Comme ce type de bateau est à exemplaires plutôt réduits, beaucoup de petits problèmes se posent, que nos Services techniques ont pu résoudre, et nous sommes maintenant satisfaits de son exploitation.

Nous avons maintenu les deux gros minéraliers-charbons, qui sont sous contrat de participation avec l'Union Navale : celui de 13.500 t. des Chantiers de Bretagne, celui de 25.000 t. des Chantiers de Quevilly.

Quant au pétrolier qui sera construit à Bordeaux, le contrat est maintenu, mais pour lui nous n'avons aucune inquiétude, c'est une opération intéressante comme celle que nous avons réussie avec le « BLAISE PASCAL ».

Et pour l'avenir, car il faut toujours y penser, nous songeons aux petits bateaux frigos et nous travaillons beaucoup cette question avec les différents milieux économiques, car nous sommes persuadés que nous aurons notre chance dans un Marché Commun, avec des populations sans cesse accrues et dont le standing alimentaire est loin d'atteindre un équilibre souhaitable.

SITUATION FINANCIÈRE

C'est toujours celle qui nous préoccupe le plus. Nous avons assuré les échéances des mois derniers. Nous avons un programme d'emprunt que nous étudions depuis plusieurs mois ; nous avons l'assurance verbale d'avoir satisfaction mais par expérience nous savons que tant que tous les accords ne sont pas signés on ne peut compter sur rien, d'autant plus que vous n'ignorez pas que la politique des crédits en France est de plus en plus resserrée, et que les Banques, sans crier gare, vous coupent sans pitié les sources d'approvisionnement. J'espère que la période des vacances ne retardera pas les pourparlers, car nous avons encore pour les derniers trimestres de grosses échéances avec les Chantiers, et les recettes sont bien inférieures à celles des années passées.

PROSPECTION

Nous avons fait un voyage très court à notre gré en Algérie, et pour la première fois depuis longtemps nous sommes revenus avec une impression favorable sur la situation générale là-bas.

En effet, à chaque déplacement, on se sentait le coeur serré et il n'est pas douteux qu'un revirement complet s'est produit ; certes, les problèmes restent à résoudre et ce ne sera pas facile.

Ce qui nous a le plus impressionnés, c'est l'ambiance optimiste de toute cette jeunesse qui se rend compte de son utilité, du service qu'elle rend au Pays, ce qui lui donne une raison de vivre. Heureux résultats car il n'y a rien de plus démoralisant que de voir une jeunesse déçue et amère avant l'âge, la vie se chargeant bien trop tôt, hélas, de ramener l'optimisme à de justes proportions.

Il est donc probable que maintenant tout ce secteur algérien va se développer. Souhaitons le pour que la France ait l'occasion ainsi de montrer ce qu'elle peut réaliser quand chacun y met du sien.

Le monde arabe pourra juger et choisir le système qu'il est préférable d'adopter.

FILIALES

Dans l'ensemble toute la descendance progresse favorablement, avec plus ou moins de bonheur et sont pas également faciles.

La SoMarCo a été très gênée dans son trafic sur Paris - Londres par les grèves en Angleterre. Les mesures financières prises pour limiter les exportations ont porté un coup très dur aux échanges. Elle remonte la pente non sans difficulté.

La SOGÉNA tourne toujours à plein, il lui est difficile de faire mieux car l'hinterland de notre région est bien ingrat et nous devons reconnaître que tout ce qui passe par le port de Caen est plus ou moins détourné d'hinterlands qui seraient plus attractifs et moins onéreux; nous sommes donc obligés de limiter nos prix de manutentions et nos frets pour favoriser cette politique.

Pour le Frigo nous étudions toujours le problème poisson ainsi que le trafic des viandes. L'atelier de préparation du poisson et les chambres froides spéciales sont terminées.

La SoMaTraM et la SoRéNaM sont bien alimentées en commandes. Nous devenons presque des spécialistes de fabrication du panneau Ermans qui s'est révélé d'excellente tenue pendant la période de très mauvais temps que nous avons connue au début de l'année.

A Alger nous débordons littéralement, nous manquons de place, c'est vraiment une réussite. Nous espérons un agrandissement du port pour être plus à l'aise.

Nemours, malgré son isolement, fait une très bonne année. Rouen - Le Havre, progressent également.

Quant à Marseille, s'il n'y avait pas des discussions assez aigres . avec nos Collègues, ce serait la zone la plus tranquille, ce qui ne veut, pas dire la moins active de toute notre organisation.

Nous pouvons remercier tous ceux qui ont contribué à tous ces résultats, car nous pensons maintenant que les Filiales devront aider la " Maison-Mère dans la crise qui s'annonce sévère et qui doit l'être, si l'on veut une épuration de la situation par vente des tonnages désuets **qui** doivent aller à la démolition.

Et bien que ce journal soit un journal d'information, laissez nous vous. dire combien nous apprécions toutes les mesures d'économies que v pourrez, les uns et les autres, réaliser.

LANCEMENT DU « THÉSÉE », marraine Mme Viala, épouse du directeur de l'ATIC ;
ENTRÉE EN SERVICE DU « CIRCÉ »

SITUATION DE LA FLOTTE

Semaine du 14 au 20 juillet 1958

| | |
|-----------|--|
| AMALTHÉE | Réparations Marseille |
| ÉNÉE | Rotations entre Marseille et Algérie |
| ISÉE | Rotations entre Algérie et Marseille |
| ORPHÉE | En déchargement de vin et argile à Caen & Honfleur |
| ALCÉE | Chargement divers à Caen pour Algérie. |
| GALLIUM | Chargement de minerai à Caen pour Flixborough |
| PSYCHÉ | Chargement de minerai à Caen pour Flixborough |
| CHLOÉ | Déchargement charbon à Dieppe & Honfleur venant de |
| Baltique | |
| BORÉE | Déchargement de phosphates à Caen et réparations à |
| Cherbourg | |
| HÉBÉ | Rotations entre Algérie et Marseille |
| CIRCÉ | Rotations entre Marseille et Algérie |

| | |
|-------------|--|
| DAPHNÉ | Décharge vin et argile à Caen et Honfleur, ensuite réparations |
| NIOBÉ | Attendu à Calais venant de Santander avec du minerai de zinc, ensuite R 'dam - Caen. |
| ARISTÉE | Chargement de charbon à Rotterdam pour Caen |
| NÉRÉE | Chargement de minerai à Caen pour Flixborough |
| PHÉBÉ | En charge à Dantzig pour Rouen |
| F. LE BRISE | Charge du coke à Emden pour Copenhague ensuite Pologne pour Rouen |
| TYPHÉE | Charge du charbon à Rotterdam pour Caen ensuite Caen - Flixborough |
| DIONÉ | Remontée de Sfax avec des phosphates pr Rouen |
| ÉGÉE | Charge à Barry pour Copenhague |
| THISBÉ | Descente de Caen et Anvers sur Algérie-Tunisie |
| ASTRÉE | Remontée d'Afrique du Nord sur Rouen |
| PHRYNÉ | Attendu au milieu de la semaine en Algérie venant de Caen |
| PROMÉTHÉE | Charge en milieu de semaine à Melilla du minerai pour Rouen |
| ANTÉE | Quitte l'Afrique Noire avec des bois pour Caen |
| PROTÉE | Chargement en fin de semaine à Caen pr Algérie |
| GALATÉE | Retour du Canada et St-Pierre et Miquelon sur Port Talbot et Boulogne |
| CAEN | En déchargement de charbon de Mer Noire au Havre et Rouen |

--o-0000-o--

SILLAGE

SITUATION COMMERCIALE

Le marché des frets reste dans le marasme le plus complet Les taux sont au plus bas et ils ne peuvent baisser davantage, puisque dans de nombreux cas ils ne permettent pas de payer les débours, les soutes, et le coût journalier des navires. Le désarmement s'accroît.

Devant cette situation, les créanciers s'inquiètent : les banquiers d'abord qui, dans de nombreux cas, ont monté les opérations financières pour la construction des navires, les Assureurs qui parfois ne touchent plus leurs primes, les marchands de soutes, les réparateurs.

En Scandinavie on constate déjà une tendance à inciter les armateurs à ne pas accepter de frets au-dessous d'un certain taux - tendance compréhensible pour certains d'entre eux qui veulent lutter malgré tout, espérant une vaine amélioration. Comme les armateurs scandinaves sont inscrits à des groupements qui donnent également au personnel une garantie, il leur serait difficile de transgresser ces instructions et, pour les petits tonnages, on remarque un raidissement des cours. Nous n'en sommes pas encore là pour les bateaux de tonnages moyens qui constituent, en principe, notre flotte.

Nous vivons avec les dernières cargaisons de nos contrats, mais ceux-ci vont arriver à la période de renouvellement dans une ambiance peu favorable et l'importance des tonnages ira encore en diminuant.

Au point de vue charbon, l'ATIC envisage une régression importante des importations de Pologne et de Russie pour le début de l'année et il est à craindre que nous soyons dans l'obligation de désarmer de nombreux bateaux.

Pour le minerai de fer, aucun contrat n'est renouvelé sur Ijmuiden, ni l'Allemagne. L'Angleterre prendra vraisemblablement La même que l'année dernière, mais dans l'ensemble il y aura donc 10 % de diminution.

La Mine de Diélette semble un peu mieux placée, mais nous sommes encore loin des quantités contractées l'an passé.

Cela explique pourquoi les Liberty-ships sont toujours désarmés et que nous avons longtemps hésité à mettre en exploitation le vapeur « THÉSÉE », tout neuf, qui risquait de ne pas avoir la sécurité d'emploi.

Un seul secteur est très actif, c'est celui de Méditerranée, grâce au développement industriel de l'Algérie. Nous profitons dans la plus large mesure de ces possibilités pour maintenir nos navires en exploitation.

La campagne du Maroc s'annonce bonne, les frets par contre sont très moyens et les gens du métier s'inquiètent devant l'importance des tonnages de fruits mis à la disposition de la clientèle, car s'il y a chaque année davantage d'agrumes, la pomme donne cette année à plein, ainsi que la banane, si bien qu'il y a de grosses quantités de fruits sur le marché et l'on craint des baisses spectaculaires. Il est triste d'être obligés de dire « *que l'on craigne* », car cette abondance devrait être favorable à tous.

SITUATION DE LA FLOTTE

Elle a peu varié depuis notre dernier bulletin. Nous n'avons pas de lancement prévu courant de l'année prochaine. Nous n'avons en commande qu'un navire de 13.500 tonnes en co-propriété avec l'UNION NAVALE et deux bananiers fruitiers de 6.000 tonnes qui remplacent deux commandes de l'an dernier : un 13.500 tonnes et un cargo de 6.500 tonnes.

Nous avons reconverti, en effet, ces deux derniers bateaux en un type de navire plus rentable et plus conforme à nos besoins. Nous craignons d'ailleurs qu'il n'y ait une diminution très sensible des transports pondéreux, en charbon notamment.

Quant au 25. 000 tonnes, nous discutons avec le co-propiétaire qui est l'UNION NAVALE, s'il est vraiment opportun de le faire. Quand on voit les stocks de charbon qu'il y a en Europe : Angleterre, Allemagne, Belgique et France, nous considérons qu'il est vraiment imprudent de mettre en circuit une nouvelle unité de cette importance, alors que d'autres Sociétés ont déjà une dizaine de navires de 16. 000 tonnes en construction.

Certes, on doit construire à Dunkerque une nouvelle sidérurgie, mais elle ne sera pas prête avant 1964 et d'ici là beaucoup de choses peuvent changer.

La diminution très sensible de notre chiffre d'affaires nous incite à être plus raisonnables, et si nous continuons à étudier des types de navires, par contre nous sommes prudents pour passer commande.

Nous vous rappelons que nous avons maintenu le pétrolier de 20. 000 tonnes qui doit être prêt en 1961 et qui, lui, ne nous donne aucun souci car il est nanti d'une charte d'affrètement.

Enfin, sur le plan technique, nous étudions en collaboration avec les chantiers et les industries intéressées, le transport du gaz méthane.

PROSPECTION

Nous serons très brefs car nous risquerions d'être pessimistes, mais elle se résume par une diminution très sensible des recettes et une augmentation des charges et du coût d'exploitation qui ne cessent de croître, c'est pour cette raison que toute mesure d'économie est particulièrement opportune en ce moment.

Malgré cette ambiance peu encourageante, il faut néanmoins penser à l'avenir.

Nous avons eu des nouvelles de Trinidad où nous avons été il y a deux ans pour établir la liaison Trinidad/Tobago et si le Gouvernement a commandé deux navires, il nous a fait savoir heureusement qu'il n'avait pas encore pris de décision quant au système d'exploitation. Cela présente moins d'intérêt pour l'instant, mais cependant nous maintenons le contact. Nous sommes persuadés que dans l'avenir il y aura à faire dans ce secteur.

SITUATION DES FILIALES

La SoMarCo est toujours très handicapée par la diminution du trafic Gennevilliers - Angleterre. Tous les mois d'été ont été mauvais. On sent une légère reprise.

L'exploitation d'un navire muni d'un rôle maritime sur le secteur fluvial Gennevilliers - Le Havre est vraiment si coûteux que nous avons intérêt à dérouter certaines marchandises par des petits ports du Nord, c'est ainsi que nous envisageons notre installation au Tréport pour Londres et Ipswich.

L'activité marchandises diverses à Caen est favorable. La SOGÉNA fonctionne à plein. Elle a éprouvé quelques difficultés avec la Douane : mesquinerie d'interprétation de règlement, qui la gêne beaucoup dans le trafic des vins.

Quant à la SoFriNo la section « poisson » marche bien. Pour le frigo lui-même, nous espérons un démarrage du secteur « viande » mais il n'a pas encore fait son apparition.

SoRéNaM - SoMaTraM - toujours bien alimentés en commandes, tournent agréablement.

A Alger, nous sommes freinés par le manque de place et c'est un des rares ports où il n'y ait pas de plan d'agrandissement, où on ne semble pas chercher à accroître les possibilités. On croirait que tout ceci est concerté pour maintenir la place de certains privilégiés.

Nemours malgré les difficultés, ne nous donne point de souci. Il en est de même à Rouen et au Havre.

Quant à Marseille, nous ressentons un raidissement des relations avec les Collègues qui s'inquiètent de notre développement.

Et, comme ce dernier bulletin termine l'année sur une note un peu triste, compensons nos craintes par des vœux chaleureux, dans l'espoir que demain sera plus favorable. Qu'avant tout 1959 vous apporte la santé, la joie chez vous, la paix, l'ordre et le travail dans notre Pays et qu'en cette fin d'année nos pensées aillent à tous ceux qui sont loin et aux Anciens dont le souvenir est toujours aussi proche.

DISTINCTION

En dernière nouvelle, nous venons d'apprendre, que « AMALTHÉE » et « ÉNÉE » qui desservent respectivement le Constantinois et l'Oranais viennent d'être gratifiés du Pavillon Postal, plus honorifique que rémunérateur, mais qui est la reconnaissance de la qualité des services que nous rendons.

Merci à tous ceux qui ont contribué à obtenir cette distinction.

NOTRE VIEUX GALLIUM

Le Bassin St-Pierre à Caen, dans lequel a séjourné le NIOBÉ pendant ses transformations de chauffe au mazout, travaux du reste effectués entièrement par notre Filiale, la SoRéNaM, a vu arriver dans les premiers jours de novembre notre vieux « GALLIUM ».

Celui-ci, le plus ancien de notre flotte, puisqu'il fut construit en 1923 est maintenant désarmé et destiné, comme il y a quelques années l'« HADRUMÈTE » à être dépecé par les Ferrailleurs.

Mis sur cale à Blyth Ship Building en juillet 1923, il fut livré à ses Armateurs un an plus tard.

À son voyage inaugural, le « GALLIUM » était commandé par Monsieur Moizan que tout le monde a bien connu à Caen, et qui, avant de prendre sa retraite, était officier de port dans notre ville. Nous sommes allés l'interviewer chez lui et il nous a déclaré :

« Lorsque j'ai pris le commandement du « GALLIUM » celui-ci était sous les couleurs de Lemoine de Rouen, c'est-à-dire « Etoile rouge sur fond blanc ». Monsieur Gaston Lamy m'avait prêté aux Lemoine car du fait des pertes subies durant la guerre 1914-18 par la flotte SNC il n'y avait plus de commandement pour moi à la Caennaise où j'étais du reste entré en 1911.

Le « GALLIUM » était un beau navire qui marchait bien pour l'époque, et je n'ai jamais eu d'histoire avec lui. Sa coque était solide, mais sa machine avait le défaut de toutes les machines anglaises, c'est-à-dire qu'elle mettait un certain temps à tourner en arrière.

C'est la raison pour laquelle, dès que la possibilité m'en avait donnée je quittais le « GALLIUM » pour prendre le commandement du « ROUENNAISE » acheté à Monsieur Bouet et qui prenait le nom de « DAPHNÉ ».

"Par contre, c'était un navire d'une excellente tenue à la mer ; alors que tous les autres restaient sur place en tempête, le « GALLIUM » avançait toujours.

Le chef mécanicien embarqué à l'époque avec moi était Monsieur Nadreau. »

Comme nous lui demandions s'il lui restait quelques souvenirs de son embarquement sur ce navire, Monsieur Moizan nous répondit : *« Hélas, j'ai été complètement sinistré rue St-Jean en 1944 et ma Femme n'a pu sauver que quelques photos ».*

C'est l'une d'entre elles que nous reproduisons ci-contre.

Ajoutons que Monsieur MOIZAN doit être actuellement le plus ancien des Commandants de la Compagnie, vivant.

En 1929, la SNC acheta les parts de Messieurs LEMOINE de sorte qu'elle devint unique propriétaire du « GALLIUM ».

Jusqu'en 1939-40, la vie du navire fut sans histoire. A cette époque, il fut réquisitionné comme les autres bateaux de la flotte, par Les Transports Maritimes. Durant l'occupation, il fit la navette entre l'Afrique du Nord et la France-sud pour assurer le ravitaillement du Pays. Le 8 novembre 1942 le « GALLIUM » qui était en Algérie et qui avait tout fait de manière à se trouver là au bon moment, fut incorporé dans les Forces Françaises Libres et durant toute cette période il fut commandé par Monsieur Roger Le Franc qui ne tarit pas d'histoires sur sa navigation sous les couleurs FFL et sur certaines réceptions par des Pachas et autres Notables.

Depuis lors, la vie du navire s'est continuée sans événements marquants, assurant son service de manière parfaite ; vraiment on peut compter sur les doigts les cas où le « GALLIUM » fut arrêté par suite d'incident.

On peut dire sans exagérer que c'est une vieille figure de la Maison qui s'en va. Quel est l'officier ou le marin qui n'a pas fait ses premières armes à bord ? Quel est le Caennais qui ne connaissait pas sa silhouette surmontée de son long tuyau ?

Le « GALLIUM » aura bien servi la Société Navale Caennaise.



--o-0000-o--

SILLAGE

SITUATION COMMERCIALE

Nous serons brefs, car la situation n'a pratiquement pas évolué ; c'est pour le Tramping le marasme le plus complet

L'ATIC ayant débloqué un certain contingent de charbon pour les Liberty-ships, nous avons pu remettre en activité le « LORIENT » qui était désarmé depuis le début 1958. Nous espérons pouvoir assurer ses rotations pendant toute l'année, si les cargaisons nécessaires nous sont fournies. Néanmoins, nous nous rendons compte que de plus en plus l'Europe se passe des charbons américains, ce qui n'est pas sans nous donner beaucoup d'inquiétude sur l'utilisation de toute la flotte de l'UNION NAVALE actuellement en construction. Déjà les 2 navires Minéraliers construits en vue du transport du minerai de Conakry sur l'Europe ont été reconvertis en Charbonniers, au détriment des liberties pondéreux désarmés.

Rien de nouveau pour les Minerais Normands. Les contrats renouvelés cette année sont en sensible diminution de tonnage par rapport à ceux de l'an passé. Quant aux prix, ils ont subi une baisse sensible.

Pour utiliser les bateaux pendant l'été, nous avons contracté à des prix d'ailleurs peu attrayants, mais supérieurs au taux du marché, un contrat de transport de Seven Islands (Canada) sur Port Talbot. Nous pourrons ainsi, pendant tout l'été, utiliser au moins un des navires de 7.000 t.

En Méditerranée nous subissons de la part de nos Collègues une politique de coalition dans les domaines les plus variés, qui vont de la menace à la calomnie. Heureusement que nous trouvons près de certains d'entre-eux une compréhension assez juste de notre situation. Nous avons été très sensibles à certaines marques de sympathie et de désolidarisation de l'ensemble de cette politique de Conférence Sud, d'autant plus qu'elles émanaient de Collègues dont nous avons mal préjugé les réactions.

- le premier bananier qui doit être livré Automne 1960 ;
- le deuxième en 1961 ;

- le 13.500 t. devrait être également prêt au début 1961.

Si par hasard le charbon américain avait disparu, nous aurions le recours de mettre un faux-pont et de le transformer pour les cargaisons les plus diverses. Ce serait toujours un tramp très valable.

- quant au 25.000 t. qui serait le dernier prêt, nous n'avons pas voulu résilier le contrat, l'AT.I.C. (co-proprétaire) nous ayant assuré qu'elle en aurait l'emploi.

- le pétrolier ne sera mis en circuit qu'en 1961.

SITUATION DES FILIALES

Rien de notable à signaler, SoMarCo très handicapée depuis près d'un an par les dispositions financières de dévaluation qui ont eu une répercussion sur les trafics anglais, remonte péniblement le courant.

A signaler à Caen le démarrage des activités poissons. Caen n'est pas encore, à proprement parler un port de pêche, mais certains chalutiers s'y intéressent. Tout n'y est point parfait, car la profession est pratiquée par des gens qui n'ont pas les mêmes soucis ni les mêmes méthodes commerciales que notre catégorie d'armement et c'est cela, pensons-nous, la raison des grandes déceptions des pêcheurs et de l'insécurité de cette profession.

Nous essaierons, dans la mesure où nous le pourrons, d'appliquer nos méthodes à cette nouvelle activité. Quoiqu'il en soit, elle nous permet de développer un secteur nouveau pour le Frigo et rien qu'à ce titre, nous devons nous féliciter d'avoir entrepris ces opérations

AUTRES ARTICLES

- HABITATIONS ;

- IL Y A 50 ANS : BAPTÊME DE L' « HÉBÉ » .

--o-0000-o--

n°54 - septembre 1959

SILLAGE

Fin juillet, s'est tenue à Newcastle une réunion à laquelle assistaient tous les Anciens de la Maison JENKINS. Nous nous y sommes rendus, car tous les Amis de Mr. Jim MacFarlane voulaient être présents pour lui souhaiter une heureuse et longue retraite.

Ce n'est pas sans mélancolie que les Anciens de la SNC apprendront l'éloignement de ce grand Ami de notre Compagnie car nombreux sont ceux qui ont pu apprécier sa gentillesse et sa complaisance. Quant à nous, nous n'oublions pas son dévouement comme Agent de la Maison.

Au cours de cette réunion, nous avons naturellement évoqué le passé : cette période où nombreux étaient les bateaux qui déchargeaient du minerai à Immingham, Middlesbrough, La Tyne et Grangemouth, et rechargeaient du charbon dans les multiples ports qui s'échelonnent tout le long de la côte est d'Angleterre.

Hélas ! Il ne reste pratiquement rien de tous ces échanges seules les escales à Flixborough constituent maintenant l'unique trait d'union après l'abondance des trafics passés.

Nous avons eu la joie de retrouver dans l'assistance Mr. Fry et Mr. Ramsey qui coordonnaient avant guerre tout l'ensemble de ces trafics. Ils bénéficient maintenant, en parfaite santé, d'une retraite bien méritée.

Sur les murs des bureaux du Collingwood Building figurent toujours les séries de photographies souvenirs, parmi lesquelles en bonne place, celles du Commandant Le Louarn et de quelques autres, qui, pendant la guerre, ont, avec beaucoup de courage, maintenu la tradition et contribué ainsi au bon renom de la Compagnie. Tout cela les Anglais ne l'oublient pas.

Est-il besoin de vous dire qu'au cours du diner ont été évoqués des souvenirs mettant en cause beaucoup de disparus, et malgré la tristesse et la mélancolie de telles évocations, la bonne humeur reprenait le dessus et les récits de bonnes histoires contribuaient à donner à cette réunion une ambiance très cordiale.

Tous nos Amis Anglais conservent pieusement le souvenir de « Monsieur Gaston »¹ car Jenkins est associé à l'histoire de notre Maison.

Les Dirigeants de Jenkins sont aussi ceux de Stephenson Clarke.² Les Navigants savent que cette importante Compagnie évolue dans les trafics de cabotage en Angleterre avec une flotte de 105 bateaux. C'est dire son importance.

Après la réunion, chacun voulut apporter sa contribution oratoire et l'un des Représentants de Stephenson Clarke eut pour la SNC des mots qui m'ont d'autant plus touché qu'ils s'adressaient surtout aux Etats-Majors et aux Equipages de la Compagnie. Quand un « Maritime » parle de ces questions, c'est en connaisseur ; il sut exprimer toute l'estime qu'il avait pour la S. N.C. et ses équipages dont il appréciait les qualités faites de tradition et de compétence.

Je tenais à vous transmettre cette appréciation flatteuse qui prend toute sa valeur dans la bouche d'un Ami Anglais.

Il n'y a d'ailleurs pas que dans ce secteur où les équipages SNC soient appréciés et notamment, en lisant les comptes-rendus d'escales pour les voyages sur l'Afrique du Nord, j'apprenais avec satisfaction tous les efforts réalisés ces temps derniers et toutes les initiatives prises afin d'améliorer les rotations, de réduire les stationnements, en un mot, afin de contribuer à atténuer les effets de la crise actuelle.

Nous en savons gré à tous car, dans cette période, les affaires sont particulièrement difficiles et il faut que tous les Services se serrent les coudes pour passer ce mauvais cap.

SITUATION COMMERCIALE

Et puisque nous évoquons la Côte Est de l'Angleterre, parlons tout de suite du trafic des charbons et des stocks pharamineux de combustibles qui s'amoncellent, non seulement en Grande-Bretagne, mais sur tous les lieux de production.

² *Stephenson Clarke Shipping Ltd, dont dépendait l'Agent Jenkins de Newcastle, était considérée comme la compagnie anglaise la plus ancienne, car née sous le règne de George II, en 1730.*

Comme la Navale Caennaise, elle était une compagnie de navigation spécialisée dans le vrac, et d'abord du charbon. Elle a eu à gérer jusqu'à plus d'une centaine de navires, en particulier ceux qui participaient au ravitaillement des usines à gaz de Londres : les fameux « flat irons ». Se confinant dans le transport intra-européen, elle suivit le déclin à la fois du charbon et de ce trafic. Au début des années 2000, elle ne possédait plus qu'une dizaine de vraquiers, de 1.100 t. à 12.000 t. Au moment de sa liquidation, en 2012, la flotte était réduite à 2 unités.

La situation charbonnière est très confuse; après avoir crainit la pénurie, nous subissons l'abondance. Dans les périodes de crise tous les Etats Européens s'étaient trop largement couverts, complétant par des importations d'U.S.A. leur production nationale. C'est le cas de l'Allemagne, la Belgique et même de la Grande-Bretagne.

La France, dans ce domaine, a été heureusement plus prudente que d'autres, bien qu'entraînée, elle aussi, parle même courant. Tous ceux dont le rôle est de prévoir se sont largement trompés. La consommation a été inférieure aux prévisions ; la production supérieure aux plans établis. La concurrence du combustible liquide a été plus sensible qu'on ne le pensait ; enfin l'électrification a permis de réaliser des économies plus importantes que prévu.

Sur le plan maritime, nous sommes inquiets de l'utilisation de la flotte de gros porteurs constituée par l'ATIC en vue d'assurer le transport de ces charbons Américains. La SNC a été dans l'obligation de suivre, comme tout le monde mais nous avons limité au strict minimum en reconvertissant en bon temps une partie des gros porteurs en : bananier, transports frigo.

Le même problème se pose aussi pour les minerais. Il y a quelques années, toutes les grandes Commissions prévoaient la mise en exploitation de mines à forte production et à haute teneur. L'exemple de la Mine de Conakry incitait les experts tirer des conclusions trop optimistes.

Il y a 4 ans, nous étions consultés pour prendre un gros minéralier en cc-propriété avec nos Collègues, afin de maintenir sous pavillon français ces trafics. Nous avons décliné, persuadés qu'à la première crise les mines de Conakry ne livreraient plus de tonnage. Les évènements nous ont, hélas, donné raison, et deux de nos Collègues qui avaient construit deux navires de 18. 000 t. sont dans l'obligation maintenant de les placer sur le trafic du charbon, trafic qui s'amenuisait déjà ; ce qui nous oblige à désarmer les liberties et à envisager même de nous séparer de ces navires.

Tout ceci concerne le transport par gros porteurs.

Néanmoins, il devrait y avoir quelque espoir pour l'utilisation des bateaux de taille moyenne, car nous espérons que l'on reviendra, dans une certaine mesure, aux trafics traditionnels. En effet, si les stocks de charbon sont pléthoriques, ils ne sont pas de qualité qui convient toujours aux pays de production et beaucoup de pays souhaiteraient réaliser des échanges ; c'est ainsi que nos Amis Anglais prendraient bien livraison, en France, de certaines qualités, à condition que, de notre côté, nous leur achetions une quantité égale de charbons de qualités qui nous manquent.

En France, ces possibilités d'échanges sont d'ailleurs contrariées par les accords économiques que nous subissons et qui nous ont été imposés. D'abord les charbons de la Sarre : nous nous sommes engagés, en effet, à prendre livraison chaque année de 3 millions de tonnes pour des raisons politiques bien compréhensibles. Ensuite les charbons Polonais qui viennent concurrencer le charbon lorrain, mais dont nous devons prendre livraison, car c'est le seul moyen d'indemniser les Français expropriés en Pologne, ou de percevoir les arrérages des emprunts contractés avant guerre par ce pays. De même les charbons du Tonkin servent également à compenser les dettes du Viet Minh et c'est pour la France le seul moyen de récupérer les bribes de nos anciens patrimoines.

Dans un avenir proche, nous allons connaître un nouveau concurrent au charbon : c'est le gaz de Lacq. Déjà la Centrale électrique de Nantes est alimentée par ce combustible. Ce gaz parviendra prochainement à Paris. Ce sera autant de charbon de moins consommé et l'on parle déjà de gaz en provenance d'Algérie,

Tout cela nous inquiète comme transporteur, mais cela ne tranquillise pas non plus les sidérurgistes, qui, par leurs fours à coke étaient déjà de grands pourvoyeurs de calories pour les grandes agglomérations. Les grandes canalisations qui partent de l'Est pour l'alimentation en gaz de la région parisienne risquent aussi d'être sans emploi.

Il faut néanmoins se réjouir sur le plan national, car la France devient ainsi progressivement plus indépendante de l'étranger ; on fait du coke maintenant avec presque toutes les qualités de charbon et la Sidérurgie française trouve dans notre pays à la fois le charbon et le minerai indispensables. Ceci doit améliorer sensiblement la balance des échanges.

Vous voyez que le charbon, qui constitue la plus grande partie de nos chargements, nous donne beaucoup de préoccupations et risque de nous en donner encore dans l'avenir. C'est pour cette raison que nous croyons sage de reconvertir une partie de nos activités dans des secteurs moins mouvementés.

Nous étions très inquiets sur l'utilisation de la flotte pendant la période d'été, or nous avons réussi à assurer toutes les rotations. Cependant si beaucoup de voyages n'ont pu être combinés avec des cargaisons de retour, un certain nombre de bateaux, les plus vieux comme par hasard, ont eu des séries précipitées de voyages charbon/minerai auxquels nous n'étions pas habitués depuis longtemps. Nous nous sommes rendus compte qu'il a dû en résulter une certaine fatigue pour les équipages, nous nous en excusons auprès d'eux, mais ils comprendront que, dans une période aussi pénible, il faut avant tout donner satisfaction à la clientèle.

Nous sommes maintenant en septembre et nous pensons que ce mois s'écoulera sans complications. Et pourtant, à plusieurs reprises, nous étions à deux doigts d'être obligés de recourir à la triste solution du désarmement. Le « PERRIGNY » notamment, a bien failli être mis à l'ancre.

SITUATION DE LA FLOTTE

Peu de changement depuis le dernier bulletin. Etant donné le marasme, nous ne sommes pas pressés de recevoir les bateaux neufs.

Le premier polytherme (bananier) sera livré dans le courant 1960, le deuxième au début 61, le 13. 000 t. pondéreux des Chantiers de Bretagne, fin 61, et le gros porteur de 26.000 t. courant 62. Nous l'avons reculé au maximum car nous pensons qu'à cette époque la crise actuelle sera bien atténuée.

Quant au pétrolier, sa date de mise en service reste immuable car il bénéficie d'une charte-partie qui débute fin premier trimestre 61.

Nous avons vendu deux de nos navires: « HÉBÉ » et « BORÉE », à un prix très satisfaisant et d'autant plus favorable qu'ils ont été vendus avant les réserves de re-classification. Nous avons, de ce fait, réalisé une économie sensible.

Les négociations avec les Allemands ont été faciles. C'est la Marine Nationale Allemande qui recherchait des bateaux rapides pour faire office d'approvisionneurs d'escadres. Nous nous plaisons à reconnaître que toute l'exécution de ce contrat s'est effectuée dans de très bonnes conditions et dans un esprit vraiment agréable.

Nous remercions tout spécialement les Etats-Majors et Equipages de ces deux bateaux auxquels nous avons demandé un soin tout particulier lors de la livraison, afin de faire honneur à notre Pavillon, aussi bien le National que celui de notre Compagnie et les appréciations formulées par la Marine Allemande ont été des plus flatteuses. Nous sommes très heureux de les adresser à ceux qui ont parfaitement assumé cette mission.

Ces ventes nous ont particulièrement allégés de nos soucis financiers, car les hausses de prix et les dévaluations avaient considérablement augmenté le prix de nos bateaux commandés : environ 40%, et les banques ne facilitent pas les opérations de crédit à long terme. Les ventes des « HÉBÉ » et « BORÉE » viennent donc en bon temps pour nous donner toute tranquillité. Mais cependant, il nous faut penser à l'avenir car nous sommes maintenant démunis d'un navire sur Casablanca - Dieppe et nous tenons à

maintenir cette position dans laquelle nous avons particulièrement bien réussi. C'est là une de nos préoccupations.

Dans les bulletins précédents, nous vous avons parlé de la vente du « GALLIUM » ; elle était conclue avec des acheteurs espagnols. Malheureusement, ils n'ont pu obtenir les licences nécessaires et notre navire doyen a été proposé plusieurs fois à des gens qui acceptaient en principe notre prix et qui, par la suite, ne voulaient plus payer. Enfin, un démolisseur local l'a acheté pour le dépecer sur place et toute la ferraille résultant de cette opération est livrée à la S. M. N. qui doit la réutiliser pour alimenter ses fours Martin. C'est une belle fin pour un navire qui pendant toute sa carrière a contribué à l'approvisionnement de notre plus important client, que de contribuer encore -de sa substance à alimenter les aciéries.

TRANSPORT DE MÉTHANE LIQUIDE

Il faut se tenir au courant de toutes les possibilités de trafics. Vous avez dû lire dans les Revues spécialisées et même dans la grande Presse, des articles nombreux sur le transport des gaz liquéfiés.

Cette question nous intéresse depuis fort longtemps; il y aura bientôt 10 ans, nous étudions déjà les transports de butane-propane sous forme liquide par congélation et non par compression comme on le réalise habituellement. Malheureusement les négociations avec les utilisateurs n'avaient pas abouti. Nous avons la satisfaction maintenant de constater que l'idée a fait son chemin et qu'il va sortir prochainement d'un chantier méditerranéen un butanier en vrac par congélation.

Pour le méthane, la question est beaucoup plus compliquée car, si pour le butane les températures de quelques dizaines de degrés au-dessous de zéro suffisent, pour le méthane il faut atteindre -180° , et comme il s'agit d'un produit assez délicat, vous jugez des complications qui peuvent en résulter.

Un premier bateau, le « METHANE PIONEER » effectue des voyages, il va en Angleterre enveloppé de tous les secrets pour ne point divulguer les solutions apportées à ce délicat problème. Mais il se trouve que nos Amis Anglais que nous avons vus récemment, sont justement les réceptionnaires du dit navire et nous avons appris que les opérations n'étaient pas aussi faciles qu'on le pensait et que la rentabilité était loin d'être assurée. Le tonnage transporté est de l'ordre de 8.000 t. à chaque voyage, il devrait être au moins doublé pour que l'opération soit rentable. En tout cas, l'Angle-

terre qui subit une surproduction de charbon, ne voit pas d'un bon oeil l'arrivée de ce nouveau gaz.

Nous étudions, en collaboration avec certains amis, la possibilité d'un bateau d'essai, mais jusqu'à présent les pourparlers n'avancent guère. Nous aurions souhaité que la France ait un bateau d'exploitation pour desservir les petits ports et nous travaillons cette question avec la C. M. t. G. qui a, elle aussi des soucis de reconversion, car elle ne sait pas si elle aura toujours du goudron à transporter.

DISTINCTION

Il nous est particulièrement agréable de vous faire connaître la brillante promotion de notre Directeur du Bureau de Paris, Gérant de notre filiale : la SoMarCo, Pa:ris, et de la SoMarFran, Rouen, Monsieur Jack Peugniez, bien connu de tous, parce qu'il fut navigant avant d'être sédentaire, ce qui lui permet d'avoir sur les problèmes maritimes une connaissance plus approfondie.

Cette distinction Lui est accordée par la Marine Marchande en raison de ses brillants services. Monsieur Peugniez, en effet, eut un rôle important dans l'Administration des Transports Maritimes où il a largement contribué à la remise en activité de la flotte des Pondéreux. Ceci est d'un passé déjà lointain, mais il continue à mener une action efficace près des Groupements étrangers et plus particulièrement de la BALTIC ASSOCIATION dont il est Membre et il représente non seulement notre Compagnie et nos Collègues de l'Armement pondéreux, mais également l'ensemble de l'Armement.

Tous, nous sommes réjouis de cette promotion. La remise de décoration a eu lieu au Comité des Armateurs même, en toute simplicité, mais devant les Amis du nouveau promu. Le parrain en était le Délégué Général du Comité, Monsieur Marchegay.

--o-0000-o--

SILLAGE

SITUATION COMMERCIALE

Cette fin d'année se présente sous un jour plus favorable qu'en Décembre 1958, tout au moins pour les petits navires au-dessous de 500 Tx de jauge brute et même pour les tonnages moyens inférieurs à 3.000 t. Par contre la situation reste inchangée en ce qui concerne les géants des grands trafics, sans cesse plus nombreux pour des tonnages plus restreints.

Dès fin Octobre, une recrudescence des importations de bois de Scandinavie et une campagne de céréales plus active que celle de 1958, ont contribué au réarmement de la plus grande partie des tonnages de petit cabotage et les taux de frêts de cette catégorie se sont sensiblement améliorés.

Pour les pondéreux, nous avons trouvé un aliment plus substantiel en grains pour le cabotage international. Si le trafic minéral a été très faible, par contre, il y a eu plus de demandes en charbons sur le secteur de la Baltique, Pologne et Russie.

A pareille époque, les années précédentes, les exportateurs de minerais auraient dû déjà se manifester pour le renouvellement des contrats 1960. Malheureusement, il n'en est rien et nous avons l'impression que de plus en plus la Sidérurgie se tourne vers les minerais à teneur élevée, transportés par des gros porteurs à des taux inférieurs aux nôtres. Cet ensemble nous fait une concurrence très âpre et les minerais de l'Ouest de la France en supportent les conséquences.

Pour essayer d'atténuer cette crise, les Sociétés Minières se préoccupent de la concentration des minerais, procédé d'enrichissement qui a donné de très bons résultats dans certains cas ; malheureusement le minerai normand est très siliceux et ce procédé ne lui convient pas. Tous les espoirs sont maintenant dans les procédés nouveaux de réduction de minerai pour obtenir un concentré de fer à 95%, qui permettrait de faire un acier de bonne qualité et de supprimer cette concurrence qu'il y a entre l'acier Martin et l'acier Thomas.

Pour atteindre ce résultat, il faudrait construire de grandes usines de traitement. Le prix mis en avant serait de 2 milliards d'investissement pour traiter 100.000 t. Il faudra donc pousser les études avec précision pour être certain de la rentabilité.

Au point de vue charbon, la compétition de plus en plus âpre du fuel, la pénétration progressive du Gaz de Lacq dont les pipe-lines atteignent maintenant la région parisienne et menacent même de la dépasser et enfin la perspective d'alimentation en gaz d'Algérie, font qu'une crise charbonnière se dessine et que là encore L'Armement pondéreux en' supportera le contre-coup.

Quant aux phosphates, nous avons eu une déception. Nous comptions toujours sur les phosphates de Sfax pour assurer les remontées de nos navires, mais le Gouvernement tunisien a exigé d'effectuer 50% des transports par ses soins, Comme il ne possède pas de flotte, il affrète à l'étranger à bas prix et empoche la différence. Le trafic s'étant un peu amélioré dans ce secteur, et quoiqu'on dise, le taux de fret français n'étant pas des meilleurs, le taux international est maintenant supérieur au fret français, les Tunisiens sont les premiers à réclamer une hausse des frêts qui ne convient nullement aux phosphatiers et superphosphatiers de la Métropole qui sont en butte maintenant avec la concurrence étrangère depuis le Marché commun.

Nous avons reçu à Caen trois petits caboteurs de superphosphate belge et hollandais et l'industrie françaises s'en inquiète.

Dans un proche avenir, vraisemblablement l'an prochain les Mines de Phosphates du Togo vont entrer dans la période de production ; ce sera favorable pour l'utilisation des gros porteurs, mais ce sera une concurrence pour nos clients actuels de phosphate, et les Phosphates Chérifiens prévoient déjà une usine d'enrichissement pour supporter cette concurrence. Ils envisagent aussi de grands agrandissements dans les stations de chargement pour pouvoir utiliser les gros minéraliers et vendre au Japon et en Chine, ce dernier pays sortant progressivement de sa torpeur économique.

Quant aux marchandises diverses, la situation se maintient favorable. il y a eu une baisse de prix, mais en sortie de Caen nous maintenons nos activités.

A Marseille, nous sommes toujours en bagarre avec la Conférence à laquelle nous n'avons toujours pas adhéré. Nous souhaiterions entretenir avec nos Collègues des rapports agréables, mais nous voudrions surtout voir pratiquer des méthodes de compétition plus loyale que celle des ristournes occultes ou des facilités portuaires gratuites.

Deux de nos Collègues ont sorti les premiers minéraliers de 18. 000 t. qui avaient été construits pour assurer les enlèvements des minerais de Conakry. Comme ce minerais

subit une crise et que sa clientèle est fort rare, ces navires viennent dans le secteur charbonnier enlever le peu de tonnage qui restait aux liberties, ce qui nous a mis dans l'obligation de désarmer une partie de ceux-ci.

Le contrat des liberties entre l'Etat et nous-mêmes se termine en fin 1960. Nous sommes questionnés pour savoir si nous les gardons. ils doivent, à cette époque, supporter la visite de re-classification qui sera cette fois assez onéreuse. L'idéal pour atténuer la crise, ce serait la vente de toute cette flotte à la ferraille, mais comme les prix viennent de remonter sous l'effet d'une spéculation extérieure, il est douteux qu'on adopte cette solution.

SITUATION DE LA FLOTTE

La réalisation de notre programme de reconstruction se poursuit. Le polytherme qui est en réalité un bateau frigorifique à température variable, a été lancé au début de Décembre ; il sera mis en service au début de l'été. Nous pensons, tout au moins pour les premiers voyages lui faire faire la relation Casa/Dieppe pour la campagne des tomates, afin de la faire connaître ce type de bateau.

Le charbonnier gros porteur de 13.500 t. est maintenant sur cale, assez avancé. Suivant les circonstances, nous pousserons ou non sa finition. En réalité, il ne devrait pas être terminé avant le premier trimestre 1961.

Le deuxième polytherme va très probablement être transformé en deux navires fruitiers rapides pour la Méditerranée. En effet, des propositions intéressantes nous ayant été faites par la Marine de Guerre Allemande, nous avons vendu le « HÉBÉ » et le « BORÉE » et nous devons pour maintenir notre situation commerciale dans le secteur méditerranéen, avoir des bateaux sans cesse mieux adaptés. Certes, « HÉBÉ », « BORÉE » qui étaient les premiers de ces prototypes se sont révélés excellents, mais d'un cubique insuffisant ; les deux qui les remplaceront sans être d'un tonnage plus élevé, auront un cubique meilleur et plus de vitesse. Ils devraient donc surclasser tous les navires existant actuellement. C'est cette politique qui a fait le succès de la S. N. C. dans le secteur Sud et nous désirons la continuer.

Cette transformation des commandes va, en outre, nous permettre de reprendre dès l'an prochain avec les deux navires « CIRCÉ » et « NÉLÉE », les transports de Casablanca sur Dieppe. Cette année, étant à court d'un bateau, nous avons été dans l'obligation d'en affréter un pour une période aussi réduite que possible.

RÉGION DE CAEN

Les Autorités locales et l'Administration se préoccupent de l'avenir de la région Caennaise et des conséquences du développement de la population. La Normandie était, dans le passé, caractérisée par le principe des familles à enfant unique: Le sens terrien, les impératifs des successions, avaient contribué à limiter le nombre des naissances. Par contre et c'est sans doute le résultat des avantages qu'ont donnés les Allocations Familiales et la Sécurité Sociale, la Normandie a été sensible à cet appel et est devenue très prolifique.

C'est dans notre région et en raison justement du retard qu'elle avait pris autrefois, que l'augmentation des naissances est la plus accentuée; mais si pour l'instant les problèmes ne se posent que pour des questions d'écoles, dans quelques années et très rapidement. on atteindra l'âge de l'utilisation de ce supplément de la main-d'oeuvre et cela donne beaucoup de préoccupations car la région n'est guère industrielle et l'agriculture, par suite de la mécanisation. a besoin de moins en moins de bras.

Déjà pour l'agriculture les jeunes ne trouvent pas de fermes et l'on a dû procéder à des déracinements de Normands dans les régions du Centre et de la Garonne.

C'est pour attirer cette industrie tant désirée que depuis longtemps on se préoccupe à Caen de la création d'une zone industrielle et il faut reconnaître que dans ce domaine rien n'a été fait. Un projet avait pris corps autrefois, mais devant le peu d'enthousiasme, il n'a pas démarré. D'autres solutions ont été prises, aussi mauvaises les unes que les autres et pratiquement offert à l'industriel qui voudrait venir dans notre zone.

Nous restons donc toujours avec les seules grandes industries locales qui sont : La Métallurgique de Normandie en tout premier lieu, et les Mines de fer régionales. Nous souffrons du manque d'industries moyennes de transformation. Pompey et Uframec avaient bien fondé une Société dans les anciennes Cartoucheries, mais elle fut sans lendemain et ces deux usines sont pratiquement fermées.

Les Chantiers Navals n'ont pas résisté à l'attaque collective des autres Chantiers qui voulaient sa fermeture et il faut reconnaître que dans la période actuelle leur présence ne s'imposerait pas. Cependant. si l'on avait suivi nos conseils, si l'on avait doté ces Chantiers Navals d'un dock flottant ou d'un slip pour les réparations, étant donné que notre propre Compagnie commande deux bateaux par an, et pouvait réparer ici environ 50 % de sa flotte par carénage et grosses réparations, il y avait déjà une grande partie de la vie des Chantiers qui aurait pu être assurée. Si nous avions eu les moyens

financiers à l'époque pour le faire, nous l'aurions certainement réalisé mais malheureusement nous avons d'autres préoccupations beaucoup plus impérieuses.

Toujours est-il que le bruit court que l'on va combler le Bassin des Chantiers Navals. Ceci nous attriste car ce fut le berceau de beaucoup de bateaux de la Navale Caennaise et c'est sur ces cales de lancement que prit naissance le torpilleur "LE TERRIBLE" qui détient toujours le record de vitesse.

A la place est venue s'installer une Usine fort importante par le Groupe puissant qu'elle représente : la SAVIEM, union de Renault-Latil-Somua. Il y a de grands projets, nous souhaitons qu'ils se réalisent, bien que la France ne soit pas tellement bien placée pour l'exportation de camions. Il est vrai que le succès remporté dans le domaine de l'auto de tourisme devrait répondre de l'avenir.

Une usine importante est venue également s'installer : la Radiotechnique qui utilise surtout la main-d'oeuvre féminine qui manquait d'emploi dans notre région. C'est une fort belle réalisation. L'importance de la maîtrise et des Cadres, la qualité technique du travail, ont incité les dirigeants à venir à côté de l'Université de Caen qui a été le pôle d'attraction. Il s'agissait là d'un Groupe puissant qui pouvait acquérir les terrains ; mais rien dans notre région n'attire l'industrie moyenne qui devrait trouver le lotissement préparé pour son installation.

Et puis il faut bien reconnaître que l'inertie naturelle et l'indolence, résultat d'une vie facile, ne créent pas une ambiance de dynamisme.

--o-0000-o--

Sillage 1960-1969

SILLAGE

SAINTE-ANNE

Il y a 10 ans, le 16 mars 1950, disparaissait corps et biens le petit caboteur « SAINTE ANNE » qui fut le premier navire de nos lignes régulières d'Algérie. Nous gardons précieusement le souvenir de tout cet équipage qui, sous les ordres du Commandant Giquel avait montré tant d'énergie et de combativité pour que la Navale puisse prendre sa place dans un secteur nouveau et qui permettrait de commencer la politique de reconversion de notre flotte.

Nous avons eu récemment des nouvelles de Madame Giquel et de tous ses enfants, et chaque jour de l'an nous sommes tenus au courant des familles des disparus.

Depuis, notre activité en Méditerranée s'est sensiblement augmentée, mais nous gardons le souvenir de ce deuil si cruel qui a attristé le démarrage de nos activités, et nous songeons à toutes ces familles qui pleurent encore leurs disparus.

« STILBÉ » - Nos Amis des Transports Maritimes Vinicoles avec lesquels nous travaillons notamment les questions de vins, viennent d'être, eux aussi, lourdement éprouvés : le petit « STILBÉ », navire chérifien que l'on voyait assez souvent à Caen, au moment de la saison du cidre, a disparu « corps et biens » dans le Bosphore ; une erreur d'interprétation des feux a modifié la trajectoire du navire qui est venu s'échouer dans les rochers et bien que très près de la côte, aucun des membres n'a pu être sauvé. Nous avons assuré nos Amis et les Familles des disparus de la part que nous prenons à leur peine.

SITUATION COMMERCIALE

amélioration des frêts qui s'était dessinée en fin d'année a été de courte durée et, dès Février, nous retombons dans le marasme qui semble, depuis quelques années, être le lot de l'Armement.

Nous avons désarmé le « LORIENT » qui est sous contrat avec l'Etat jusqu'au 1er Octobre et qui est amarré dans un port hollandais en attendant, sans doute, d'être vendu à la ferraille. Quant au « CAEN », nous avons espéré le réarmer, mais les trafics de pondéreux s'amenuisant, nous y avons renoncé et nous nous demandons s'il ne subira

pas le même sort que le « LORIENT ». Sa date de re-délivraison à l'État est le 15 Décembre.

Quant aux petits navires traditionnels de 2. 500 t. ils continuent leur navigation habituelle, mais nous nous rendons compte que les profondes modifications dans les trafics de charbons amèneront des changements notables et c'est pour cette raison que nous redoublons d'énergie pour nous replacer dans d'autres secteurs. Or ceux-ci sont souvent déjà très encombrés et nos Collègues ne voient pas d'un bon oeil l'intrusion de notre Armement. Grâce au comportement de tous et à l'esprit compétitif de la Maison, nous arriverons néanmoins à nous faire une place plus importante.

Les contrats de minerai en sortie de Caen s l'exécutent normalement. Nous craignons cependant une diminution des tonnages destinés à Flixborough ; les Anglais, eux aussi, traitent leurs minerais pauvres, les agglomèrent et ont prévenu les vendeurs qu'ils ne prendront plus que 50% de leurs contrats à partir de Juillet prochain. En contre-partie, Port-Talbot a légèrement augmenté ses quantités.

Tout ceci nous inquiète néanmoins, car l'on ressent de plus en plus la tendance des Sidérurgistes à s'approvisionner en minerais riches, de haute teneur, et de provenance lointaine, ce qui permettra, et c'est la consolation, de recaser tous les gros minéraliers de la flotte de l'UNION NAVALE et des co-propriétaires Armateurs qui risqueraient autrement de ne pas avoir leur plein emploi.

C'est dans cet esprit que nous travaillons avec les phosphatiers pour essayer d'utiliser ces gros bateaux et de les éclater dans les ports français avec cabotage par bateaux moyens.

Si dans le domaine des pondéreux nous sommes forcément un peu pessimistes, nous devons reconnaître que pour les fruits, primeurs et transports frigorifiques, nous sommes de mieux en mieux équipés et nous le serons encore plus dans un an. Nous constatons que nos relations commerciales et les différents contacts que nous avons, que nous prendrons une fort belle place dans ce domaine, ce qui nous amènera d'ailleurs à modifier un peu la constitution de notre flotte.

C'est ainsi que nous n'avons pas hésité à vendre, à des prix d'ailleurs intéressants, trois navires rapides : "HÉBÉ" "BORÉE" « AMALTHÉE » à l'Amirauté allemande, Nos Méditerranéens étaient bien attristés de voir disparaître ces belles unités, mais le sourire reviendra sur leur figure quand ils verront les nouvelles unités, encore mieux adaptées que les précédentes.

SITUATION DE LA FLOTTE

Le 14 Avril a lieu le lancement du « CALYMÉNÉ » bateau en co-propriété Union Navale et Navale Caennaise avec deux petites tranches d'intéressement de 9 % chacune d'un Organisme de financement des charbons U. C.E. F. et de notre ami de Lorient, Monsieur Leroux des Ets. Le Brise.

Ce bateau est un minéralier muni de tous les appareils voulus pour être converti en navire pondéreux ordinaire ou même en navire de ligne en y ajoutant un faux-pont. Ses qualités permettront, en cas de disparition du ravitaillement de charbon américain une utilisation polyvalente du navire.

Nous aurons, en octobre prochain, le lancement du 3.000 t 19 noeuds, destiné à la ligne Marseille/ Alger, navire qui devrait être livré vers fin décembre, et vers la même date le lancement du pétrolier non encore dénommé et construit avec la participation de nos amis et de leurs filiales charbonnières. Ce bateau est sous charte et commencera son exploitation fin Mars 1961.

Il est vraisemblable que nous allons transformer le navire « ASTRÉE » qui a une coque parfaitement valable, de bonne qualité et que nous allons le motoriser. Il pourra ainsi filer 14 nds et aura une exploitation plus souple. Le cubique sera amélioré.

Nous avons également d'autres projets, mais nous nous excusons de ne pas vous les divulguer, car malheureusement notre Bulletin d'information a une diffusion beaucoup plus large que nous ne le souhaitons et les renseignements que nous donnons sur notre politique générale, sont interprétés, par des lecteurs extérieurs de façon trop diverse. Ce bulletin est fait pour vous seuls, nous ne l'envoyons même pas à nos Agents, gardez le donc pour vous sans le communiquer, car ceux qui montrent trop de curiosité ne sont pas forcément bien intentionnés,

SITUATION DES FILIALES

Parlons de la principale et de celle qui réussit le mieux la SOGÉNA à Caen, qui a fait une fort belle année et qui a participé à tous les trafics nouveaux du port de Caen,

Les possibilités d'exportation de la Métallurgique de Normandie ont permis de créer un certain nombre de lignes régulières et nous avons essayé d'accroître l'intérêt de ces relations en apportant des frêts de marchandises diverses. C'est ainsi par exemple que la ligne du Moyen-Orient fonctionne d'une façon satisfaisante pour 11 Armement.

Nous avons espéré pouvoir opérer de la même manière pour la ligne du Golfe du Mexique, les prix nous paraissaient favorables, mais pour certains trafics il faut faire des

ristournes telles que les armateurs suédois ont abandonné les rotations que pendant près d'un an ils avaient effectuées régulièrement ; cela avait permis de recevoir à Caen des produits très nouveaux pour notre port, tels que caoutchouc synthétique, carbon black, et nous rechargions, en plus des aciers de la Normandie, des lots très importants de voitures, de pneus et autre matériel.

Pour l'instant, ce ne sont plus que des bateaux occasionnels qui escalent. Ils s'affrètent pour une certaine quantité de fers, mais on ne peut compter sur eux pour les divers.

Par contre, le trafic des bois se développe très favorablement. Nous avons toujours la ligne régulière alimentée par les Ets. Leroy de Lisieux et nous espérons faire mieux d'ici quelque temps. Des navires étrangers viennent également apporter des lots de bois exotiques pour d'autres utilisateurs car nos forêts métropolitaines ne suffisent plus à alimenter l'industrie du bois en général.

Le trafic Frigo s'amorce petit à petit et il arrive assez souvent qu'en sortie de Caen nous ayons nos cales pleines de viande, de poisson, de poulets ; nos cales sont bien petites il est vrai, mais il faut bien débiter ,

SoFriNo - Dans ce domaine, grande satisfaction : depuis plus de 12 ans que nous arrivions péniblement à équilibrer, nous avons eu, grâce à la politique du marché de la viande (S. I. B. E. V.) et certains contrats de l'intendance pour l'Armée, un accroissement d'utilisation des chambres froides, qui rend notre frigo très rentable. Nous avons modifié certaines chambres pour pratiquer des températures plus basses et on envisage même un autre agrandissement; mais nous bagarrons ferme avec les Frigos du Havre qui, par une action politico-économique prennent des intérêts dans tous les Abattoirs municipaux et surtout dans la gérance des frigos qui y sont adjoints. Si nous gardions une position passive, nous risquerions d'être complètement encerclés et privés notamment du beurre qui constitue pour une grande période de l'année un fond d'activité pour notre Frigo de Caen. Nous avons donc dû procéder de la même manière et nous avons racheté le Frigo-abattoir de Livarot , Nous faisons un accord, en cours de tractation, avec Gacé, dans l'Orne et nous avons d'autres perspectives en vue.

Nous avons eu quelques déceptions, car sur le plan local, des villes voisines ont préféré travailler avec les gens du Havre qui n'ont qu'un souci : amener de la marchandise dans leurs entrepôts, plutôt qu'avec nous ; c'est un peu l'esprit local, qui nous fait douter de l'action économique que l'on peut mener en Basse-Normandie.

SoRéNaM - Cet. Atelier de Mécanique va subir un agrandissement important. Pratiquement on va doubler la chaudronnerie, étant donné les commandes que nous

avons de panneaux de cales ERMANS qui vont équiper la plus grande partie des bateaux en construction.

De ce côté, nous avons un aliment et une sécurité d'activité.

SoMaTraM - Par contre, la section Menuiserie est beaucoup plus difficile ; c'est un métier très concurrencé, les affaires deviennent rares. Toutefois nous avons l'espoir, grâce à des contrats importants que l'on vient de conclure, d'avoir 11 an prochain une meilleure utilisation de l'atelier.

SoMarCo - La situation de Gennevilliers s'améliore Nous souhaiterions créer un pool entre les 3 armements qui desservent ce port, c'est-à-dire MULLER, la MARITIME de la SEINE. et LOCKET & WILSON qui sont nos Amis et que nous représentons ; mais les nombreuses années de concurrence et de compétition n'ont pas encore suffisamment éduqué les gens pour qu'ils comprennent leur véritable intérêt. Nous arriverons certainement un jour à cette solution, mais le plus tôt serait le mieux, et nous n'atteindrons la rentabilité qu'au prix de la bonne entente. Ce qui étonne, c'est que ce soit si difficile d'y parvenir.

La petite ligne du Tréport sur Londres se développe.

Elle a pour but, non pas de concurrencer Gennevilliers ni Rouen mais de prendre des marchandises de nos clients quine peuvent supporter les frêts élevés qu'ils paient forcément dans la région parisienne. Elle devrait se développer davantage par une prospection dans la région Nord.

Au Maroc, la SoMarMA vient d'être éprouvée après le terrible cataclysme d' Agadir et l'immeuble que nous possédions ainsi que l'hôtel dans lequel nous avons une grande partie d'intérêts ont été anéantis, engloutissant des gens que nous connaissions et anéantissant des familles entières. Les pauvres Français déjà très éprouvés au Maroc sur d'autres domaines, le sont maintenant dans leurs affections.

La ligne des primeurs de Casablanca qui avait bien démarré en Décembre, s'était ralentie au début de l'année, semble repartir de plus belle et nous avons hâte de reprendre nos rotations avec les navires qui ont contribué à assurer la bonne réputation de la Maison dans ce secteur.

La zone Méditerranéenne marche bien. Malheureusement la concurrence amenuise les recettes de manière inopportune, car elle ne profite pas aux exportateurs et n'incite à développer aucun trafic. La Conférence a pratiquement sombré, ce qui ne nous étonne d'ailleurs nullement et il faudra que nous soyons encore plus compétitifs, ce qui nous sera facile, étant donné la qualité des bateaux que nous allons mettre sur ce circuit.

n°56 - avril 1960

A Nemours, l'activité se maintient sans beaucoup d'espoir, car le trafic de l'argile devrait s'amenuiser dans les années qui viennent ; à moins que le calme revenu d'autres gisements puissent être mis en exploitation.

A Rouen et au Havre, l'activité est satisfaisante, il n'y a pas grand changement, là aussi nous attendons notre heure.

Tout ceci est forcément brièvement résumé et ne peut faire ressortir toute l'ardeur, la compétence et l'énergie que chacun apporte pour maintenir le pavillon haut ; que nos remerciements à tous vous assurent que nous nous en rendons parfaitement compte.

--o-0000-o--

n°57 - septembre 1960

SILLAGE

SITUATION DE LA FLOTTE

L' « HÉBÉ » va commencer son voyage inaugural. La période de finition de ce bateau coïncidait malheureusement avec le marasme des trafics de bananes et nous avons été assez heureux de l'affréter pendant 2 mois avec l'Armement Fabre-Fraissinet pour « occuper le temps », en attendant la campagne d'agrumes du Maroc où il viendra prendre le relai sur les rotations Casablanca/ Dieppe.

Le « CALYMÉNÉ » reste au quai d'armement et n'étant pas tellement pressés pour l'utilisation de ce bateau, nous avons préféré faire passer avant lui les navires dont nous avons une plus impérieuse nécessité. C'est ainsi que l' « AMALTHÉE » va être lancé fin du mois de Septembre et nous aurions bien voulu que ce bateau puisse être mis en circuit dès le début Décembre c'est-à-dire à la période où les frets sont copieux sur les agrumes. Nous craignons malheureusement que les Chantiers ne parviennent pas à nous donner satisfaction.

Dans le courant Novembre, nous devons lancer le bateau pétrolier qui portera le nom d' « ATHÉNÉ ». C'est un bateau pour lequel nous n'avons aucun souci, étant donné qu'il a une charte-partie avec la Société Anglaise des Pétroles B. P.

Nous envisageons toujours de transformer le navire « ASTRÉE » pour remplacer la machine à vapeur par un moteur améliorant ainsi les caractéristiques d'un bateau qui pourrait fort bien convenir sur différentes relations ; mais les besoins de tonnage nous ont fait retarder cette transformation.

Vous savez que nous avons vendu aux Allemands, dans de bonnes conditions, trois bateaux, l'ancien « HÉBÉ », « BORÉE » et « AMALTHÉE » ce qui nous permet, d'une part, d'améliorer notre trésorerie et d'envisager des navires mieux adaptés, ensuite profitant de l'expérience acquise par l'exploitation commerciale de ces bateaux, d'être plus à même de définir les caractéristiques du navire idéal... si tant est qu'il soit possible d'atteindre ce but.

Nous poursuivons l'étude de la construction d'un petit navire frigorifique. Nous sommes assez avancés dans nos recherches et nous espérons être à même de vous en parler avec plus de précision dans le prochain bulletin.

SITUATION DES FILIALES

Comme dans toutes les familles, les filiales nous ont donné à certains moments quelques préoccupations, mais nous sommes, pensons-nous, arrivés au terme de la période de soucis et parmi toutes celles que nous avons créées, nous voyons certaines dont l'avenir se dessine agréablement.

Nous avons même une nouvelle venue : la Société Calaisienne de Navigation, la benjamine de la Famille, qui prend son départ sous d'heureux auspices. Nous allons les passer en revue.

SOGÉNA. - Malgré les diminutions de trafics des lignes régulières sur Caen, diminutions provoquées surtout par la disparition des relations Caen/Golfe du Mexique, l'activité s'est maintenue pendant tout le premier semestre et les résultats sont satisfaisants.

Nous avons surtout eu la grande satisfaction d'amener à Caen le trafic militaire, trafic très recherché par les Armements. Si nous n'avons pas pu obtenir satisfaction à Marseille où quelques Compagnies privilégiées se partagent de manière plutôt choquante tout ce trafic, par contre dans le Nord nous avons bien réussi. Caen a même été apprécié par les Services de l'Intendance et chaque jour nous voyons nos tonnages s'accroître.

La SOGÉNA avait largement contribué à amener à Caen le trafic des tubes ; nous en avons encore un certain tonnage, mais qu'ils soient destinés aux pipe-lines pétrole ou gaz, les besoins semblent maintenant saturés et les tonnages diminuent.

De même il y a une évolution quant à l'équipement de l'Algérie et l'on arrive au stade où le matériel de circonstance est remplacé par du définitif. Nous avons pendant longtemps transporté des tonnages très importants de maisons, hangars, écoles, préfabriqués ; ce stade semble maintenant dépassé.

La SOGÉNA va s'installer dans les mois prochains à Calais où elle effectuera les manutentions des navires qui vont desservir régulièrement Calais pour l'Afrique du Nord. Nos collègues, sans doute inquiets du développement de nos lignes régulières, ont voulu nous boycotter à Caen. Pour ne point laisser sans réplique cette provocation, nous allons, au centre même de leurs activités, dans le Nord, nous installer dans un

port non desservi par eux, mais fort attirant par les emplacements qu'il offre et par le bas prix de ses escales, car Calais est un port économique, ce qui est rare pour un port français.

Sté Calaisienne de Navigation. - Cette société est constituée avec nos amis d'Alger et de Sète ; elle installe à Calais un chai pour le transport des vins en vrac ; elle est d'ailleurs susceptible de rendre beaucoup d'autres services, mais nous limitons provisoirement son activité à cette spécialité. Nous avons reçu un très bon accueil de la Chambre de Commerce, ce qui compense très largement les menaces de coercition que nos collègues nous font connaître par personnes interposées, soit pour Dunkerque, soit pour Boulogne, mais nous sommes déjà tout à fait susceptibles d'aller escaler dans ce port; si le besoin s'en faisait sentir, nous y trouverions auprès de certains transitaires et consignataires l'appui le plus total.

Messieurs Ravisse et Jäger seront les gérants de la société. Monsieur Mulac est maintenant sur place pour la construction et Direction du Chai.

SoFriNo. - Pour les industries frigorifiques, l'été est la grande période d'activité ; mais celle-ci, cette année, et malgré le temps incertain, a battu tous les records. Dans tous les domaines, nous ne savons plus où donner de la tête et nous sommes dans l'obligation d'envisager des agrandissements. Nous poursuivons notre politique de pénétration à l'intérieur du pays bas-normand et nous envisageons même des possibilités plus éloignées.

SORENAM. - Le gros oeuvre de l'atelier est maintenant terminé. Le grand hall, très esthétique et aux peintures lumineuses, a complètement transformé l'allure de cet ensemble • Nous n'avons pas encore reçu les 2 grosses machines qui sont à la base de notre future activité, la presse et la rouleuse, mais néanmoins nous sommes mieux placés pour construire les panneaux Ermans qui doivent équiper tous les minéraliers et même le paquebot « FRANCE », et pour les chaudières dont nous commençons les premières unités. De ce côté, nous pensons être assurés du plein emploi et c'est avec satisfaction que nous constatons que chacun. a apporté sa contribution.

SOMATRAM. - Cette menuiserie qui nous. a toujours donné du souci, s'est brusquement trouvée devant un afflux de commandes, à tel point que nous avons été obligés de freiner certaines activités de reconversion auxquelles nous pensions. En effet, bien que le bois soit un matériau attirant et beau dans sa structure, il est en perte de vitesse ; ce à quoi s'ajoute la concurrence de tous les ateliers artisanaux qui ne permet pas à un atelier industriel de pratiquer une compétition à égalité de conditions.

Nous avons donc pensé reconvertir une partie de cet ensemble dans le domaine des plastiques et notamment dans la construction de chambres frigorifiques avec des isolants chimiques nouveaux. Nous étudions avec une collaboration extérieure une chambre expérimentale; nous allons en établir deux ou quatre de modèles différents ; nous espérons être à même délivrer convenablement l'an prochain des ensembles satisfaisants. Nous avons été voir en Italie la réalisation d'un projet nouveau pour la conservation des fruits ou leur maturation ; il s'agit de chambres étanches dont on peut transformer l'atmosphère avec la température ou l'aération de telle sorte qu'on peut hâter la maturation d'un fruit et donc revaloriser le produit ou retarder cette même maturation et allonger la durée de consommation, c'est-à-dire éviter des pertes.

Nous travaillons cette question et si nous mettons au point un ensemble, nous pensons trouver en France comme à l'étranger un sérieux débouché et surtout, car c'est là le vrai but, assurer l'activité de la SOMATRAM.

SOMARCO. - Somarco fait surtout de l'affrètement, grâce à la clientèle presque exclusive de la Navale Caennaise, et assure l'exploitation de la ligne Lockett & Wilson, des lignes de Scandinavie, du port de Gennevilliers sur les capitales et grands ports européens.

Après un départ heureux¹ Somarco a connu 2 ou 3 ans de crise mais l'année 1960 se dessine beaucoup mieux; nous n'atteignons pas encore l'équilibre, mais nous pensons, grâce à quelques transformations, l'atteindre et assurer à cette Société la continuité de ses activités pour envisager ultérieurement d'autres extensions.

Nous ne vous citons pas les autres filiales, car aucun élément nouveau n'est venu modifier leurs activités, ce qui ne veut pas dire qu'elles restent dans l'expectative et nous remercions tous ceux qui contribuent à apporter leur collaboration dans une période difficile où il faut prévoir l'avenir pour surmonter les crises.

PORT DE CAEN ET LA REGION BAS NORMANDE

Les travaux du Port de Caen. avancent et c'est maintenant devenu une promenade classique de conduire à Ouistreham les visiteurs qui sont impressionnés par l'importance du chantier. L'ère des terrassements est largement dépassée. le grand sas se dessine, toute la masse de ciment qui doit supporter la porte vantail de l'intérieur est très avancée, celle-ci doit être posée vers la fin de l'année. On peut donc prévoir la fin des gros travaux du sas pour fin 1961. Resteront les travaux de dragage tant du canal que du chenal d'entrée.

Et cette grandeur imposante frappe les esprits au point que de nombreuses Personnalités envisagent déjà pour Caen un avenir fort brillant ; certains chiffres sont mis en avant : doublement des tonnages en 5 ans, fixation d'industries nouvelles grand ensemble industriel. . Nous souhaitons ,évidemment qu'il en soit ainsi, mais nous ne partageons pas, loin s'en faut , cet optimisme qui ne tient pas assez compte des difficultés d'une région qui géographiquement n'est pas tellement bien placée et dont la population ne montre pas un attrait tellement ardent pour tout ce qui est industriel. Nous croyons que la Normandie est à tendance plutôt agricole et que cette activité, à elle seule, peut être créatrice de nombreux trafics, surtout si par le stimulant du Marché commun notre agriculture devenait compétitive.

Nous avons eu l'occasion de faire connaître notre point de vue à ce sujet aux Autorités régionales, dans une lettre dont nous vous donnons les principaux arguments. Nous ne sommes certes, pas pessimistes, mais nous croyons qu'en étant raisonnables et en voulant maintenir à Caen la réputation de port bon marché, nous travaillons utilement à l'intérêt de tous.

Il est toujours délicat de prévoir les trafics, d'en estimer l'importance pour déterminer les améliorations souhaitables à réaliser. Il est des règles de bon sens et surtout d'expérience dont il ne faut pas s'écarter si l'on ne veut pas engager des programmes non rentables, car on risque alors, par les charges d'amortissements qui en résultent, non seulement de créer un handicap sérieux pour l'avenir, mais aussi de compromettre les trafics existants. Ces règles s'appliquent surtout au port de Caen du fait, que par sa position géographique il est plus concurrentiel qu'un autre. C'est parce qu'on s'est écarté trop souvent de ces principes que les ports français sont devenus deux fois plus chers que les ports étrangers et ce malgré les nombreuses dévaluations dont ils ont bénéficié.

Pour qu'un port soit attrayant, il faut avant tout qu'il soit bon marché. Dans ce cas, les bateaux viennent nombreux et comme corollaire le frêt reste bas ; autrement les Armateurs, après avoir fait des expériences coûteuses, abandonnent ou augmentent leurs prétentions, et alors les taux se maintiennent toujours élevés.

Lorsque le port de Caen était presque exclusivement un port de marchandises pondéreuses, les bateaux qui escaiaient, chargeaient des cargaisons complètes et correspondant à la totalité du dead-weight du navire. C'était la position la plus favorable qui a permis de pratiquer dans le passé des taux qui souvent ont été au-dessous des taux internationaux. Le développement des marchandises diverses et la multiplica-

tion des points d'éclatement ont modifié le rapport : tonnage transporté tonnage du navire.

Or un navire paie beaucoup plus ses frais d'escale en fonction de ses caractéristiques plutôt qu'en raison de l'importance de sa cargaison; il en est ainsi notamment pour les exportations d'aciers de la SMN, qui, sur des bateaux de 5 ou 6.000 t. ne charge bien souvent que des lots de 1.000 ou 2.000 t. de produits métallurgiques.

Certains trafics restent encore équilibrés, c'est le cas des LigneS sur la Norvège, le Portugal, l'Afrique du Nord, le Moyen-Orient, mais d'autres ont disparu pour cette raison de non rentabilité, ce fût le cas de l'essai infructueux de la relation sur le Golfe du Mexique.

Il est vraisemblable que dans l'avenir des navires plus gros seront susceptibles de venir accoster à nos quais ; il faut donc avoir toujours présent à l'esprit que les frais qui leur seront demandés doivent rester compatibles avec l'importance du frêt qui leur sera offert.

Dans votre lettre, vous faites allusion au Pont de Bénouville, ce qui donnerait à penser que son remplacement par un pont plus large pourrait être une prévision pour le 4ème Plan d'équipement. Ce pont a actuellement 25 m. de large alors que les autres ponts auront 30 m ; mais dans ce couloir de 25 m. peuvent déjà passer tous les navires cargos et même paquebots des plus grandes compagnies : Transat, Messageries, Chargeurs, Nochap, et je ne pense même pas que ces cargos qui sont souvent mixtes puissent être intéressés par les frêts de Caen. Ce pont ne serait un obstacle que pour les 20.000 et les 25.000 t. qui sont pratiquement des minéraliers. En supposant que les industries de Caen aient recours à de tels bateaux, il existe une flotte de navires de 16.000 t. qui passeront facilement et qui sont largement suffisants pour ces tonnages très problématiques.

A notre sens, ce serait donc une erreur d'engager l'avenir par cette lourde dépense. Notre société aura d'ailleurs un minéralier de 25.000 t., mais elle ne songe nullement à faire escaler ce bateau au port de Caen et si des armateurs qui possèdent des 25.000 ou 30.000 t. ont pu vous écrire pour réclamer un gabarit plus grand, c'est que vraiment ils n'avaient pas une idée précise des possibilités de notre hinterland.

A ce propos, nous pensons qu'il est bon de faire un court rappel de l'historique des importations de charbon. Il y a 6 ans, la France importait 6 millions de tonnes de charbon américain et l'Union Navale patronnée par l'ATIC avait été créée pour assurer le transport de 12 millions de tonnes par an. Une flotte, à laquelle nous participons

d'ailleurs, de 9 navires est en cours de construction et trois des premières unités sont en service.

Or la France n'importe plus que 500 ou 600.000 t. ce qui ne garantit même pas l'exploitation des 3 bateaux existant et ce qui donne des inquiétudes sur l'exploitation de la flotte de 9 navires qui sera disponible dans deux ans.

Et qu'advierait-il au cas où l'Angleterre entrerait dans le Marché commun et livrerait comme par le passé son charbon à Caen en un mot s'il n'y avait plus d'importation de charbon américain, ou si sur la pression des Charbonnages du Nord on obligeait les sidérurgistes français à consommer les excédents de coke que produisent maintenant le Nord et l'Est de la France, sans parler de la Sarre ?

Que cet exemple serve au moins de leçon à tous ceux qui ont mission de faire ces prévisions, car de telles erreurs d'estimation risquent de coûter fort cher et d'hypothéquer sérieusement une longue période d'avenir.

Au demeurant le but recherché par tous est de réduire le prix de la thermie, ce qu'il ne faut pas perdre de vue quand on vise au développement industriel, car pour attirer de nouvelles activités, il faut d'abord offrir de l'énergie à bas prix et des conditions de vie économiques et attrayantes. De là découle dans tous les domaines la nécessité de recherche d'un bon équilibre dans le cadre de la politique d'un bas prix de revient.

Et dans cet ordre d'idée, nous vous communiquons notre opinion sur les trafics du Port de Caen.

Après réalisation du 3ème Plan, le port de Caen sera doté d'un sas à Ouistreham dont les dimensions conviendront aux navires de 25 à 30.000 t. ce qui donne à penser que même en tenant compte des prévisions les plus optimistes sur l'avenir industriel de notre région, ce Sas ne sera jamais utilisé au maximum de ses possibilités.

Le port bénéficiera d'un nouveau quai, dit de Calix, de 125 m. de long, quai qui sera réservé principalement au trafic des bois exotiques et qui permettra de répondre à l'accroissement de tonnage du principal utilisateur régional, les Ets. Leroy à Lisieux.

Il est certain que ces importations qui sont actuellement d'environ 20.000 t. par an devraient doubler, sinon tripler dans l'avenir. Ces transports se feront par des cargos du type Côte d'I Afrique, c'est-à-dire des navires de ligne de 8 à 9.000 t. maximum et des liberties qui seront encore en exploitation, pendant deux ou trois ans. L'importance de chaque cargaison sera de l'ordre de 3 à 5.000 T,

Une autre partie du trafic des bois est déjà réalisée pour d'autres importateurs par des bateaux plus petits en provenance de la région d'Abidjan pour des lots d'environ J.000 t. et continuera probablement à l'être de la même façon.

Le poste actuel des bois : le C. 1 et les nouveaux postes du quai de Calix seront donc très largement suffisants pour ce trafic et même avec une bonne coordination, on peut envisager pour ce dernier quai d'autres utilisations. Il est vraisemblable que, les lignes d'Afrique du Nord et d'autres lignes régulières pourront utiliser ces emplacements dans certains cas.

Étant donné que les navires qui viendront à Caen auront des tonnages plus élevés, il y aura un problème à résoudre pour que les quais privés de la SMN, puissent les accueillir ; cette importante société fera d'ailleurs connaître elle-même ses besoins.

En ce qui concerne les Mines et malgré l'optimisme des prévisions, nous ressentons trop les effets de la concurrence des minerais à haut titre. Pour ne pas partager l'opinion exprimée lors des études collectives des conditions de l'économie bas-normande. Les sociétés minières feront connaître leur point de vue. Elles ont toujours trouvé à Caen les navires qui leur convenaient pour livrer dans tous les ports, qu'ils soient grands ou petits, et elles auront de main les mêmes possibilités.

Nous avons eu des contacts avec les Importateurs de phosphates qui nous ont questionnés pour des frêts. en provenance du Togo. Nous avons étudié ce problème pour d'autres ports, par l'éclatement des gros minéraliers. Nous ne pensons pas qu'une telle solution convienne au port de Caen où la densité des usines intéressées est relativement faible dans notre zone. Nous croyons, sous réserve d'un examen plus approfondi, que les usines locales préféreront la sécurité d'approvisionnement par navires moyens de l'ordre de 5.000 t., ce qui écarterait les problèmes de stockage, mais ceci n'est qu'une opinion purement personnelle.

Quant aux autres trafics, il ne faut pas se faire d'illusion.

L'hinterland du port de Caen est très pauvre et si nous avons réussi à y créer, depuis la Libération, un trafic plus spectaculaire qu'important en marchandises diverses, c'est uniquement en pratiquant une compétition de prix avec les ports voisins et principalement celui de Rouen, Il suffirait que ces ports qui ont déjà fait certains sacrifices, les accentuent pour ramener dans leur orbite les transits que nous avons déroutés ; s'ils ne le font pas, c'est qu'ils seraient dans l'obligation d'étendre à l'ensemble de leur clientèle la même réduction de fret que nous consentons, et ils handicaperaient ainsi sérieusement leurs résultats financiers. C'est d'ailleurs la position classique du petit outsider qui, dans certaines conditions économiques maintient sa position vis-à-vis des gros traditionnels, en raison des conséquences qu'aurait pour ces derniers une lutte systématique des frêts.

Au début de l'année, certains armements rouennais se sont inquiétés de voir les développements du trafic de Caen sur l'Afrique du Nord, Mais ce n'était que la coïncidence heureuse des statistiques et l'afflux du trafic militaire dont Caen a bénéficié, et nous ne nous faisons aucune illusion pour l'avenir, d'autant que cette prise de position a amené notre Armement à s'installer au port de Calais pour pouvoir répondre efficacement aux attaques hostiles des collègues, car il est certain que ce n'est pas à Caen que nous pourrions mener un tel combat.

Ceci sort du cadre de notre sujet, mais il est bon que vous soyez au courant de ces positions commerciales pour mieux comprendre l'intérêt qu'il ya à maintenir à Caen la politique du port bon marché.

Il y a également un autre élément qui a été favorable au port, c'est le développement que nous avons pratiqué de construction de hangars ; ceux-ci sont encore en nombre insuffisant, nous aurions besoin de 2 ou 3 supplémentaires et nous pensons que les armements montreront plus sûrement l'intérêt qu'ils portent à notre port en les construisant eux-mêmes. C'est ce que nous avons déjà prouvé surabondamment. Cependant, il serait peut-être souhaitable que la Chambre de Commerce reconstruise un hangar plus esthétique, étant donné son emplacement sur les quais du Vieux Bassin ; les quais de ce bassin sont insuffisamment utilisés, ils devaient accueillir tous les navires de petit tonnage notamment pour le trafic des céréales et des super-phosphates. Pour des raisons de commodités d'ailleurs très discutables, les usagers persistent à rester au Nouveau Bassin ; ils seraient beaucoup plus attirés s'il y avait un hangar au Vieux Bassin. Nous souhaiterions cette installation dans le 4ème Plan de modernisation.

Nous pensons également qu'il y aurait lieu de prévoir un bâtiment pour les dockers. Caen a le mérite, grâce à une politique d'autorité judicieuse et fort bien acceptée par toutes les parties, politique qui a été pratiquée par notre administration de tutelle, de ne pas souffrir des grèves qui ont tellement porté préjudice à certains ports français. Il faudrait maintenir cet état d'esprit et le développer en poursuivant la politique de logement qui avait été amorcée en 1952 • et en donnant plus de confort aux dockers, en leur procurant toutes les conditions d'hygiène et des possibilités de réunion dans un cadre convenable.

Nous souhaiterions même que cette action de logement soit poursuivie en vue d'inciter les pêcheurs à escaler dans notre port. Vous vous souvenez de l'essai que nous avons provoqué en incitant les gens de la profession à faire escaler des bateaux de pêche à Caen ; cet essai n'a pas été concluant, car au fond une grande partie des

professionnels ne voulait pas de cette solution et les quelques navires qui avaient répondu à cet appel ont été tellement grugés qu'ils ont fini par abandonner.

Nous complétons l'installation que nous avons sur le quai de la Londe pour reprendre ce trafic, en l'assurant nous-mêmes, dans des conditions qui, cette fois, nous l'espérons, seront concluantes.

Ce résultat serait certainement acquis si l'on offrait aux pêcheurs des logements pour leurs familles. Cette question pourrait d'ailleurs être étudiée en collaboration avec la Ville.

Au point de vue outillage, nous souhaiterions que Caen soit doté d'un ponton ou d'une bigue pour colis lourds. Certes, ce genre d'appareil n'est pas rentable, si ce n'est par la méthode trop commune de dévaluation, mais il permet de réaliser des trafics qui sont à fois spectaculaires et constituent une excellente publicité pour un port, et qui sont intéressants pour les gros navires qui pourront charger des lots d'aciers pour des destinations éloignées. Caen pourrait ainsi transiter de gros appareillages électriques, turbines, transformateurs "etc... Nous souhaiterions un engin de levage de l'ordre de 50 à 80 t.

Enfin, un port n'est complet que s'il donne aux navires toutes les garanties d'entretien et de réparation. Nous manquons d'engins de radoubage. Cette question avait été étudiée autrefois pendant l'occupation et nous regrettons l'abandon du slip inachevé par les Allemands et qui aurait pu être une amorce pour le développement de la réparation navale. A ce propos, nous regrettons aussi le comblement du Bassin des Chantiers Navals qui empêche définitivement toute reprise de cette activité dans notre région et qui condamne le bassin d'armement qui eut été particulièrement convenable pour les réparations.

Nous avons toujours déploré la disparition des chantiers navals qui, s'ils avaient eu une autre Direction et une autre préoccupation qu'une liquidation hâtive, auraient très bien pu survivre avec la clientèle de notre Compagnie qui construit 2 navires et répare 20 bateaux par an, sans parler bien entendu des autres possibilités qui pouvaient s'offrir ; mais cela posait des problèmes financiers et il n'y avait pas d'échos à de telles propositions.

L'industrie de la réparation navale s'est développée à Rouen, au Havre et à Cherbourg, et cependant le nombre des cales sèches est insuffisant. Nous n'envisageons pas pour Caen une telle oeuvre d'art et nous pensons qu'un slip pour navires au maximum de 7.000 t. avec un dock flottant de cette taille (qui eut trouvé une place favorable dans le bassin des Chantiers Navals, serait souhaitable. Ce n'est pas qu'un tel

outillage soit rentable, mais il permettrait la création de cette industrie dans la région et l'utilisation permanente de 100 à 150 ouvriers, estimation d'ailleurs très modeste, et comme la réparation navale fait appel à un grand nombre de sous-traitants ces petits ateliers locaux en profiteraient abondamment, et cette initiative contribuerait efficacement au développement des petites industries (serrurerie, peinture, ameublement, tapisserie., etc...)

Nous vous avons expliqué notre préoccupation comme usager principal du port de Caen. Si à la faveur d'une ambiance favorable, la situation de trésorerie de la Chambre de Commerce se trouvait améliorée, nous serions, en ce qui nous concerne, partisans non pas d'engager des travaux neufs, mais de diminuer les péages. C'est par cette méthode que vous attirerez à Caen plus d'armements, donc que vous 'aurez des frêts plus bas, et c'est l'industrie qui en fin de compte en bénéficiera, en réduisant le prix des matières premières et en livrant ses productions aux moindres prix.

UN ANCIEN NOUS QUITTE

Nous avons appris avec peine, en Juin dernier, le décès du Capitaine LE BITTER. C'était le plus ancien Capitaine de la Compagnie, où il était entré vers 1905.

C'était un vrai marin et sa carrière fut particulièrement mouvementée. En 1909, son bateau, le « THISBÉ » fut abordé et coula en Mer du Nord, tout l'équipage avait été sauvé, mais les baleinières étant trop chargées, le Capitaine resta seul à bord; il s'est jeté .au dernier moment dans les flots et a pu heureusement être sauvé par la suite.

Pendant la guerre, il connut deux naufrages, son second navire, le « THISBÉ » fut torpillé fin 1917 par un sous-marin allemand et son nouveau bateau l'« ASTRÉE » fut coulé par abordage au cours d'un convoi. Il put en réchapper ainsi que tout l'équipage.

Ces brillants états de service lui valurent pendant la guerre 1914-18 la promotion à la Légion d'Honneur, car il était le Capitaine qui pendant ces hostilités avait fait le plus grand nombre de voyages.

En fin de carrière, le Capitaine Le Bitter ayant passé les examens d'officier de port. se retira à Ouistreham, où nous avons coutume de le rencontrer, et c'est toujours avec son bon sourire qu'il nous accueillait.

Cependant, il fut durement touché dans ses affections pendant cette fin de carrière ; il eut de grandes peines dans sa vie privée et le jour de la Libération, qui pour tous eut été un jour de joie, fut pour lui un jour de deuil ; en effet , Madame Le Bitter était

n°57 - septembre 1960

frappée par un éclat d'obus et devait décéder dans des conditions particulièrement pénibles.

Tous les gens de la profession rendront hommage à cette noble existence bien remplie de Grand Marin. Pour la Navale Caennaise, c'est un loyal Collaborateur qui disparaît et nous nous sommes associés à sa Famille pour le conduire à sa dernière demeure.

--o-0000-o--

n°58 - décembre 1960

SILLAGE

Les jours, les mois défilent avec une telle rapidité que Décembre s'inscrit déjà sur nos calendriers sans crier gare, nous rappelant qu'une coutume heureuse et bien consacrée nous oblige à oublier un moment nos préoccupations quotidiennes pour songer davantage à nos ---• Amis et à nos Familiers et leur exprimer tout le bonheur qu'on leur souhaite. Nous nous hâtons donc, pour que ces voeux vous parviennent à temps, de rédiger le Sillage de Noël. Ces voeux s'adressent, comme notre Bulletin de liaison d'ailleurs, surtout aux Navigants qui, dans ces périodes de fêtes, sont éloignés de leurs Familles par les nécessités de la profession. C'est donc à eux en premier lieu que nous présentons nos souhaits de santé et de bonheur.

Mais nous associons aussi à ces voeux, avec tout autant de cordialité, tous nos Collaborateurs que par habitude on nomme sédentaires, et à tous nous adressons nos remerciements pour l'oeuvre accomplie pendant cette année qui touche à son terme.

Cette année 1960, nous avons des raisons de la craindre il y a un an à pareille époque. En effet, depuis 1957, nous ressentons cette crise qui nous avait contraints à abandonner l'exploitation des deux bateaux Liberty et nous avait obligés à désarmer pendant quelque temps 3 navires plus petits. En 1960, par contre, nous avons pu assurer pleinement l'exploitation de la flotte ; les prix de fret n'ont guère varié pendant tout le courant de l'année, mais les tonnages ont été suffisants pour assurer la permanence d'emploi et c'est là le principal.

Les prévisions sont plus optimistes en cette fin d'année, le tonnage des navires à l'ancre est en diminution ; certes les pétroliers inemployés sont encore nombreux, mais ceux qui restent inertes sont généralement les plus âgés, donc plus coûteux à remettre en exploitation et avec le temps ils finiront à la démolition. Dans ce secteur il faudra sans doute attendre au moins deux ans pour revoir des taux rentables. Pour les cargos, les perspectives sont meilleures. Il est vrai que dans ce domaine les Armateurs n'ont pas commis les mêmes erreurs que les Pétroliers, ils n'en avaient d'ailleurs pas les moyens et leurs commandes n'ont pas été aussi disproportionnées par rapport à la demande.

Les gros minéraliers vont cependant poser un problème grave. Nous en avons en commande beaucoup plus qu'il n'y avait besoin ; les erreurs de prévision de la

politique charbonnière en sont la cause et il faudra utiliser ces tonnages pour l'acier, le minerai et le phosphate et envisager même des affrètements long terme pour s'alléger de quelques unités.

De son côté, l'Etat s'est préoccupé de la situation de la Marine marchande, sur le plan général. Des dispositions sont à l'étude pour compenser les charges trop élevées et permettre ainsi la concurrence des marines étrangères et notamment des pays neufs qui se constituent dans des conditions de prix d'achat ou de prix de construction plus avantageux que nos flottes européennes.

Voilà les idées générales que nous dégagons en cette fin d'année. Passons en revue maintenant d'une façon plus précise les positions commerciales et techniques de la SNC et de ses filiales.

SITUATION COMMERCIALE

Signalons tout d'abord une légère amélioration des taux de frêts en cette fin d'année. Elle ne touche pour l'instant que les frêts de charbon et ne se manifeste pas encore pour les minerais, phosphates et autres pondéreux. Nous sommes dans la période de renouvellement des contrats et les discussions sont difficiles cette année pour les exportations de minerais en sortie de Caen. L'Angleterre reste le seul client principal, les autres sidérurgies boudent le minerai normand de trop basse teneur.

Pour faciliter les débouchés, les Mines ont dû concasser à des modules très fins, le minerai qu'on expédiait autrefois en roche. Des Sidérurgies utilisent ces minerais pour les agglomérer avec d'autres minerais, ce qui leur permet de réaliser une économie de coke.

Pour les marchandises diverses de nos différentes lignes nous sommes satisfaits des rendements. Bien que sous l'effet de la concurrence et malgré le monopole de pavillon, nous soyons dans l'obligation d'accroître les ristournes aux chargeurs.

Nous avons démarré les activités à Calais, les cadences de manutentions ne sont pas aussi élevées qu'à Caen, il nous faudra un certain temps pour nous mettre au point, mais nous sommes confiants dans l'avenir de notre nouvelle tête de ligne.

Cela déclenche naturellement un sursaut de mécontentement de la part de nos Collègues, mais cela ne nous inquiète pas outre mesure ; dans l'Europe de demain, les monopoles de pavillon ne trouveront plus leur place et plutôt que de vivre dans l'inquiétude pendant encore quelques années, nous préférons déjà nous assurer de fortes positions pour la période où la concurrence se généralisera.

Bon démarrage de la campagne d'agrumes au Maroc.

Nous avons commencé nos premiers voyages de bananes sous time-charter avec le bateau "HÉBÉ". Nous avons, grâce aux renseignements--du commandant Renard et de tout son équipage, été bien informés de ce nouveau trafic, et notre navire vient d'être affrété pour la plus grande partie de 1961 à une société belge d'importation fruitière.

SITUATION DE LA FLOTTE

Notre flotte vient de s'agrandir d'une nouvelle unité, l' «ATHÉNÉ» lancé fin Novembre à Bordeaux aux Chantiers de la Gironde et nous avons demandé aux constructeurs d'inviter des amis anglais, qui ont été très heureux de ce voyage dans le Bordelais. Le navire entrera en activité au mois d'avril. L' «AMALTHÉE», ce bateau rapide doit commencer ses circuits méditerranéens fin Janvier 1961.

Le «CALYMÉNÉ» doit être terminé en Juin 1961 pour inaugurer ses transports de charbons d'Amérique sur l'Europe.

Quant au «BORÉE» il est mis sur cale et il viendra se joindre à ses compagnons de ligne en Méditerranée en Octobre 1961.

Nos différentes initiatives dans le domaine du froid nous ont incités à construire un petit bateau entièrement frigorifique. Nous avons bénéficié de l'achat, dans de bonnes conditions, d'une coque de navire ; les travaux de finition sont complétés dans un chantier Hollandais et l'ensemble fera un frigo flottant d'environ 700 t., de 14 n, avec lequel nous commencerons à établir des relations régulières alimentaires, pour le poisson, les viandes les primeurs. Ce sera un bateau pour étudier des trafics et cela nous servira de test pour les développements ultérieurs de la Navale.

Ce navire ne sera pas entièrement propriété de la S. N. C. mais, sous nos couleurs, appartiendra à une co-propriété où nous avons intéressé tous ceux qui s'associent à nos recherches.

Nous pensons terminer l'année sans trop de soucis au point de vue des risques de mer ; malheureusement une grosse avarie est survenue au « NÉRÉE » qui l'a immobilisé pendant 6 semaines, ce qui alourdira sérieusement le résultat financier de ce bateau.

Nous sommes toujours gênés pour les énumérer. Si nous le faisons par ordre d'importance, cela ne tiendrait pas compte des efforts fournis par tous ceux qui en ont la charge et vous savez que le chiffre d'affaires et les résultats ne sont pas toujours fonction du mal se donne. Aussi, nous allons les énumérer en descendant du Nord au Midi.

La RoTraMa qui était autrefois sous direction de nos Amis Muller de Rotterdam vient de prendre son indépendance, en complet accord d'ailleurs avec les anciens dirigeants. Elle nous sera donc désormais plus étroitement unie. Dans le Marché commun, Rotterdam sera un port de grande importance. La maison Muller a ses activités ; nous, nous aurons les nôtres, peut-être plus particulières, pour les frigos notamment, et il était normal que nous puissions, pour agir efficacement, bénéficier de toute notre liberté.

C'est donc Monsieur Steffen qui continue la Direction assisté d'ailleurs par Monsieur Peugniez et Monsieur Pruvot qui, de Paris établiront la liaison et s'occuperont des questions internationales et des trafics à base marchandises diverses ou alimentaires.

Nous restons d'ailleurs toujours avec nos Amis W. Cory de Londres, ce qui nous permet de maintenir les relations entre Rotterdam et la côte anglaise.

CALAIS. - Toute jeune Société, nous en sommes à notre quatrième bateau. Le chargement a été satisfaisant pour un début. Le chai est en construction, il va être terminé fin Décembre ; ce n'est vraiment qu'à cette période où nos bateaux pourront escaler utilement.

Nous avons beaucoup appris. Nous remercions tous ceux qui s'en occupent de l'effort tout spécial qu'ils portent au lancement de l'affaire.

SoMarFran. - Le Havre et Rouen - résultats satisfaisants dans l'ensemble. Le Havre a plus d'activité puisque l'ATIC y reçoit maintenant son charbon. Rouen a réussi à être mieux placé pour charger les petits bateaux au cabotage. C'est un secteur où les affaires sont particulièrement dures en raison de la concurrence et où on risque de perdre tout par un mauvais payeur, ce qui hélas arrive trop souvent pour les questions de transit.

SoMarCo. - SoMarCo a une année plus heureuse que les précédentes. Cette Société était en difficulté depuis 2 ans, les résultats sur les lignes de Paris sont nettement meilleurs et nous espérons rattraper toutes les pertes antérieures.

Le compartiment affrètement n'a guère varié. L'agence de ligne a été très active et nous a permis d'intensifier notre prospection de manière efficace. Un gros effort est fait pour diminuer les frais généraux et pour établir un équilibre. L'immeuble de la rue de Leningrad vient d'être vendu et tous les services sont regroupés à Gennevilliers dans des bâtiments qui s'avéraient trop importants, mais qui sont maintenant bien occupés et nous avons repris le pied à terre que nous avons depuis la Libération, rue de la Victoire.

L'année 1961 devrait voir la fin de la crise récemment passée par cette société et nous remercions tous ceux qui ont contribué à améliorer cet état de choses.

SOGÉNA. - Toujours ardente dans la lutte que nous déclenchent nos Collègues et se maintient grâce à la qualité des services, la fréquence des bateaux. C'est une satisfaction pour nous de voir à quel point l'énergie conjuguée de tous a réussi à créer à Caen tout un trafic de diverses qui est vraiment l'oeuvre de cette Société, et dont l'importance est telle qu'elle a excité la jalousie de nos concurrents.

SoFriNo. - Le Frigo est toujours plein et heureusement s'il se vide, c'est pour accueillir encore d'autres marchandises. C'est la plus belle année que nous aurons connue depuis l'origine et après 12 ans d'efforts de toutes sortes, nous arrivons au sain équilibre. C'est un beau succès et nous remercions tous nos collaborateurs qui y ont contribué. Avec un tel frigo, nous saurons utiliser judicieusement le petit navire frigorifique en construction et pour lequel il va nous falloir trouver un nom, à la fois un symbole et qui reste dans les traditions.

SoFriNo continue ses installations dans l'hinterland : le petit frigo de Livarot, celui de Flers également et les pourparlers de construction à Gacé continuent. Il s'agit pour la plupart de frigos établis en collaboration avec les Municipalités intéressées.

SoRéNaM. - L'atelier est maintenant terminé. Il a fort bel aspect et l'on voit sortir du grand hall lumineux par ses couleurs, les panneaux mécaniques des bateaux que nous construisons pour les différents Chantiers de Nantes et d'ailleurs et les grosses chaudières dont nous avons la licence de construction.

L'équipement des machines continue.

SoMaTraM. - Après avoir connu des années bien inquiétantes par la disparition des commandes, en raison de la diminution de la construction, cet atelier travaille à plein et nous livrons des quantités importantes de menuiseries en Algérie. Néanmoins le bois est toujours un métier difficile.

SoMaGéNA. - St-Malo lutte difficilement contre la concurrence du grand port de Nantes et même celle des petits tankers de vin des petits ports bretons. Les résultats sont comparables à ceux de l'an dernier, mais la campagne des pommes de terre s'annonce moins bonne. St-Malo est une région qui, quoique attrayante, souffre d'un manque d'activités.

SoMarMA au Maroc, se cantonne maintenant dans les affaires maritimes et nous pensons que grâce aux belles unités que nous pouvons cette année mettre en ligne; nous allons reprendre une place qui s'était quelque peu amoindrie l'an dernier les navires time-charter en location n'étant pas d'un aussi bon standing que ceux de la SNC.

Nous faisons dans cette région quelques recherches pour développer l'industrie frigorifique et le commerce des poissons.

NEMOURS. - Toujours resserré dans son enclave. Son directeur, Monsieur Grillet, est malade, sans gravité, mais doit se reposer quelque temps.

Nous avons des craintes sur les trafics d'argile smectique, ceux-ci se poursuivent et nous sommes reconnaissants au dévouement de tous ceux qui, grâce à leur présence, contribuent à maintenir notre pavillon dans ce coin particulièrement difficile.

ALGER. - Réussit parfaitement malgré la difficulté due au manque d'emplacement qui entrave notre expansion.

Les prospections se poursuivent efficacement et les résultats sont d'autant plus appréciables que les conditions de travail doivent être parfois déprimantes. Malgré notre éloignement nous nous en rendons parfaitement compte.

MARSEILLE. - Fait front contre la coalition des Collègues. La Conférence s'effrite chaque jour davantage, en raison du comportement de ceux-ci. Le Comité des Armateurs cherche à lui redonner une structure et fait appel à d'éminentes personnalités pour être plus convaincant; peine perdue il nous semble, tant que le comportement des adhérents restera ce qu'il est et que la mauvaise foi et le mensonge seront de pratique courante. Pour nous, nous poursuivons notre voie sans nous en inquiéter.

Nous vous donnons tous ces renseignements comme un compte-rendu, pensant vous intéresser et vous faire comprendre certains faits ou des décisions que nous n'avons pas souvent le temps de commenter. Nous le faisons d'une façon très générale en évitant de faire toute allusion ; ne cherchez point à lire entre les lignes et que chacun d'entre vous ne se croie pas touché par ce compte-rendu forcément sommaire. Nous le faisons pour le bien et non pas pour critiquer et uniquement pour l'information. Il est d'ailleurs préférable que tous ces bulletins restent entre nous; chaque fois que des gens de l'extérieur l'ont lu, ils l'ont interprété de travers. Mais plutôt que de cesser cette publication qui contribue à maintenir le parallélisme des efforts, donc à améliorer le rendement, nous préférons encore encourir la critique.

Nous sommes toujours disposés à recevoir les avis et conseils. Nous apprécierions bien davantage quelques petits articles que nous pourrions insérer et qui contribueraient à étoffer notre revue pour le plus grand agrément des lecteurs.

TROIS LANCEMENTS EN 1960

Le premier eut lieu le 14 Avril.- Ce jour là, le « CALYMÉNÉ », navire: en co-propriété Union Navale et Navale Caennaise, quittait la cale des ACB sous l'énergique impulsion de Madame Roux, marraine du navire et épouse du Président Directeur Général de la Société Métallurgique de Normandie. Le reportage photographique ci-contre vous décrira les différentes phases de cette imposante cérémonie que fut la mise à l'eau du plus important navire de notre société. C'est un minéralier de 15.700 t. de port en lourd, long de 152 m. et large de 20m muni de 5 vastes cales.

Lors de son lancement, Monsieur Guillin qui n'avait pu y assister car il était en Grèce à ce moment là, avait télégraphié ses vœux sous la forme suivante qui fut fort appréciée des invités :

« De mon côté, au cours réunion au sommet "de l'Olympe, ai présenté "CALYMÉNÉ" à toutes les déesses familières de la SNC. Délaissant l'ambrosie pour le muscadet, "HÉBÉ" s'associe à vos libations, "DANAÉ" "reporte sur sa benjamine sa pluie d'or bénéfique. Les cornes d'"AMALTHÉE" débordent d'abondance et la magicienne "CIRCÉ" prépare pour opposants ou mauvais génies éventuels des tours à sa façon.

Nombreuses déesses insistent pour voir leurs noms figurer sur coques nouvelles et se refusent à prendre considération limitation crédit à long terme qu'elles qualifient de viles petites préoccupations terrestres. «ATHÉNÉ» en fera son affaire. Les rites sont accomplis.

Maintenant tout est paré, en avant toute pour « CALYMÉNÉ ». Longue vie au navire et à son équipage, longue vie à ceux qui ont contribué à sa construction et aux amis qui aujourd'hui assistent à ses premiers pas. »

Le 24 Septembre, c'était au tour de l' « AMALTHÉE » sister-ship amélioré des « CIRCÉ », « NÉLÉE » de prendre possession des eaux de la Loire. Notre Société avait voulu associer la ville de Caen à cette cérémonie, c'est pourquoi la marraine du navire était Madame Louvel, épouse du Sénateur-Maire, ancien Ministre de l'industrie.

Ce navire ne semblait pas pressé de quitter son ber, mais sous le choc de la bouteille de champagne, il s'envola littéralement à la surprise de ceux qui se trouvaient le long de la Loire et qui jugèrent que les opérations s'étaient au contraire précipitées.

Les invités conservèrent également de ce lancement le souvenir d'une excursion très agréable dans les vignobles voisins et surtout dans un chai où mouffes dégustations ouvrirent l'appétit pour le déjeuner qui suivit et qui fut dans les meilleures traditions des A. C. B.

Pour ces deux lancements, le petit car SNC emmena à Nantes une délégation du personnel de la SNC et de ses filiales et ce fut un réel plaisir pour les heureux élus que d'assister à l'une de ces cérémonies dont ils avaient entendu souvent parler.

L'« ATHÉNÉ » est le nom du pétrolier de 20.580 t. construit par les Forges .et Ateliers de la Gironde à Bordeaux pour la SNC. et ses amis Allainguillaume et Patin. Sté Charbonnière de Réception en Commun, Ets. Cleeves, Jacqueline et Brizay. Bois et Charbons F. Le Brise, Société W. Cory.

La marraine de ce navire qui a été lancé le 23 Novembre, était Lady Leathers. épouse du directeur général de William Cory, Londres.

C'est la première fois qu'un navire de la Société est construit à Bordeaux ; la raison en est surtout que ce pétrolier est le 4ème d'une série construite par ces chantiers. C'est également le premier pétrolier que possédera la Navale qui ajoute ainsi une activité nouvelle à celles que vous connaissez.

Ce navire qui entrera en exploitation en Avril 1961 est déjà affrété pour 5 années à B. P. -Londres.

--o-0000-o--

SILLAGE

SITUATION COMMERCIALE

La précocité du printemps 61 sera-t-elle annonciatrice d'une période plus heureuse pour l'Armement ? Nous le souhaitons vivement car depuis 4 ans nous vivons une crise prolongée.

On prétend que la vie est un éternel recommencement, s'il en est ainsi, nous devrions approcher de la fin de cette mauvaise période, puisque dans le passé aucune crise n'a duré plus de 5 ans.

C'est pour cette raison que l'optimisme renaît dès que l'on constate un léger raidissement des frêts. Le dernier était en Décembre, nous avons repris espoir, mais, hélas celui-ci fut déçu une fois de plus.

Actuellement, le marché est caractérisé par une recrudescence des affrètements de navires en time-charter, plus spécialement pour le transport des céréales. On escompte, en effet, en raison de la sécheresse prolongée dans certains pays une sous-production et un mauvais rendement dans nos régions par suite d'une saison anormalement pluvieuse qui a retardé et même empêché les semailles. Toutes les grandes Sociétés spécialisées dans ces trafics n'ont pas hésité à prendre en spéculation des Liberty-ships et c'est ainsi qu'avec l'une d'elle nous en exploitons deux, ce qui a permis de maintenir en activité le personnel en attendant les gros minéraliers et peut-être même d'autres constructions neuves.

Les affréteurs Chinois, qui ont des inquiétudes quant au ravitaillement de la population, se sont également réservé un grand nombre de ces bateaux.

Et comme tous ces navires atteignent maintenant 16 ans et parviennent aux périodes les plus critiques de leur reclassification, nous n'avons pas à nous montrer inquiets de leur survivance, puisque leur disparition doit nécessairement survenir dans un court délai. On les prolonge seulement, cela empêche certes une montée des prix, mais ne constituera pas dans un proche avenir, un trop lourd handicap sur le trafic maritime en général.

Un autre élément dans une amélioration de la situation, c'est le maintien du prix élevé des constructions neuves à l'étranger, sans qu'il en résulte une réduction des ordres de constructions dans les chantiers/ Même en France où de nombreux chantiers sont justement inquiets de la politique de concentration imposée par le ministère de la Marine marchande, le nombre de commandes a été satisfaisant et nombreuses sont celles émanant d'armements étrangers. La revalorisation du Mark et du Florin va encore accentuer cette tendance et devrait être favorable aux chantiers français.

Vous savez que le Ministère donne des subventions pour maintenir les prix français à un niveau concurrentiel, cette aide est volontairement réduite afin d'inciter les chantiers à faire preuve par eux-mêmes d'un esprit plus compétitif et les contraindre à se convertir à d'autres travaux pour limiter les commandes et par cela même réduire les crédits.

Cela n'atteint pas l'Armement., mais nous collaborons trop avec certains chantiers pour ne point partager leurs craintes et pour ne point trouver trop draconiennes des mesures qui risquent de provoquer de véritables coups de bélier dans ce circuit économique et de porter préjudice indirectement à la Marine marchande.

En ce qui concerne le fret, nous étions, le mois dernier, très préoccupés par l'utilisation de la flotte.

Depuis quelques années, avec plus de netteté, se précisent deux périodes critiques :

La principale en été, diminution de trafic, qui résulte de la fermeture des usines qui désirent, et c'est bien naturel, ne point stocker dans ces périodes creuses, et surtout ne pas être troublées pendant les vacances ; cette période dure de Juillet à fin Septembre. Nous souhaiterions en profiter pour accélérer nos réparations de bateaux, mais le non échelonnement. des vacances provoque le même inconvénient chez les chantiers qui désirent, eux-aussi, arrêter toute activité. Il est donc pratiquement impossible de concentrer nos réparations à ce moment de l'année.

La deuxième période plus réduite se précise en Février ... Mars. Elle correspond à un changement de cadence pour les centrales électriques, les Importateurs, peut-être même les sidérurgistes. L'hiver étant fini, on résorbe les stocks que l'on a constitués dans la crainte d'avoir à subir une période de froid rigoureux, les importateurs de charbons domestiques se réservent pour bénéficier des prix d'été, c'est une sage prudence, mais pendant ce temps, les armateurs ont bien peu de chose à mettre dans leurs bateaux.

Nous ne nous plaignons cependant pas, nous avons craint d'être obligés de désarmer un ou deux navires en Mars et nous avons pu l'éviter.

Nous vous avons, à plusieurs reprises, entretenus de nos préoccupations en ce qui concerne le trafic des pondéreux ; elle se précise pour les charbons. Si nous avons encore, et nous les aurons pendant de nombreuses années, des cargaisons d'antracite pour les foyers domestiques, par contre, les autres combustibles deviennent plus rares. Mais tant que le port de Caen ne sera pas ouvert aux grands bateaux, nous aurons toujours notre recabotage des charbons américains transportés par de grands minéraliers et dont les cargaisons sont maintenant éclatées au Havre, alors que dans le passé elles l'étaient à Rotterdam, à Anvers et à Brest.

L'accès à Caen des navires gros porteurs apportera non pas une perturbation dans nos activités. puisque nous avons tout prévu pour l'éviter, mais une modification sensible dans la constitution de notre flotte. Heureusement d'ailleurs que nous n'avons pas calqué notre action sur le calendrier des programmes, les fameux plannings qui sont concrétisés dans les bureaux aux allures figuratives et le plus souvent trompeuses.

C'est en fin 61 qu'était prévu la mise en activité du nouveau sas de Ouistreham, non pas avec un tirant d'eau définitif permettant l'accès en droiture des gros minéraliers mais néanmoins avec une possibilité de recevoir à tirant d'eau réduit, des bateaux de plus grande taille. Or, il s'avère qu'il y aura au moins un an de retard, car il n'est pas de travaux sans difficultés et les constructeurs ne sont pas sans inquiétudes quant au comportement de l'ancrage des murs du sas, murs qui n'ont pas la rigidité à laquelle on s'attendait. D'autre part la construction des enrochements dans le chenal d'entrée modifie le régime de déplacement des vases et les fameuses buttes qui: viennent si souvent troubler notre navigation pendant les périodes de morte-eau, font leur réapparition.

Qu'en sera-t-il lorsqu'on cherchera à atteindre les profondeurs maxima prévues dans ces programmes ? Tout a été calculé à Caen pour que le « JEAN SCHNEIDER » puisse y accéder, ce sont les caractéristiques de ce bateau, de 20.000 T qui ont été prises comme terme de comparaison et nous nous demandons s'il n'aurait pas été plus sage de se limiter aux 16.000 t. Souhaitons cependant que nos craintes ne se réalisent pas, car autrement il se serait fait des dépenses improductives qui auraient surtout contribué à rendre le port de Caen plus cher et à diminuer par là même sa force de compétition, ce qui serait une faute grave.

De toute façon, devant ces perspectives, nous devons envisager dans un court délai, de vendre 4 à 6 de nos navires qui risqueraient. d'être sans emploi. Nous les conservons le plus longtemps possible car le marché des navires d'occasion n'est pas très actif.

Pour le minerai, l'avenir n'est pas brillant. Nos minerais normands, qui constituaient des retours si appréciés, sont moins recherchés par les sidérurgistes européens, depuis la mise en exploitation des grands gisements de minerais riches, tant en Afrique qu'en Amérique du sud ou au Canada. Finies nos rotations accélérées sur Rotterdam, sur Anvers et IJmuiden. Tous ces grands centres ne reçoivent que des minerais à 60% de fer, et les nôtres, hélas, n'en contiennent que 40/45%. Tous ces minerais riches viennent par de gros bateaux dont le taux de fret est bien réduit par rapport à celui que nous pouvons consentir pour nos trafics au cabotage. Seuls les Anglais restent fidèles, car leur sidérurgie est encore dans de petits ports, Flixborough par exemple. Mais pour combien de temps ? Même Port-Talbot, qui ne peut recevoir que des bateaux de 7.000 t., annonce un programme de travaux qui permettra l'accès des navires de 40.000 t. Il est à craindre que ce soit là aussi un client qui disparaisse.

Nous aurons le temps de prendre toutes les précautions voulues et c'est ce qui justifie la politique de conversion et notre accès dans les lignes régulières. Dans ce secteur, nous sommes obligés de combattre pour faire notre place.

Pour le secteur méditerranéen, nous avons fini par signer un accord qui maintient pratiquement pour nous 4 navires en Méditerranée. Par contre, pour la Conférence des ports du Nord, nous refusons de conclure aucun accord, étant donné le comportement de nos collègues qui se discréditent par les procédés qu'ils emploient dans une compétition dont le moins qu'on puisse dire est qu'elle ne les honore pas.

Malgré une réduction des courants commerciaux nous maintenons un très bon tonnage sur le port de Caen pour l'Afrique du Nord, et Calais, lentement mais sûrement, se prépare à en faire autant, Nous envisageons peut-être même un autre port d'escale pour bien montrer que nous ne nous laisserons pas intimider.

Sur la ligne du Maroc, la saison a été moins bonne que d'habitude et nous avons des craintes pour la campagne des tomates, par suite de la sécheresse dont souffre toute la zone de production. Nos navires sont de bonnes caractéristiques, la clientèle apprécie beaucoup les relations avec les équipages, nous sommes donc bien placés pour faire face à la concurrence.

Pour nous permettre d'harmoniser nos lignes Caen / Algérie et Casablanca / Dieppe, nous avons inclus dans nos rotations le navire « DUNKERQUE » des Cargos Algériens. Cela permet au « CIRCÉ », au « NÉLÉE », et à lui-même, dans le cadre d'une rotation de 3 semaines, de charger à Caen alternativement tous les mardis pour Alger - Oran, et de maintenir notre départ régulier tous les lundis de Casablanca. Nous espérons beaucoup

de cette régularité au départ de Caen pour étoffer encore nos tonnages en intéressant de nouveaux clients, et notamment ceux des produits alimentaires réfrigérés.

Et le bananier continue son circuit sur les zones les plus variées. Le commandant Renard nous narre d'une façon fort agréable et instructive toutes les escales les plus curieuses. n est affrété par une compagnie fruitière belge et se promène de la Baltique à Cuba, au Congo, s'acclimatant à ses nouveaux trafics.

Au mois d'avril, nous allons démarrer la charte-partie du pétrolier «ATHÉNÉ» qui est affrété pour 5 ans à un taux favorable. Espérons qu'à la fin de cette période la crise des pétroliers sera terminée et cela n'a rien d'inversible.

SITUATION DE LA FLOTTE

Nous aurons dans le cours de l'année 1961, 5 navires de plus en exploitation :

L'«AMALTHÉE» qui a inauguré son service régulier Marseille / Oran- Mostaganem en Janvier dernier et qui est très apprécié par la clientèle. Ses cales frigos sont occupées au maximum et les chargements sont satisfaisants.

L'«ATHÉNÉ», qui, le 15 Avril, sera mis à la disposition de la «NP» anglaise pour ravitailler ses raffineries. Nous espérons qu'étant donné nos bonnes relations avec cette maison, elle dirigera ce bateau sur les ports français.

Fin Juin, c'est le «CALYMÉNÉ» qui entrera dans la danse des gros minéraliers et qui, normalement, pendant au moins 6 mois devra, effectuer des navettes Amérique / France, Le Havre probablement.

En Septembre, ce sera le, petit- frigo «NÉVÉ» qui est en construction en Hollande et qui nous permettra non pas de nous initier, car nous sommes déjà chevronnés dans le transport frigo, mais de parfaire notre instruction dans ce domaine et en l'étendant sur les secteurs étrangers.

Enfin, en Novembre, le «BORÉE» viendra compléter la flottille SNC. en Méditerranée, navire qui ne devrait être lancé que dans la première quinzaine du mois de Mai.

Vraisemblablement en Octobre, nous lancerons le 25.000 t. qui aura pour nom «AMPHIOPÉ», nom curieux, je l'avoue et qui résulte d'un compromis entre l'UNION NAVALE et la SNC, co-proprétaires du bateau. L'Union Navale, en effet, bien que n'ayant pas notre ambition, tient et c'est normal à se trouver un générique pour la dénomination de sa flotte. Elle a pris pour thème les noms de fossiles, justifiant sa position de transporteur de minéraux, charbons et minerais et ce rappel de la géologie

est bien dans la ligne de conduite de la politique commerciale de cette importante Société.

L'Union Navale, lors des premiers pourparlers avec les différents Armements de tramping pondéreux, envisageait seulement la création d'une flotte de navires en co-propriété, mais les événements et sans doute l'attrait de la profession, l'ont incitée, à avoir des navires propres. Elle a composé un pavillon, un blason, et elle tient à avoir une dénomination bien à elle pour ses différents • bateaux.

Pour les minéraliers qui sont en co-propriété et dont les armateurs gérants tiennent, eux aussi, aux usages de leur propre Compagnie, il y a eu compromis entre les deux Parrains, la Compagnie gérante donne son nom traditionnel et l'Union Navale ajoute son monogramme « UN ». Pour compléter l'ensemble, sur la cheminée. et dans le même esprit d'association, les deux sigles des Compagnies se trouvent réunis.

Pour ses propres navires, l'Union Navale tient aux noms de fossiles et pour ceux qui appartiennent à l'Union Navale et à SNC-, nous avons également effectué un compromis en prenant un nom de fossile qui se termine par 11é11 en forçant quelquefois un peu l'orthographe ; c'est ainsi qu'est né le « CALYMÉNÉ » fossile très répandu dans les schistes de gisement du minerai normand, ce qui renforce, si l'on peut dire, la position normande du bateau, et que « AMPHIOPÉ » est le nom latin francisé d'un fossile du genre oursin et d'une période voisine du carbonifère. Vous voyez donc que ces deux noms sont prédestinés pour un transporteur de minerai et un futur pourvoyeur des charbons de la sidérurgie européenne.

Par ailleurs, nous étudions pour l'instant plusieurs prototypes de navires, mais il est encore trop tôt pour vous en informer, ne sachant pas encore quelles sont les caractéristiques définitives que nous adopterons. Tout ce que nous pouvons vous assurer, c'est que malgré certains « on-dit » défavorables que nos concurrents prennent plaisir à colporter, la situation de la société est de plus en plus solide, et c'est sans doute cela la cause de cette médisance confraternelle.

SITUATION DES FILIALES

Peu de choses à signaler.

Toutefois la SOGÉNA s'est installée à Sète. Pour l'instant c'est un pion d'attente, avec HÉBÉrgement chez nos Amis des TMV.

Dans un tout autre ordre d'idées, à signaler également que la SoFriNo a ouvert un magasin de vente de poisson au détail et en demi-gros. Les navires escalant à Caen auront sûrement tout avantage à aller s'y approvisionner.

AUTRES ARTICLES

- L'ÈRE ATOMIQUE : Projets français de propulsion atomique des navires français.

IN MÉMORIAM

Ce journal, avec plus ou moins de retard, étant donné la parution souvent espacée de ses numéros et quelquefois des oublis, vous tient au courant des situations des familles, mais il est une rubrique toujours attristante et toujours trop abondante, c'est celle des faire-parts concernant les membres du personnel ou leurs familles.

Dans ce numéro, nous avons la tristesse de vous apprendre la disparition de deux commandants auxquels nous étions particulièrement attachés.

Le Commandant Le Deut, victime d'une attaque cardiaque, à la suite d'un abordage en mer de son navire contre le « LOUIS CHARLES SCHIAFFINO ». Nous savions que le Commandant s'inquiétait de son état de santé et malgré sa bonne mine apparente, il manifestait assez souvent ses craintes et semblait avoir hâte de prendre rapidement sa retraite. Ses craintes, hélas, étaient motivées et nous sommes allés assister à la levée de son corps à l'arrivée de son navire à Rouen. Sa dépouille a été conduite à sa résidence de Paimpol.

Le Commandant Le Deut était à la Navale depuis 1936. Il avait rejoint l'Angleterre en 1940 et pendant toutes les hostilités, avait navigué dans les Forces Françaises Libres. Tâche écrasante et souvent obscure où se révèle le courage de chaque jour. De nombreuses et brillantes décorations soulignent son action pendant toute cette longue période.

Par la suite, le Commandant Le Deut a commandé toute une série de navires. Il termine sur le « PROMÉTHÉE » et c'est avec une profonde tristesse que nous le voyons disparaître.

En automne 1959, au cours d'une réunion traditionnelle, nous étions autour du Commandant Hervé pour lui souhaiter une longue et très méritée retraite. Le Commandant Jean Hervé semblait être en excellente santé, aussi notre surprise fut grande d'apprendre son tout récent décès.

n°59 - avril 1961

Capitaine au Long Cours, le Commandant est entré à la Compagnie après la guerre où il a commandé toute une série de gros navires « OUISTREHAM », « ASTRÉE », etc. Il a terminé sa carrière sur le « BLAISE PASCAL ». Il prenait sa retraite en Septembre 1959.

Le Commandant Hervé avait fait la guerre en Indochine et il avait été promu Chevalier de la Légion d'Honneur à Dunkerque, à bord de son navire, en raison de ses hauts faits de guerre.

Nous nous associons à la douleur des familles et nous leur renouvelons notre profonde sympathie et nos sentiments les plus attristés.

--o-0000-o--

n°60 - septembre 1961

SILLAGE

DÉJÀ 10 ANS

C'est en effet le 16 Août 1951 que nous perdions notre Président-fondateur, Gaston Lamy.

Le 16 Août 1961, les Anciens de la S. N. C. qui étaient à Caen pendant la période de vacances, sont allés déposer une gerbe et se recueillir sur la tombe de notre Président. Nous avons pu lui faire un compte-rendu de tout ce qui s'était passé pendant des dernières années et lui donner l'assurance que le pavillon qu'il avait, le premier, hissé sur le mât de la jeune flotte SNC, flottait encore ferme et vigoureux.

C'est en 1903, en effet, que Monsieur Gaston Lamy prit en main les destinées de la Navale qui résultait de la fusion de 3 Importateurs charbonniers : deux possédaient déjà un navire, la Maison Lamy et la Maison Allainguillaume, le 3ème, la Maison Vérel n'en avait pas, mais apportait les fonds pour construire le premier bateau SNC.

La flotte de la Maison Lamy était, elle, encore plus ancienne, puisque dans le registre de la Marine on trouve trace de petits voiliers sous son pavillon dès 1837.

Depuis, la Société a progressé.

Monsieur « GASTON », comme tout le monde l'appelait (et ce nom est toujours resté), fit progresser la Maison pendant un demi-siècle; et malgré deux guerres qui anéantirent la flotte, celle-ci, lorsqu'il nous a quittés, comportait 25 bateaux.

Les activités de la SNC n'ont cessé de se développer. Restant fidèles à ses directives et à son exemple, nous espérons avec la collaboration de tous, passer les caps difficiles et poursuivre le développement de la Compagnie.

HONNEUR AUX ANCIENS

Notre pensée est souvent près d'eux, car une Maison est faite pour beaucoup de son passé, de ses traditions et ce sentiment commun n'est pas un des moindres éléments du potentiel d'une compagnie.

Très souvent nous avons la visite de retraités et c'est toujours une joie de les revoir et de remuer tous les vieux souvenirs.

Depuis longtemps, nous souhaitons provoquer une réunion où les anciens pourraient se retrouver, mais les nécessités de la vie quotidienne faisaient toujours remettre ce projet. Aussi avons-nous décidé de fixer au 30 Septembre, avec un délai suffisant pour que tout le monde soit prévenu, une véritable assemblée, et de réserver cette journée aux Anciens de la Maison.

C'est donc dans la forêt de Paimpont, au Restaurant du Tertre que nous nous réunirons pour déjeuner, et nous vous ferons dans le bulletin prochain le compte-rendu de cette rencontre dont nous nous réjouissons particulièrement à l'avance,

SITUATION COMMERCIALE

La période d'été donne toujours des inquiétudes d'autant plus que les grandes usines prennent de plus en plus l'habitude de fermer leurs portes, que les Parisiens désertent leurs bureaux, que les chantiers, bien souvent, ferment ou réduisent leurs ateliers, de telle sorte qu'il est bien difficile d'utiliser les bateaux qu'on ne peut même pas mettre en réparation.

Cette année nos craintes étaient encore plus précises, car les complications d'Afrique du Nord limitent l'importance des tonnages pouvant être affectés à cette destination.

Nous sommes maintenant mi-Septembre, le plus dur est fait et nous nous réjouissons d'avoir passé cette période sans trop de difficultés.

Les petits bateaux notamment ont été très employés pour les transports d'anthracite russe sur les différents ports français. Or, ce sont eux qui nous donnaient le plus de soucis.

L'ambiance économique varie suivant une tendance qui ne se précise qu'à la longue, qu'il faut apprécier suffisamment à temps pour adapter la flotte aux besoins de l'époque. Nous avons donc la préoccupation de vivre par avance ce que seront demain les conditions économiques.

Déjà une chose est certaine, c'est que les importations de charbons diminuent sans cesse; la fermeture des mines de charbon et la politique générale pratiquée par la CECA tend à diminuer la production des mines européennes.

C'est le premier résultat de la concurrence que le pétrole fait au charbon, concurrence accentuée encore par la politique de l'URSS qui pratique des baisses de prix substantielles. Les mines à prix de revient élevé sont abandonnées pour ne garder que les mines de forte production. Heureusement le développement de la sidérurgie et des

centrales thermiques au charbon, donne quelque espoir d'amélioration, mais les transports correspondants ne seront faits que par des gros porteurs.

Au point de vue minéral, la mise en exploitation de puissants gisements à haute teneur, la mise en service de minéraliers gigantesques qui peuvent pratiquer de très bas taux de frêts, font que la clientèle se détourne des mines traditionnelles à basse teneur et hélas les Mines du Maine et de l'Anjou et les mines de Normandie sont les plus éprouvées ; même les Mines de l'Est qui ont constitué un des plus beaux fleurons de notre richesse économique, n'ont de valeur qu'en raison de leur proximité du lieu d'utilisation; mais les minerais Africains, Canadiens, Suédois, débarquent à Rotterdam, Anvers, à des **prix** imbattables.

Tout cet ensemble fait que notre flotte SNC doit se transformer d'autant plus que le port de Caen s'agrandissant, il pourra accueillir de plus gros navires.

Déjà en collaboration avec l'Union Navale, nous avons construit deux minéraliers, mais ce sont des bateaux qui coûtent cher et pour lesquels la sécurité d'emploi n'est pas entièrement assurée.

Nous avons passé une période qui nous a donné de l'inquiétude; nous espérons que dans deux ans, quand la plupart des Liberties auront disparu, la situation s'améliorera, mais entretemps, le vent de folie des commandes inconsidérées souffle toujours. On construit énormément de gros bateaux qui vont très vite et ceux des Liberties qui flottent toujours, paraissent avoir encore des membrures fort solides. Leur prix d'achat n'est pas élevé, ils sont exploités par des spéculateurs qui pratiquent souvent des taux désordonnés et contribuent à prolonger une crise maritime qui dure déjà depuis 4 ans.

Si les armements pétroliers n'avaient pas inconsidérément commandé des bateaux qui les ont mis dans l'obligation d'en affecter un bon nombre au transport de céréales, ce sont les navires tramping qui auraient profité du boom de ces transports et nous aurions connu alors une période florissante; mais les pétroliers inactifs, chargent à bas taux des cargaisons énormes de céréales et cela retarde d'autant la reprise d'un courant commercial normal de la navigation.

Pour les lignes régulières, le fret ayant moins baissé, tout le monde s'y est précipité avec des bateaux plus ou moins adaptés. Heureusement, en ce qui nous concerne, nous sommes les mieux placés dans le secteur Méditerranée,, et nous nous préparons selon nos moyens à faire de même pour le secteur Nord.

SITUATION DE LA FLOTTE

Comme nous vous l'avions annoncé dans le dernier numéro d'Avril, l' « ATHÉNÉ » est bien entré en exploitation comme prévu. Il navigue sous charte-partie de la B. P.

anglaise et nous n'avons qu'un ennui, c'est l'insécurité des escales qui sont fixées au dernier moment, ce qui ne facilite pas le travail du Service d'Armement.

Le « CALYMÉNÉ » a amorcé ses premiers voyages par les navettes Amérique / Le Havre ou Brest et vraisemblablement les poursuivra jusqu'à la fin de l'année.

Quant au « NÉVÉ », le petit frigo en construction en Hollande il ne sera prêt que fin Octobre / début Novembre. Le développement du trafic frigorifique nous laisse espérer que nous n'aurons pas trop de soucis pour son exploitation.

Le « BORE » par contre, est très retardé et cela nous contrarie beaucoup, nous craignons même qu'il ne soit pas prêt avant fin Décembre, alors que tout avait été prévu pour qu'il soit à notre disposition avant la campagne des **primeurs**, c'est-à-dire mi-Novembre, période qui est toujours favorable par l'importance des cargaisons d'agrumes.

Le gros minéralier-charbonnier « AMPHIOPÉ » doit être lancé fin Décembre et mis en exploitation fin Mars.

Nous pouvons maintenant considérer comme traitée la commande d'un nouveau bateau qui sera baptisé « NOE ». C'est un navire qui sera à la fois pinardier et frigorifique : vin en vrac dans ses ballasts, cales longitudinales centrales pour les fruits, bananes, viande congelée, poisson. C'est un bateau de type nouveau, un véritable petit tramp de l'alimentation.

Nos collègues qui ont intrigué auprès de **la** Place Fontenoy pour empêcher cette construction, avaient insisté auprès des Services de la Marine Marchande pour que nous prenions l'engagement que nous ne le mettrions pas sur les fameuses lignes de Conférence. Ses caractéristiques mêmes prouvent suffisamment qu'il n'a pas été construit pour ces trafics. Ayant pris l'engagement que nous ne ferons pas de peine à nos Collègues, tout au moins dans ce secteur, les Services de la Marine marchande ont enfin accordé la Loi d'Aide aux Chantiers pour leur permettre de construire ce navire.

Mais tout ceci nous déçoit bien et ne nous incite plus à construire en France comme nous l'avons toujours fait.

Nous l'avons baptisé « NOÉ » pour que, grâce à ce nom, l'on ne puisse nous discuter nos droits à certains trafics, étant donné l'antériorité du Commandant de l'arche fameuse.

Nous allons devoir vendre un certain nombre de nos petits navires pondéreux, d'une part, parce que les plus petits n'arrivent pas à étaler les charges, d'autre part, parce que nous n'en aurons pas l'emploi quand le Port de Caen permettra l'arrivée de plus gros bateaux.

Nous avons récemment vendu l'« ISÉE » à la nouvelle société tunisienne, la COTUNAV, avec laquelle nous collaborons. Nous serons amenés à demander à une partie de l'équipage de rester quelque temps à bord pour faciliter le transfert de propriété.

SITUATION DES FILIALES

Nos différentes activités se développent favorablement dans l'ensemble et plus particulièrement le secteur Froid.

La SoFriNo vient de procéder à de nouveaux agrandissements et nous avons à l'étude tout un programme de commercialisation des produits. notamment du poisson, qui nous amènera peut-être un jour ou l'autre à nous intéresser au secteur de la pêche. Une entente est déjà faite avec l'Armement Pleven de Saint-Malo et nous envisageons une entente identique avec des pêcheurs spécialisés de la Côte d'Afrique.

De plus, dans l'hinterland même de Caen et pour répondre à une offensive de frigoristes du Havre, nous avons pris position pour l'établissement de frigos indépendants ou annexes d'abattoirs; c'est ainsi que nous sommes dès à présent installés à Livarot, Gacé, Flers et Vire, et que nous envisageons Cherbourg et quelques autres points, avec l'intention de créer une véritable chaîne portuaire avec prolongement à l'intérieur des périmètres.

Nous avons la satisfaction à Caen d'assister à un développement du transit de marchandises alimentaires. Nous avons ces derniers temps chargé un navire de sucre bas-normand pour l'Amérique; nous avons également expédié deux petits bateaux de viande pour l'Allemagne de l'Est et nous venons de charger notre troisième bateau de beurre pour la même destination. Il y a quelque temps, nous avons fait un chargement de viande frigorifiée sur le Congo pour le compte de l'ONU.

Tout ceci serait encourageant si on pouvait ignorer l'importance des subventions qu'il faut verser pour que nos produits agricoles soient exportables :

- le sucre est acheté aux Sucreries au prix de 92 frs et vendu en Amérique au prix de 33 frs,
- le beurre bénéficie d'une bonification de 350 à 400 frs le kilo pour pouvoir arriver à destination aux mêmes prix que ceux de la concurrence,
- quant à la viande, c'est une prime de 70 frs le kilo qu'il lui faut pour ne pas être plus chère que les viandes étrangères.

Néanmoins si l'agriculture, se modernisant, augmente sa production, donc diminue son prix de revient, on pourra peut-être atteindre un niveau où ces opérations seront rentables.

En Méditerranée, nous avons quelques projets de création de sociétés en collaboration avec des Collègues Armateurs pour avoir notre propre organisation, en vertu d'un principe « qu'on n'est jamais aussi bien servi que par soi-même » et les nécessités de l'exploitation toujours plus concurrentielles nous ont incités à mettre ce proverbe en application.

Les filiales de réparations de navires : SoRéNaM et SoMaTraM (Menuiserie), sont bien alimentées en commandes pour l'instant. Pour cette dernière, on n'ose regretter le surcroît de travail, étant donné la crise que l'on vient de traverser, mais cet atelier est submergé d'ordres,, notamment pour la mine de MIFERMA en Mauritanie et l'ambassade de France en Sierra-Leone.

IN MÉMORIAM

ZDRANKO Dzapò , 4è mécanicien "CIRCÉ", décédé le 16. 8. 61 suite accident.

Nous avons eu à déplorer, mi-Août, un grave accident qui nous a profondément peiné. Par suite d'un incendie à bord du « CIRCÉ », Monsieur Zdranko a été gravement brûlé ; tout a été mis en oeuvre pour le sauver, il a été transporté en hélicoptère à la clinique spécialisée pour les brûlures : Lavéra, clinique montée par les grandes Raffineries de cette région.

Au début, nous espérions que ses jours n'étaient pas en danger. mais la situation empira rapidement et on dut le transporter par avion à Paris.

Le jeune Zdranko venait d'entrer dans notre Compagnie et il s'était déjà fait beaucoup de sympathies, c'était un garçon énergique dont on appréciait déjà les qualités.

Nous avons assisté à son inhumation dans le pays de Saint-Herblain près de Nantes et la douleur de sa famille nous a profondément émus.

Ces accidents sont épouvantables, la mort est déjà triste en elle-même, mais elle est plus horrible encore quand elle s'attaque aux jeunes. Tout doit être mis en oeuvre pour réduire les possibilités d'accidents du travail, trop nombreux pour une profession qui présente beaucoup de risques.

Nous renouvelons l'expression de notre sympathie à la famille si éprouvée de ce jeune garçon si tôt disparu, ainsi qu'aux familles des autres marins décédés.

--o-0000-o--

n°61 - décembre 1961

SILLAGE

ÉDITORIAL

La fin d'année est généralement empreinte d'une certaine mélancolie, mais pour nous, nous ressentons en fin 61 une profonde tristesse, en raison de la disparition d'un de nos principaux collaborateurs, Monsieur Jean Breton.

Victime d'un terrible accident de voiture, il a été enlevé à l'affection des siens et de tous ses Amis. Cet accident fut d'autant plus terrible qu'il se produisit en deux fois.

Heurtant en plein de face une autre voiture touristique, Monsieur Breton était déjà très gravement blessé et les témoins lui portaient secours quand un jeune fou du volant est venu le heurter à nouveau, le projetant au fond de la voiture et lui occasionnant des blessures aux conséquences encore plus graves. Pendant plusieurs jours, nous espérons qu'il pourrait survivre, mais il décédait le 18 novembre.

Nous perdons un ami et un excellent collaborateur,

Nous n'oublions pas tout ce que Monsieur J. Breton a fait pour la Société, car il a largement contribué à l'implantation de la SNC à Marseille. Résultats particulièrement brillants quand on sait dans quelles conditions nous y sommes arrivés et quand on se rappelle toutes les difficultés rencontrées.

Mais Monsieur Breton avait cette patience, cette diplomatie et cette connaissance des gens, qui surmontent tous les obstacles, et nous avons pu, lors des obsèques, rendre compte de la sympathie générale qui entourait sa Famille éplorée.

Nous n'oublions pas que Monsieur Breton est entré chez nous le 30 décembre 1951 dans des conditions particulièrement délicates. Il s'agissait d'amorcer notre implantation en Méditerranée, à La Nouvelle, et ceux qui y ont escalé savent combien ce pays était rébarbatif, par l'ambiance locale plus que déprimante et par les difficultés professionnelles.

Vous vous souvenez aussi de notre essai malheureux de la Société Maritime et Routière à Marseille à la suite de nombreuses maladresses notre situation était sérieusement handicapée, Monsieur Breton a tout repris en main et a contribué à réaliser l'ensemble marseillais qui fait maintenant honneur à la Navale.

Nous venons également d'apprendre la disparition de Monsieur Viel Charles, marin retraité qui a navigué à la Compagnie et qui, à sa retraite, a travaillé à la voilerie

Il a eu une conduite particulièrement brave qui lui a valu le Mérite Maritime et la Légion d'Honneur.

C'était un homme que nous estimions pour sa droiture, son sens du devoir, son amour du métier. C'est un belle figure de marin qui disparaît.

Gardons le souvenir de ces disparus et qui nous stimule à poursuivre la tâche et à affronter l'année qui vient.

SITUATION COMMERCIALE

Nous n'avons pas ressenti, en cette fin d'année, le même léger sursaut qui s'était manifesté l'an passé à pareille époque. Certes, il y a une demande toujours très active pour les cargaisons de grains notamment, mais cette demande est vite absorbée par le tonnage excédentaire des pétroliers qui continue à peser très lourdement sur le marché.

Le gros porteur « CALYMÉNÉ », depuis son lancement, n'a effectué que des voyages U.S.A. /France en charbon, exécutant la part qui lui revenait sur le contrat collectif que nous avons avec l'ATIC. Mais nous allons bientôt entrer dans une période où il nous faudra retrouver du fret sur le Marché étranger, ce qui va nous amener à nous éloigner un peu, mais pour peu de temps l'espérons-nous, de nos trajets habituels.

L'« ATHÉNÉ » continue à naviguer sous son contrat avec la BP. Il a effectué sa visite de garantie au Havre, mais les circonstances ne nous ont pas permis de le visiter et nous le regrettons.

Les affréteurs semblent satisfaits et nous remercions l'équipage de faire ce qu'il peut pour qu'il en soit ainsi.

Le "HÉBÉ", qui voyage également sur les trafics extérieurs, va terminer toute sa période de location avec les Affréteurs Belges. Ceux-ci de temps à autre ont manifesté certaines critiques qui ne concernaient pas le navire, mais plutôt le regret de l'avoir affrété à un taux un peu élevé. Ils ont dû reconnaître que ce bananier livrait ses cargaisons dans de excellentes conditions et ils n'ont pas insisté.

Nous allons le remettre pour un très court laps de temps sur le trafic habituel, mais il va repartir pour un affrètement assez long et suédois cette fois. Nous continuons d'apprendre un métier qui ne nous était pas familier et nous remercions tous ceux qui, en nous communiquant des renseignements nous permettent de nous documenter.

Pour les trafics au cabotage pondéreux, la situation charbon est stationnaire. Les contrats d'anthracite avec la Russie sont épuisés et les Russes font quelques difficultés à livrer des quantités supplémentaires, ce qui va amener l'ATIC à s'approvisionner en partie en charbon sud-africain.

Le minerai normand ressent douloureusement la concurrence qui est faite par les minerais riches et la réduction des horaires de travail des mineurs a provoqué quelques soubresauts sociaux dans notre région. Il est à craindre qu'on ne trouve pas avant longtemps une solution à ce problème. Pour nous, ce sont nos frêts de sortie qui disparaissent. Il est vrai qu'ils s'étaient sérieusement amenuisés depuis quelque temps., en taux et en quantité.

Par contre, les lignes régulières se développent tant en Méditerranée que dans le Nord. Nous sommes l'objet de pressions et menaces, mais nous poursuivons notre route sans nous préoccuper de toutes ces interventions, persuadés que nous devons arriver à un bon résultat.

Nous étudions également d'autres solutions car il nous faudra penser à la reconversion de notre flotte. Dans un an nous aurons plusieurs bateaux excédentaires et il faudra bien les remplacer par d'autres.

N'ayant pas, pour l'instant, de bateaux suffisants, nous avons dû faire appel à certains de nos Collègues : les Cargos Algériens et même la Mixte, pour compléter nos lignes du Maroc et d'Algérie sur les ports Nord-France. Au dernier moment, la Compagnie Méditerranéenne s'est désistée sur la pression de nos aimables Collègues.

Quant au « NÉVÉ » il vient d'amorcer ses premiers voyages en bananes entre Conakry et la Pologne d'abord et ensuite le Maroc. Il faut bien s'habituer à travailler sur le plan international. Nous pensons, grâce à lui, apprendre beaucoup de la profession.

Nous continuons la gérance technique des deux « liberties » « STE MÈRE L'ÉGLISE » et « MORTAIN ». Nous avons hésité à poursuivre cette expérience en raison du mécontentement manifesté par certains membres de l'équipage qui supportaient difficilement l'éloignement.

Ces bateaux sont affrétés au long cours .et nous ignorons tout de leurs destinations. Les risques professionnels peuvent aussi entraîner des immobilisations. Aussi notre Service d'Armement essaie-t-il dans la mesure du possible, de concilier tous les désirs de chacun, mais dans les affrètements ce n'est pas nous qui fixons la rotation des bateaux.

Néanmoins, quand on constate la situation démographique de certains pays du monde et les nécessités d'approvisionner les pays sous -développés, il est certain que

dans quelques années, des trafics s'instaureront et nous voudrions, pour réussir la reconversion de nos activités, maintenir notre pavillon sur ces zones.

SITUATION DE LA FLOTTE

Le « NÉVÉ » a été mis en circuit vers le 17 novembre après avoir été baptisé à Harlingen en Hollande. C'est un fort joli bateau et ses caractéristiques frigorifiques seront certainement appréciées de la clientèle.

Le « BORÉE » vient d'être mis en service et a fait d'excellents essais, 19 n. 4, meilleurs que son frère « AMALTHÉE ». Quelques améliorations ont été apportées qui seront appliquées d'ailleurs au second.

C'est avec de tels bateaux que l'on peut s'implanter dans les secteurs les plus concurrentiels.

Nous lancerons le 22 décembre l'« AMPHIOPÉ » de 27.000 t. qui sera prêt vers le mois de mars prochain. Il fera, lui aussi, honneur à la Compagnie et à nos Services Techniques qui l'ont conçu. Ce bateau, vous vous en souvenez, est en co-propriété avec l'Union Navale.

Nos Techniciens travaillent sur le futur « NOE » qui a été assez discuté, le Ministère ayant fait beaucoup de manières pour l'accepter, sur la pression d'ailleurs de nos Collègues qui sont "aimablement" intervenus auprès de lui pour le convaincre de l'inutilité d'un tel tonnage. Lorsqu'il naviguera tout le monde s'apercevra qu'au contraire ce bateau est un véritable prototype.

Nous cherchons à vendre nos vieux navires, mais les clients ne se précipitent guère.

L'« ISÉE » a été livré à la COTUNAV en octobre et cette Société Tunisienne nous a demandé de laisser à bord un certain temps l'équipage pour lui permettre d'en constituer un qui prendra sa suite.

Nous venons de vendre le « ÉGÉE » qui était un navire à chauffe au charbon et nous pensons que les négociations se poursuivront sans incident. Il devrait être livré en janvier prochain.

Vous savez que nous gérons toujours le liberty-ship « ORLÉANS » qui, pendant de nombreux mois, a servi pour le stockage du sucre à Hambourg. Ce bateau a été remorqué jusqu'à Londres pour y déverser sa cargaison et reviendra pendant plusieurs mois re-stocker du sucre dans le port allemand précité. Il est très vraisemblable qu'à la fin de cette campagne nous reclasserons le navire pour qu'il soit prêt à accéder à Caen,

lorsque le port permettra l'entrée de navires de cette taille, vraisemblablement vers la fin 1962 .

SITUATION DES FILIALES

La SoFriNo est toujours en pleine expansion, Elle s'agrandit aussi bien à Caen que dans les autres contrées bas -normandes et nous poursuivons nos négociations pour l'implantation de frigos portuaires.

La situation de la SOGÉNA est également satisfaisante. Elle éprouve à Calais beaucoup de difficultés, mais elle pense les surmonter ; bien que dans ce domaine nous ressentions encore les effets de la hargne de nos Collègues, les résultats sont encourageants.

Nous recherchons d'ailleurs d'autres ports pour étendre les activités de cette filiale. Elle n'aura son équilibre que lorsqu'elle pourra étendre son rayon d'action.

Les activités des deux filiales : SoRéNaM (Mécanique) et SoMaTraM (Menuiserie) se poursuivent favorablement. A la Mécanique, vous savez que nous avons construit un pont mobile pour le paquebot II FRANCE". Nous en construisons un autre pour le paquebot « ANCERVILLE », de Penhoët, et nous avons réalisé beaucoup de travaux annexes pour les navires

Le secteur chaudières marche également fort bien.

Quant à la SoMaTraM, alors qu'il y a quelques années nous désespérions, nous devons envisager des agrandissements et nous remercions tout particulièrement ceux qui ont contribué à cet heureux changement.

Ces agrandissements, nous pensons les réaliser sous forme d'ateliers nouveaux sur nos terrains de Calix, où nous pourrions également faire une Société pour la fabrication de chambres frigorifiques démontables et le séchage des bois qui est à la base de tous les travaux de menuiserie.

Nous avons constitué à Calais une Société de mécanique, la SoCaRéNaM, sur laquelle nous fondons également de très bons espoirs.

La SoCaGér qui gère le chai, marche fort bien. Seul le manque de main-d'oeuvre et une certaine mauvaise volonté locale nous empêchent de parfaire tout cet ensemble Calaisien.

A Paris, la situation de la SoMarCo s'est nettement améliorée et la gérance des petits bateaux de ligne d' Angleterre a donné de bien meilleurs résultats. Nous n'avons pas

eu trop à souffrir ni des grèves, ni des inondations qui sont les deux fléaux qui s'attaquent à ce genre de navigation.

Lockett & Wilson Line a inauguré récemment une liaison sur Jersey-Guernesey. Nous nous en réjouissons comme Normands, en raison des liens et des affinités de notre région et des Iles Anglo-normandes.

Mais jusqu'à présent, les échanges culturels l'emportent sur les échanges maritimes. Nous souhaitons vivement que le domaine commercial étaye efficacement le domaine spirituel. C'est une initiative originale, et nous applaudissons.

Nous allons, le 1^{er} janvier, démarrer notre activité propre à Oran, en accord avec nos anciens représentants, la Maison Rey, et avec nos amis des Transports Maritimes Vinicoles de Sète et les Cargos Algériens. Nous exploiterons un chai qui facilitera le chargement des bateaux.

A Bône, nous aurons également une agence à nous, ce qui nous donnera beaucoup plus de latitude pour nos activités.

Nous avons également, avec quelques relations et amis, constitué une Société à Madagascar. L'« ORPHEE1 » a démarré la ligne mais ses rotations ont soulevé un tollé général de la part des Conférences. Heureusement, nous avons des appuis solides et nous poursuivons un but sain qui n'est pas la recherche du profit systématique, mais le désir de rendre des services, et nous serons payés par le développement ultérieur de ces nouveaux trafics.

Merci à l'équipage de l'« ORPHÉE » qui a eu des traversées pénibles pour se rendre sur les Côtes Malgaches mais qu'il sache que sa présence n'est pas passée inaperçue.

Et voilà où nous en sommes en cette fin 61.

D'autres projets naitront peut-être l'an prochain et nous les réaliserons d'autant plus vite et d'autant plus facilement que nous serons assurés de la bonne volonté et du dynamisme de tous, sans lesquels nous n'atteindrions pas nos objectifs.

Encore merci.

Bonne Année pour vous et vos Familles. Je vous souhaite à tous la santé, le bonheur dans toute la mesure où on peut y parvenir, et je vous remercie de votre collaboration pour poursuivre le développement de la SNC

--o-0000-o--

SILLAGE

ÉDITORIAL

L'année 1962 avance sans nous avoir apporté d'amélioration dans le marché des frets.

Le trafic est toujours aussi décevant; les taux de fret ne cessent de baisser et les prix de revient sont en perpétuelle hausse.

Cependant nous arrivons sans trop de peine à assurer l'utilisation du tonnage.

Cette crise ne vient donc pas d'une diminution sensible des cargaisons, mais du trop grand nombre de navires en exploitation.

Sur les 3.500 « liberties » qui ont été construits, un peu moins de 1.000 restent en exploitation et les possibilités de chargement en céréales sont assez attrayantes pour que les Armateurs gardent ces navires ou que d'autres affréteurs plus audacieux n'hésitent pas à réarmer les « liberties » en fin de cote pour les exploiter en spéculation.

Ci est pour cette raison que ces bateaux pourtant désuets conservent une valeur marchande et contribuent par leur grand nombre à influencer sur les cours.

Il est à craindre qu'il en soit ainsi pendant encore plusieurs années, c'est-à-dire tant que le montant des réparations et des frais d'entretien ne décourageront pas les audacieux qui continuent à exploiter ces navires.

D'autre part, les carnets de commandes des Chantiers sont encore bien garnis, Certes il y a eu une concentration des chantiers, mais le nombre des navires en construction est en core trop élevé pour qu'on puisse envisager une diminution du tonnage en service.

Et puis les unités neuves sont d'un tonnage plus important, tous les grands tramps sont maintenant des bateaux de 10.000/15.000 t., bateaux plus rapides, mieux aménagés et qui à nombre égal transportent beaucoup plus de tonnage que les anciens.

Tout cela est donc bien inquiétant pour l'avenir et ces réflexions nous incitent à la prudence.

Il nous faudra, dans un délai assez court, un à deux ans, nous dessaisir de plusieurs bateaux de petit tonnage qui risquent de ne plus avoir leur emploi, et comme nous entendons ne point réduire notre action, nous sommes très perplexes sur la catégorie des bateaux que nous devons construire pour maintenir le plein emploi du personnel et même développer nos activités.

Quand on voit les difficultés qu'il y a à exploiter la flotte de l'Union Navale qui comporte exclusivement une dizaine de gros pondéreux, cela n'incite guère à en construire de nouveaux.

La concurrence que se font les lignes régulières sur les trafics d'Algérie et d'Afrique du Nord d'une manière plus générale, n'incite pas non plus à augmenter le nombre de navires sur ce secteur, Il se pourrait même, étant donné la crise qui se précise, que l'on ait d'ici peu de temps bien du mal à utiliser la flotte existante.

C'est plutôt vers le secteur alimentaire, les transports frigorifiques, que nous sommes attirés et aussi un secteur que nous n'avons jamais pratiqué et qui pourtant présente beaucoup d'attrait, c'est celui de la pêche.

Il faudra, dans les années qui viennent, rénover complètement les bateaux de pêche qui sont encore à formule artisanale et dans ce cadre nous pouvons trouver une partie du remploi de nos navires.

Il se peut aussi que le Marché Commun donne naissance à d'autres trafics et que l'entrée de nouveaux Etats dans ce marché (nous pensons surtout à la Grèce pour l'instant), ne permette de créer de nouvelles lignes, avec éventuellement une collaboration maritime dans le même sens que celle préconisée sur le plan industriel par le Marché Commun.

Tout ceci est encore bien imprécis, pour l'instant nos esprits sont trop occupés par le douloureux drame de l'Algérie, qui non seulement occupe les pensées de chacun, mais constitue une grave préoccupation entravant momentanément tout le programme de reconversion et de développement.

SITUATION COMMERCIALE

Il est peu d'éléments nouveaux depuis le compte-rendu que nous vous faisons en décembre dernier ; pratiquement la position est inchangée.

Pour notre trafic traditionnel de pondéreux, il faudra attendre l'ouverture du sas de Ouistreham, permettant l'accès des gros navires, mais les délais ne sont pas tenus. Alors que l'on pouvait espérer qu'en août prochain des bateaux type liberty pourraient

accéder aux quais, cette éventualité est reportée au début 1963. Quant à faire escaler des 15.000 t. cela ne pourra se réaliser que progressivement au fur et à mesure des travaux de dragage qui sont plus longs qu'on ne le croyait et seront peut-être même moins efficaces qu'on ne le pensait. Ils viendront d'abord allégés de moitié de leur capacité et ce n'est qu'au bout d'un an au moins qu'ils accosteront à plein tirant d'eau.

Donc pour nos petits bateaux nous avons encore un an à deux ans de répit avant de nous en démunir; certains d'ailleurs arriveront « au bout du rouleau », tel l'« ÉGÉE » que nous avons presque vendu et qui est resté en circuit, les acheteurs nous fatiguant avec leurs perpétuelles demandes de rabais. C'est un navire que nous ne vendrons pas et que nous exploiterons jusqu'à l'âge limite de sa fin de cote. Il est vraisemblable qu'il en sera de même du « DANAÉ » qui sera bientôt un navire de 30 ans, ce qui est un âge respectable pour un navire. Les bateaux à vapeur deviennent bien démodés, ils sont lourds d'entretien et d'exploitation; ce sont ceux là qui disparaîtront les premiers.

Déjà le « PERRIGNY » a été vendu, c'était un bateau fatigué avant l'âge, de construction fort légère, des Allemands l'ont acheté pour en faire une drague d'estuaire.

Nous avons eu un courant favorable de charbons Russes sur la Métropole, augmentation due à la prolongation de l'hiver ; de même, les stocks étant vides, nous avons bon espoir d'avoir un emploi facile en charbon, cet été, pour les navires de 2/3.000 t.

Le problème est plus grave pour les 3/4.000 t. d'abord parce que les « liberties » prennent à des prix très bas des cargaisons de 10.000 t. et qu'enfin certains de nos Collègues ont construit des bateaux de **10/12.000** t. qui puisent largement dans le patrimoine commun que constituent les cargaisons phosphates et minerais. C'est pour cette raison que nous ne garderons pas longtemps nos deux bateaux de 4/5.000 t.

Le trafic des minerais est toujours aussi décevant. Nous continuons à desservir des petits ports anglais :

Port-Talbot - ce dernier, pour l'instant, ne permet l'accostage que des bateaux de 9.000 t., mais sera ouvert, dans 4 ans aux bateaux de 35.000 t. - Nous desservons toujours aussi Flixborough, dans cet estuaire tordu où les minerais normands siliceux sont encore accueillis, car on les mélange avec un minerai calcaire, ce qui ne fait pas trop mauvaise cuisine, Mais ces petites sidérurgies survivront-elles, lorsque les concentrations des grandes industries se seront réalisées ?

Bientôt, à Newport, va s'ouvrir une usine de plusieurs millions de tonnes qui ne recevra vraisemblablement que des très gros porteurs.

La même ambiance se manifeste en Europe : à Gand, Belges et Français s'associent pour faire un grand ensemble sidérurgique, à Zelzaete, sur ce grand canal que vous

connaissez bien ; et à côté de cela on parle de fermer l'usine du Boucau à Bayonne, celle d'Hennebont à Lorient. Espérons que Caen réalisera son programme ; mais de toutes parts les Chambres de Commerce préconisent l'installation de groupes sidérurgiques puissants : Brest, Nantes, Bordeaux, Marseille revendiquent l'honneur d'avoir un grand Combinat.

Pour les phosphates, il en sera sans doute de même,

La France a toujours été le pays des petites usines situées à proximité des lieux d'utilisation et contrairement à ce qui se passe en Belgique, en Hollande, en Allemagne, en Pologne, il n'y a pas de très grandes usines portuaires, tout au moins pour l'exportation. Il faudra que dans le cadre du Marché Commun de grands ensembles s'édifient, qui n'utiliseront alors que des bateaux de grande taille.

Les trafics des lignes régulières sont passionnants ils donnent lieu à une concurrence acharnée ; mais hélas leur plus grand intérêt est d'occuper l'esprit, quant au rendement il n'est pas encourageant; et cependant il faut poursuivre pour faire sa place, car c'est dans ce secteur que nous pouvons nous développer, soit en construisant encore des unités toujours mieux adaptées, soit en achetant des bateaux d'occasion qui pourraient se présenter.

Nous avons, dans cet esprit, poursuivi notre tentative sur Madagascar et les réactions de nos Collègues, appuyées par celles de l'Administration de la Marine Marchande n'ont pas contribué à nous faciliter la tâche. Le Secrétaire Général nous avait purement et simplement donné l'ordre d'abandonner ce trafic, sans se soucier d'ailleurs si nous avions d'autres possibilités d'emploi des deux bateaux de 7.000 t. que nous avons mis sur ce circuit. Nous n'avons pas obtempéré, ce qui nous a valu la menace des foudres de l'Administration : suppression des bonifications et refus du programme de financement que nous avons présenté. C'est évidemment une manière comme une autre d'aider le pavillon français, c'est-à-dire celui des petits amis. Nos Collègues qui desservent l'océan Indien sont beaucoup moins belliqueux lorsqu'ils ont à concurrencer des navires étrangers ; ils les acceptent immédiatement au sein de leur Conférence; mais s'il s'agit d'un Collègue français, alors ils deviennent vindicatifs et arrogants, forts de l'appui officiel.

Cependant si les résultats financiers ne sont pas brillants, les perspectives sont bonnes et nous poursuivons.

Par ailleurs nous faisons notre école avec les bateaux frigorifiques « HÉBÉ », « NÉVÉ » apprenant chaque jour, parfois même à nos dépens, la dure expérience d'un trafic qu'on dit très particulier parce que très fermé.

SITUATION DE LA FLOTTE

Il n'y a pas eu d'autre navire mis en exploitation depuis notre bulletin de décembre.

L'« AMPHIOPÉ » qui devait être mis en circuit au début mars, a été retardé et ce n'est que fin mai qu'il prendra la mer.

Nous avons continué à exploiter les navires « MORTAIN » et « STE-MERE-EGLISE » et nous avons abandonné en raison de toutes les complications que cette gérance nous a occasionnées, complication de personnel <l'ailleurs qui n'aime pas l'éloignement de la m é t r o p o l e , cc qui rend difficile l'exploita - lion sur les lignes extérieures; déception vis-à-vis de l'affrèteur qui a éprouvé avec l "un des deux navires beaucoup d'ennuis.

Néanmoins nous conservons l'« ORLEANS » et son utilisation comme dock flottant de sucre continue. Nous verrons d'ici quelques mois si nous devons engager les dépenses de réparations et de remise en état.

Après beaucoup de discussions avec la Marine Marchande qui s'est fait tirer l'oreille pour nous donner les autorisations voulues, le « NOE » a bien été commandé à Dubigeon. C'est un navire nouveau, bananier-frigo-pinardier qui devrait être mis en circuit vers la fin de l'année.

Juste au moment de l'envoi à l'impression, nous venons de conclure l'achat du « DUNKERQUE » que nous exploitons d'ailleurs en commun avec les Cargos Algériens.

Ce bateau sera baptisé « PHRYNÉ ». Il va effectuer un premier voyage sur Madagascar, mais nous ne pensons pas qu'il restera sur cette ligne,

SITUATION DE LA RÉGION DE CAEN

Tous les étrangers qui passent à Caen sont impressionnés par la beauté de la Ville et par la réussite de sa reconstruction. Il est certain que la nouvelle architecture est fort réussie ; la ville est propre, aérée, la voirie bien tracée et les découvertes du chateau et de la colline de la Faculté créent un site urbain très apprécié des touristes,

Les Collectivités locales y ont vu les signes précurseurs d'un développement industriel et nous craignons que leurs prévisions ne soient trop optimistes. Certes nous le souhaitons, car un port vit des échanges, mais jusqu'à présent, seules les industries traditionnelles contribuent à pourvoir aux destinées du port et les seules nouveautés sont le développement des trafics d'origine agricole, particulièrement de la viande, car

depuis cette année nous avons chargé plusieurs bateaux frigos dans des conditions qui laissent bien augurer de l'avenir.

D'autre part, la SoFriNo développe ses implantations à l'intérieur du pays bas-normand, ce qui permettra de drainer vers Caen tout le trafic des viandes, peut-être même du beurre et qui sait, du lait ; nous avons maintenant des frigos à Livarot - Gacé qui vient d'ouvrir - Flers - Vire. Les Techniciens étudient Coutances, Cherbourg, St-Malo, Dieppe, Alençon, tout cela pour drainer le fret des futurs petits caboteurs frigos, en attendant nos implantations en Afrique ou ailleurs.

Dans la région Caennaise, les perspectives pour la grande industrie demeurent incertaines ; malgré la propagande encourageante, les industriels ne viennent guère se fixer dans notre zone , Ne désespérons point cependant, un grand ensemble de fabrication d'engrais serait le bien venu.

PROSPECTION OCEAN INDIEN

Vous savez que depuis déjà un certain temps nos navires escalent dans ce secteur et que leur présence a déclenché de la part de certains de nos Collègues des réactions extrêmement vives. Ces collègues qui sont en Conférence ont même eu l'appui de la Marine Marchande et plus spécialement du Secrétaire Général, Mr Grandval. Celui-ci nous avait donné l'ordre de cesser toute activité dans cette zone. Nous avons pensé qu'il outrepassait ses prérogatives et nous n'avons rien changé à notre façon de faire. Certes les difficultés sont grandes, mais nous sommes dans l'obligation, si nous voulons nous assurer des activités pour plus tard de maintenir ces contacts.

Monsieur Pruvot rentre d'un voyage d'études sur place ; il était invité par le Gouvernement Malgache. Notre Compagnie est très sensible à cet honneur car les Représentants de la Conférence n'y figuraient point.

Les résultats sont favorables. Certes nous ne nous faisons pas d'illusions sur l'importance des tonnages à transporter, mais par des connexions et par initiative nous pourrions espérer pouvoir caser deux ou trois navires dans ce secteur.

--o-0000-o--

n°63 - décembre 1962

SILLAGE

Mil neuf cent soixante deux touche à sa fin. Chaque année, depuis 1957 nous répétons invariablement que la crise se poursuit et qu'elle s'accroît même, et chaque fois nous émettons l'espoir que la situation ne peut que s'améliorer, étant donné que les taux de frets n'ont jamais été aussi bas.

Pourtant, en 1962, les frets ont encore subi une baisse accentuée et les charges augmentent sans cesse. C'est vous dire que cette année ne nous laissera que de mauvais souvenirs ; mais nous pensons réellement qu'on ne peut descendre plus bas, car le montant des frets ne permet plus de payer les frais d'exploitation. C'est un état de fait qui ne peut se prolonger, sans entraîner des crises financières graves.

En dehors de ces préoccupations purement professionnelles, nous subissons aussi, dans de nombreux pays, les conséquences des crises nationales. C'est le cas de l'Algérie où le trafic a été profondément bouleversé. La SNC a réussi néanmoins, grâce au dévouement de certains, à maintenir sa présence. L'avenir est plein d'incertitude sur les dispositions qui seront prises par le jeune État Algérien qui manque encore beaucoup d'expérience et qui est loin d'avoir atteint une stabilité indispensable à la saine exploitation des affaires commerciales et industrielles et donc maritimes, puisque tout cela se tient.

Pour l'instant, il faut remettre de l'ordre dans toutes les succursales ou filiales. Des problèmes de personnel se posent. L'Afrique du Nord n'est plus la région attrayante qu'elle était dans le passé.

Pour le tramping et les transports de pondéreux, la situation est franchement très mauvaise. Il y a beaucoup trop de bateaux et certains trafics s'amenuisent.

L'organisation de l'A.T.I.C. pour le transport de charbon est d'une grande ressource et nous l'apprécions d'autant plus que les autres trafics minerais de fer, phosphates, diminuent sans cesse en quantité et en taux de fret.

Et cependant, les Chantiers Navals sont encore bien garnis en commandes, tout au moins pour les très proches années, et notamment pour des navires de gros tonnage. Les liberties heureusement_ sont en voie de disparition assez rapide. Mais les gros minéraliers seront très nombreux dans un proche avenir et on ne peut envisager d'en

construire qu'avec une garantie de contrat. L'expérience qu'a faite l'Union Navale dans ce domaine, sera une leçon dont il nous faut tenir compte.

Tout ceci nous incite à multiplier notre pénétrations sur des trafics plus privilégiés, car il existe encore quelques secteurs où les taux de frêts se maintiennent. C'est le cas de la Conférence de l'océan Indien où, malgré toutes les pressions dont nous sommes l'objet, nous maintenons les rotations, et si nous avons rencontré des difficultés jusqu'alors, nous sentons une amélioration qui nous donne quelque espoir. Ce secteur est attirant pour l'avenir et en voie de grand développement.

Nous cherchons également à prendre des contacts avec les nouveaux pays d'Afrique_Noire qui ambitionnent de posséder leur flotte nationale et aussi indépendante que possible et nous recherchons dans ce domaine une collaboration avec les Etats eux-mêmes. Des liaisons sont à l'étude entre ces différents pays comme ces trafics n'exigeront pas des navires à caractéristiques très poussées nous voudrions y placer certains de nos bateaux et prendre rang dans les futurs accords de Conférence qui ne manqueront pas ultérieurement de régir ces futurs secteurs/

Nous poursuivons nos efforts dans le secteur des transports alimentaires et surtout frigorifiques ; mais les navires spécialisés doivent être très rapides, très bien aménagés, donc très coûteux. Comme leur rentabilité n'est pas assurée, nous ne pensons pas, pour l'instant, envisager de nouvelles constructions neuves dans ce secteur, en dehors, bien entendu, du « NOÉ » qui sera lancé ces jours-ci.

Les travaux du port de Caen continuent, ils subissent des retards importants. Il ne semble pas qu'il soit possible, avant mi-64, d'envisager l'entrée directe des gros charbonniers de 16.000 t. Peut-être, certains, pourront venir plus tôt avec un tonnage réduit, mais les frais qu'il en résulteraient de cette escale supplémentaire très lourde pour un bateau incomplètement chargé, n'incitent pas à envisager ces escales pour un trafic continu.

Nous aurons donc pendant encore plus d'un an et demi, besoin de notre petite flottille de caboteurs de 3.000 t. Il faut d'ailleurs que nous envisagions la liquidation d'un certain nombre de ceux-ci, car nous n'assurons qu'assez difficilement leur plein emploi dans les périodes creuses. Les sommes que nous pourrions récupérer, nous chercherons à les réinvestir et ce serait plutôt vers le secteur des navires congélateurs, de chalutiers très modernes que nous serions tentés de nous orienter pour l'instant, mais avec beaucoup de prudence, car ceci est un métier bien différent du nôtre. Les contacts que nous avons pris ne sont pas très engageants ; il est vrai que chaque fois

que nous avons voulu participer à un trafic nouveau, les collègues ne nous y ont jamais incités et cependant nos initiatives ont été, en général, récompensées.

SITUATION DE LA FLOTTE

La cadence des constructions neuves s'est nettement ralentie. Nous avons pris un élan très spectaculaire dans les dernières années, il nous faut freiner pour ne point handicaper notre situation financière. Celle-ci nous avait donné des préoccupations lors des deux dévaluations qui avaient eu pour résultat d'augmenter de 30% le coût de nos investissements et cela à une époque où les ressources avaient tendance à diminuer.

Mais d'heureuses opérations de revente de navires ont pu être faites entre temps, ce qui nous donne toute tranquillité sur le plan financier.

L'« AMPHIOPÉ » a été mis en service le 5 juin 1962 et il a bénéficié dès le début d'un contrat de transports de charbons d'U.S.A. sur France, de l'ATIC

Nous avons été très satisfaits, du rendement de ce navire qui, vous le savez est en copropriété 50/50 avec l'Union Navale

Ces voyages seront malheureusement interrompus, puisque à tour de rôle et en raison de modifications très profondes des programmes d'importation les navires de cette catégorie n'ont pas leur plein emploi sur le charbon. Le trafic international ne présente aucun attrait .et nous devons cependant y recourir.

Ces jours-ci, le « NOE » sera lancé à Nantes et ne sera mis en exploitation qu'au mois de mars prochain, avec un retard de plusieurs mois sur les prévisions, ce qui nous gêne pour nos programmes.

Même préoccupation pour l'« ASTRÉE » qui a été en complète transformation à Marseille et qui vient seulement, après plusieurs mois de retard, d'être remis en circuit et cela causé un préjudice très important pour les rotations des lignes régulières. Les Chantiers de construction français manquent pour le moins d'exactitude dans leurs livraisons.

L'« ASTRÉE » était difficilement exploitable. Il avait été construit avec des chaudières et machine du « MEDEX », navire panaméen dont l'équipage s'était mutiné vers 1950. Le navire fut vendu aux enchères, il fut dépecé et nous avons récupéré l'appareil moteur. Cette solution de fortune ne s'est pas révélée très heureuse. Maintenant l'« ASTRÉE » est motorisé, sa vitesse est accrue, sa capacité en cuves à vin a été portée à 17.000 Hl ; normalement, il doit être d'une exploitation beaucoup plus souple et d'un rendement beaucoup plus sûr Afrique du Nord/Nord-France. Il permettra de desservir, dans des

conditions plus satisfaisantes les chais de Caen, Saint-Malo et Calais. D'autant plus qu'en cas de difficulté avec le nouvel État Algérien, il se pourrait que nous soyons obligés de nous approvisionner, du moins momentanément, en Espagne, Italie ou Grèce.

Nous n'avons pas commandé de bateaux cette année et nous attendons encore, car de profondes modifications des trafics d'Algérie et la suppression presque inéluctable du monopole de pavillon, devraient libérer beaucoup de navires qui, sur ces lignes, n'auront plus leur emploi.

Par contre, nous avons acheté l'ex « DUNKERQUE », des Cargos Algériens, rebaptisé « PHRYNÉ », bateau très valable pour la Méditerranée, ce qui nous a permis, en le substituant à un navire rapide de Marseille, de réaliser cette fameuse triangulation Normandie/ Algérie/Maroc à laquelle nous aspirions depuis tant d'années et que nous pouvons enfin réaliser intégralement avec le « BORÉE », le « NÉLÉE » et le « CIRCÉ ».

Nous vous rappelons que l'an dernier nous avons vendu, dans de bonnes conditions, notre part de la co-propriété du « BLAISE-PASCAL » que nous avons en communauté 50/50 avec la Compagnie Maritime des Goudrons. Cette année, cette Société désirant retrouver son indépendance et notre conception des affaires étant tout à fait différente à la leur, ils ont racheté, à un prix avantageux d'ailleurs, notre participation au capital, ce qui a facilité notre trésorerie.

Nous n'avons donc plus pour le secteur pétrolier que l'« ATHÉNÉ » qui tourne toujours sur le contrat de longue durée dont, nous vous avons entretenus

Nous avons saisi l'occasion de vendre le « CHLOÉ », joli petit tramp au cabotage, qui avait été construit à Nantes à une époque où il était difficile d'obtenir, dans des délais très courts, un appareil moteur. Sa machine était neuve, les chaudières étaient d'occasion, de bonne qualité certes, mais nous avons crû plus sage de nous défaire de ce bateau avant l'âge fatidique. Il a été vendu à des armateurs italiens qui le transformeront complètement pour le convertir en transporteur d'acide sulfurique en vrac.

Beaucoup de navires se spécialisent dans ce genre de transport de produits chimiques, mais il faut être en connexion avec certains grands groupements pour participer à ces transports qui, d'ailleurs, étant très particuliers seront sujets à beaucoup d'insécurité d'exploitation.

Nous avons également vendu dans des conditions satisfaisantes, le « PROMÉTHÉE » dont la taille ne convient plus aux nécessités du tramping pondéreux. Les minerais sont, en effet, en voie de disparaître complètement du « coasting » et les phosphatiers ayant tendance à prendre des navires de 10.000 t. Les navires de 5.000 t. sont

presque tous à la vente : et ceci est exact pour nos Collègues comme pour nous-mêmes.

Si la vente de ce navire est satisfaisante, elle est assortie de délais de paiement, garantis, certes, par des Banques à Londres, mais les acheteurs sont Hindoue et nous nous demandons si nous n'aurons pas, dans l'avenir, quelques préoccupations pour que les échéances soient bien respectées. Le conflit Inde / Chine sera peut-être, pas sans répercussion sur cette transaction.

Bien qu'il faille toujours faire des projets, il est délicat d'en faire part ouvertement, car les circonstances sont tellement changeantes que les programmes sont sans cesse modifiés.

Dans la période actuelle, nous croyons qu'il est plus sage d'attendre des possibilités d'achat, de navires d'occasion, pour des trafic, qui, comme ceux des liaisons entre états nouveaux, ne sont pas encore suffisamment précisés pour dégager les caractéristiques des navires les mieux adaptés.

Nous serions aussi assez tenter de songer aux très gros minéraliers, c'est-à-dire ceux qui ont une rentabilité assurée par des contrats de longue durée, notamment pour les minerais de fer des autres parties du monde ; mais si nous ne sommes pas en connexion, soit avec les mines qui vendent, soit avec la métallurgie qui achète, ne serait-ce pas bien imprudent d'y consacrer les 2 ou 3 milliards d'anciens francs qu'il faudrait pour construire un tel navire ?

D'autre part, nous ne négligeons aucune occasion de nous documenter sur le secteur de la pêche maritime et des transports de marchandises congelées.

Dans le domaine des chalutiers-congélateurs, les opinions sont tellement divergentes, que nous hésitons encore à tirer des conclusions. Nous pensons donc plus sage d'attendre, d'autant plus qu'ayant fait un accord avec l'armement Pleven pour l'implantation d'un frigo à Saint-Malo, nous pourrions juger des résultats du nouveau morutier-congélateur mis en exploitation, il y a quelques mois.

Aux dernières nouvelles, les résultats de ce bateau sont excellents.

Le tout n'est pas de pêcher, mais encore faut-il vendre et c'est là où l'opération se révèle fructueuse ou non.

SITUATION DES FILIALES

La compétition à laquelle nous sommes contraints de nous livrer, pour nous faire une place dans les secteurs privilégiés des conférences, nous a amené à créer des

filiales .portuaires pour étayer notre action, parfois même à participer à certains secteurs industriels de marchandises que nous sommes susceptibles de transporter.

C'est ainsi que nous avons commencé par l'établissement de chais portuaires pour assurer le chargement convenable des cuves de nos cargos. A ce point de vue, Caen, Saint-Malo et Calais, en dernière date, nous ont été des éléments précieux dans cette stratégie commerciale.

Toul récemment, nous avons pris une participation dans le chai d'Oran avec des collègues algéro-languedociens, ce chai étant d'ailleurs un chai de chargement pour pouvoir réduire la durée des escales/

C'est également dans le cadre de cette politique que nous avons démarré dans la région basse normande l'industrie frigorifique, en nous limitant au seul entreposage de denrées et c'est grâce à notre frigo de Caen et à ceux que la concurrence nous a obligé de construire à l'intérieur pour ne pas voir nos marchandises court-circuitées par les Docks du Havre notamment, que nous avons pu assurer nos bons chargements de nos cales frigo.

Transportant depuis bientôt 12 ans les okoumés du Gabon sur Caen pour l'usine de contreplaqué des Éts Leroy de Lisieux, nous avons été amenés à étudier de plus près les trafics de bois et notamment ceux que nous ne réalisons pas/ .

Autrefois, nous avons monté l'affaire Caen-Bois dans le but d'importer les premiers bois exotiques à Caen. Pour participer au transport de la Côte d'Ivoire sur Caen - trafic faisant l'objet d'une conférence très disciplinée, nous avons fait un accord avec les Chargeurs Réunis pour exploiter un bateau et concurrencer les armements étrangers qui, sans être inquiétés par l'armement français prenaient des positions dangereuses dans les ports secondaires

Mais la clientèle qui est ainsi sollicitée de toutes parts devient difficile. C'est pour nous l'attirer que nous avons envisagé de créer une scierie pour traiter les billes dès leur arrivée et permettre aux négociants de mieux vendre leurs produits.

Comme d'autre part notre menuiserie la SoMaTraM, est maintenant trop à l'étroit dans le bâtiment qu'elle occupait rue Dumont d'Urville, nous allons la déplacer sur le terre-plein de Calix qui sont maintenant nivelés et vraisemblablement nous serons amenés à la compléter par une scierie de bois exotique qui contribuera à augmenter les tonnages de bois tropicaux sur Caen.

Dans cet esprit, nous avons également pris position à Saint-Louis du Rhône où une opportunité d'achat de terrains nouvellement lotis s'offrait aux nouvelles industries.

Le futur axe fluvial Rotterdam / Méditerranée sera dans 10 ans certainement réalisé. Déjà implantés à Rotterdam par RoTraMa, nous seront fort bien placés à Saint-Louis du Rhône pour coordonner des transports et assurer une jonction efficace.

Comme pour ce dernier port des difficultés se présentaient actuellement quant à l'accueil possible des chalutiers algériens repliés en Métropole, nous avons proposé à la Chambre de Commerce de construire un frigo pour stocker le poisson, le conditionner et même le commercialiser. Ce frigo servira pour les denrées alimentaires susceptibles d'être transportées par nos navires. Ainsi, petit à petit et inlassablement, nous tissons un réseau d'installations portuaires pour soutenir notre action maritime.

SITUATION DE LA RÉGION DE CAEN

Participation de la SNC À la Société de Développement régional, C.I.L., implantation de Moulinex, Citroën

--o-0000-o--

SILLAGE

SITUATION COMMERCIALE

Les activités maritimes sont tellement décevantes qu'elles ne nous incitent guère à multiplier les bulletins d'information.

Depuis 6 années, c'est-à-dire depuis fin 1957, invariablement nous signalons la continuation d'une crise qui ne fait que s'accroître. De légers soubresauts sans lendemain donnent quelques espérances de bien courte durée car les faits sont là : il y a trop de bateaux, la flotte étant renouvelée en unités de caractéristiques très poussées, le rendement des navires à l'unité s'est amélioré.

Les courants économiques en eux-mêmes seraient satisfaisants, mais le jeu de la concurrence fait que les frets sont très bas et cependant les dépenses et charges diverses ne cessent d'augmenter.

Hausses dans tous les domaines, et surtout ce qui est plus grave complication d'exploitation, par les conflits sociaux. Non seulement nous subissons ceux de la profession, heureusement assez rares, mais par contre-coup, l'exploitation des navires est perturbée par toutes les grèves de l'Electricité, de la SNCF, des dockers, sans parler des industries elles-mêmes que nous desservons (Charbonnages). Dans ces conditions, il n'est point facile de gérer une flotte.

L'année 1962 a été la plus mauvaise que nous ayons connue depuis 1930 et l'exploitation des petits bateaux, dans le secteur pondéreux devient déficitaire.

Vous savez qu'une Loi d'Aide a été créée pour l'Armement français. Bien souvent nous sommes intervenus pour que, par une application judicieuse, elle stimule les activités maritimes, plutôt que de se contenter, comme c'est le cas, de secourir les situations financières difficiles. Dans ce domaine économique, si certains doivent disparaître, c'est une méthode d'assainissement, sévère peut-être, mais inéluctable. Par contre, il faut revigorer ceux qui font preuve d'initiative et surtout ceux qui utilisent des navires qui procurent un emploi au plus grand nombre de personnel. C'est bien le cas des petites navires et c'est justement eux qui supportent le plus lourdement la concurrence internationale.

n°64 - juin 1963

--o-0000-o--

SILLAGE

SITUATION COMMERCIALE

Pour la première fois depuis 7 ans nous pouvons vous entretenir de l'amélioration de la situation du marché des frets.

... Illisible ...

A un moment, on pouvait espérer que les armateurs desservant cette zone deviendraient raisonnables ; déjà certaines concentrations s'étaient manifestées ; mais le naturel propre aux usagers de ce secteur l'a vite emporté sur la sagesse et l'on est à nouveau en pleine bagarre.

Autrefois, les navires qui desservaient ce secteur étaient, de loin, ceux qui avaient le meilleur rendement et le monopole de pavillon y rendait son plein effet. Maintenant il en est bien différemment et lorsque l'Armée aura rendu la quinzaine de navires qu'elle a encore en exploitation, il est à craindre que la seule solution pour ces bateaux soit le désarmement. Il est à craindre aussi que malgré tous nos efforts, ce soit le sort qui attende le « THISBÉ ».

Pour les autres navires, par contre, nous pouvons envisager d'autres solutions. Nous avons une flotte d'environ 8 navires, employés sur la desserte des ports du Nord-France/Algérie, et nous en avons 4 de Marseille sur l'Algérie, Sur les 8 qui desservaient le Nord, deux ont été remis aux pondéreux, de.,px autres ne feront que le trafic du Maroc, mais plus en triangulation telle que nous la faisons, c'est-à-dire Ports du Nord/Algérie/Maroc, seulement des navettes Casablanca/Dieppe/Caen ceci durera jusqu'en juin 64 espérons qu'à cette date la situation se sera clarifiée , De Marseille aussi, nous nous sommes dégagés de 2 navires.

Nos bateaux étant à caractéristiques techniques très poussées cela nous a incités à transformer l'un d'eux, !' « AMALTHÉE » en bananier frigorifique polytherme pour seconder le « NOE » qui dessert Madagascar.

Le « NÉVÉ » dans ses différentes rotations, nous a beaucoup appris dans ces trafics et nous permet de préciser nos idées sur l'établissement d'un prototype bien adapté.

Nous avons également pensé faire l'acquisition de chalutiers congélateurs. Nous sommes en rapport avec l'Armement Pleven qui dans ce domaine a une antériorité indiscutable et une technique qui fait école; mais bien que le résultat des premiers navires soit favorable, nous nous sommes rendu compte que si l'on multipliait inconsidérément le nombre de ces bateaux, il en résulterait un effondrement du marché; car la clientèle n'est pas encore suffisamment accoutumée au poisson surgelé. Pour assurer la rentabilité de plusieurs unités.

Vous voyez par ce court examen qu'aucun trafic n'incite à engager des investissements. Il faut, certes, prévoir afin de ne pas être dépassés, c'est le but que nous recherchons, jusqu'à présent cette politique nous a bien réussi.

SITUATION DES FILIALES

Toutes ces filiales sont bien nombreuses, mais, quelque soit le secteur dans lequel elles exercent leur activité, l'ensemble est néanmoins concerté soit pour procurer du fret aux bateaux de la SNC, soit pour réduire les dépenses en améliorant et facilitant l'entretien des navires.

SOGÉNA - La SOGÉNA ressent durement les diminutions de trafic sur l'Algérie. C'est aussi vrai à Caen qu'à Calais. Les chais à vin ont un rendement moindre, les tonnages malintentionnés sont faibles. Mais la SOGÉNA s'équipe pour développer les transits de bois exotiques à Caen, elle envisage la construction d'une scierie et de séchoirs pour que les importateurs puissent traiter leurs bois dès réception et les réexpédier vers l'intérieur de façon particulièrement économique, aucun port ne peut proposer de tels avantages. Il nous faudra encore plus d'un à deux ans pour arriver à ce résultat, cependant les premières constatations sont favorables. Et nous compenserons ainsi la diminution des secteurs d'Afrique du Nord.

La SOGÉNA étudie aussi la construction d'un silo de 2.000 m³ doté de station d'ensilage afin de développer les trafics de céréales, de tourteaux et d'engrais granulés. C'est un problème assez difficile à résoudre que de faire passer par une même installation trois marchandises aussi différentes de structure et de densité. Nous pensons y parvenir.

Le trafic des céréales étant très saisonnier, les quantités varient d'une année à l'autre suivant les excédents des récoltes. Le tourteau également, mais le tonnage a plus de chance de demeurer constant. Il provient des régions les plus diverses, sa nature est très variée, il peut être d'arachides, de graines de coton, graines de lin, soja, etc .. Tout

cela donne même des produits nettement différents. Quant au super-granulé c'est une nouvelle fabrication qui tend à se développer et donne un produit de fort belle présentation.

Nous allons donc, prochainement, amorcer la construction

SITUATION DE LA RÉGION DE CAEN

--o-0000-o--

SILLAGE

ÉDITORIAL

Nous renouvelons à toute sa Famille bien éprouvée nos sentiments de condoléances et nous partageons avec elle la peine que nous cause ce grand deuil.

C'est l'ingénieur-mécanicien, Monsieur Floch, qui va maintenant assumer la lourde charge de Chef d'Armement. Nous ne vous présentons pas Monsieur Floch et ce sont ses qualités d'intelligence, de droiture et de compétence qui font qu'il a été désigné pour cette fonction importante. A une époque où la technique prend de plus en plus de place dans toutes les activités, cette désignation prend un sens particulier,

Il faut qu'il y ait une collaboration intime entre ces compartiments primordiaux du navire, le Pont et la Machine, et l'Administration elle-même se préoccupe des problèmes que pose la complication sans cesse accrue des organes Machine.

Monsieur Floch n'ignorait certainement pas l'importance de la charge qui lui est confiée, C'est vraiment un des postes principaux d'une Compagnie de navigation que de contribuer au maintien d'un État d'esprit nécessaire au bon fonctionnement de toute la Société. Si une Compagnie fait construire de bons bateaux aux caractéristiques techniques très poussées, ce sera un effort inutile si l'Équipage n'en tire pas le plus grand profit et ne contribue pas à maintenir son bon État d'entretien.

Les fonctions du Chef d'Armement sont particulièrement délicates car s'appliquant à des hommes, elles requièrent de la part de ceux qui les exercent beaucoup de psychologie et beaucoup de bon sens. Chaque individu réagit selon son tempérament, et suivant ses nécessités, et le Commandant CONAN, comme ses prédécesseurs avaient pleinement conscience de ces difficultés, car ils savaient qu'il était pratiquement impossible de contenter tout le monde. C'est donc par la persuasion que l'on y arrive, en faisant preuve d'autorité, certes, mais beaucoup de sentiments de justice et d'équité.

Le 13 juillet, alors que chacun se préparait à pavoiser pour la Fête Nationale, le pavillon de la SNC était en berne, tant à bord des navires que sur la façade de l'immeuble de la Compagnie

Car nous étions en deuil, venant de perdre notre Chef d'armement, le Commandant Conan. C'était une grande épreuve car nous estimions beaucoup ce collaborateur dont nous apprécions les qualités de bon sens, de droiture et d'aménité. Souvent nous faisons appel à son jugement et nous n'avons eu qu'à nous féliciter d'avoir écouté ses conseils toujours très éclairés.

Il est maintenant inhumé en Bretagne, le pays qu'il aimait et nous étions nombreux, réunis autour de son cercueil dans la petite église de Venoix pour assister à son ultime départ.

Certes, son État de santé donnait depuis quelque temps des inquiétudes à son entourage et maintes fois il avait dû interrompre son service ; mais ce fut une intervention chirurgicale stomacale qui fut la cause de son décès, opération dont il ne put malheureusement pas supporter le choc, en raison de son État de faiblesse.

Entré en 1945 à la Compagnie et venant d'une Société particulièrement réputée dans l'Armement, la Société d'Orbigny, il prit le commandement d'un des « liberties » que l'État mettait à disposition des Armements français.

Nous avons vivement apprécié sa valeur et c'est pour cette raison qu'après la mort subite, elle aussi, du Commandant Richeux, en 1954, le Commandant Conan avait pris sa succession.

Le Commandant Conan avait, depuis un certain temps, manifesté le désir de prendre sa retraite, se sentant fatigué et il était sur le point de le faire au moment où il disparaît.

SITUATION COMMERCIALE

Notre dernier numéro date de décembre 63. Nous les espaçons davantage depuis que le Comité d'Entreprise qui est tenu au courant des activités de la Société, publie presque chaque trimestre un compte-rendu succinct de la situation de la Compagnie.

La rédaction du Sillage permet de s'étendre davantage sur certains sujets et de donner, dans la mesure du possible, toutes les précisions voulues au point de vue informations.

A la fin de l'été 1963, nous étions dans une douce période d'euphorie, car les taux de frêts avaient sensiblement monté et nous espérions bien que cela pourrait se prolonger. Malheureusement les cours se sont tassés dès fin décembre et cette tendance s'est prolongée jusqu'en février pour se retrouver en mars aux niveaux les plus bas du départ, c'est-à-dire que ce "bon mouvement" des frêts n'aura duré que 4 à 5 mois et qu'il n'aura contribué qu'à inciter les Armateurs étrangers à remettre en

circuit les navires désarmés. Il a incité également les grandes Compagnies à passer des commandes importantes en navires plus gros, plus rapides, plus spécialisés. En somme on peut se demander si cette euphorie passagère des frêts n'aura pas été plus pernicieuse en ses conséquences que bénéfique en sa période très brève d'efficacité.

Pour nous, ce début de l'année relativement favorable, a permis que le tonnage ait été exploité en totalité; mais nous avons à prendre des dispositions en raison de la diminution des trafics sur Caen, par la suppression du recabotage du Havre et de Brest en charbons américains, et du remplacement de nos tonnages vétustes par des navires plus modernes.

Depuis plus de sept ans que nous nous lamentons, depuis que les vaches grasses ne succèdent plus aux vaches maigres, il faut que les Armements se convainquent de la nécessité de s'adapter aux circonstances. Or c'est plus difficile pour 1^{er} Armement français que pour les autres; car en plus de la crise internationale qu'il subit, -bien qu'atténuée, il faut le reconnaître par certaines dispositions du Ministère de la Marine Marchande et de certains grands Comptoirs comme l'A. T. I. C. - il est profondément éprouvé par l'effondrement du trafic algérien. Ceux qui en profitaient et qui pendant longtemps se limitaient à ce secteur privilégié, en sont encore plus affectés.

En ce qui nous concernait, nous avons dû batailler pendant plusieurs années pour nous y faire une place, et qui dit bagarre, dit naturellement perte sensible, mais en très peu de temps, nous avons largement récupéré ces pertes. Pendant 2 ou 3 ans, c'était les bateaux de la ligne Marseille sur Alger et Oran, qui, de loin, avaient le meilleur rendement.

Maintenant toute cette flotte est excédentaire et bien des Armements sont contraints à désarmer. Heureusement nos navires étaient de haute qualité technique et ils ont pu être convertis, comme vous le savez, en navires frigos ou bananiers et cela a permis de les placer sur Madagascar et sur Cuba, car autrement nous aurions dû, comme nos Collègues, les mettre à l'ancre. Nous n'avons toutefois pas pu éviter un désarmement partiel du « BORÉE », qui va peut-être se prolonger pendant tout l'été.

Il ne nous reste ainsi que 2 bateaux en exploitation en Méditerranée le « PHRYNÉ » et l'« ÉNÉE » et Marseille a bien du mal déjà à les employer dans cette période creuse.

Pour le Nord, nous ne maintenons plus que l'« ORPHEE » et « ASTRÉE »~ Et nous exploitons en collaboration les navires « MANDOURAH » et « MAGUELONE » qui sont la propriété de nos amis TMV de Sète et sur lesquels nous avons une modeste participation.

La ligne du Maroc a fonctionné convenablement pendant toute la période des primeurs et nous avons fait un accord avec nos Collègues de la SAGA pour placer un navire fruitier réfrigéré sur la ligne de Rouen. C'est une des solutions pour résorber le tonnage excédentaire d'Algérie. A la faveur de cette négociation, nous avons repris les relations amicales que nous avons avec eux antérieurement et qui s'étaient détériorées à la suite de leurs interventions agressives contre la S.N.C., tant sur le trafic des vins qu'auprès de la Marine Marchande pour essayer d'empêcher la construction du « NOE ».

Dans la période actuelle où tout le monde a beaucoup de mal à vivre ces petites bagarres doivent disparaître, ou tout au moins s'atténuer, car il ya parfois des choses qu'on ne peut tout de même pas oublier.

La ligne de Madagascar fonctionne normalement. Le « NOE » effectue ses rotations régulières et grâce à l'appui de la Marine Marchande, l'« AMALTHÉE » transformé en bananier, a été loué pour un an et demi aux Messageries Maritimes.

Sur la ligne Côte d'Afrique, nous avons dû désarmer le « THISBÉ » dont le tonnage trop faible ne correspondait pas aux nécessités. Il aurait fallu le spécialiser sur les petits ports secondaires, il aurait été en compétition avec nos Collègues Norvégiens, la Hoëgh, et il aurait fallu que la Conférence elle-même le prit en charge, car son exploitation sous pavillon français ne lui permet pas d'équilibrer son prix de revient.

Nous avons, par contre, affrété le liberty « AVRANCHES » et nous sommes arrivés à une mauvaise période, car jusqu'à présent ces bateaux étaient donnés gratuitement aux Armements français, charge à eux de maintenir la cote et d'assurer les réparations. Pour la première fois, les Services des Domaines dont ils sont la propriété, marquant leur désaccord avec les Services de la Marine Marchande, ont exigé qu'il y ait une location, Nous étions les seuls à faire une offre, modeste il est vrai, mais dans ce domaine nous sommes légèrement désavantagés vis-à-vis de nos Collègues.

Nous regrettons d'ailleurs toujours de n'avoir pu maintenir en activité les deux "liberties" que nous avons eus autrefois et qui maintenant auraient eu leur rôle à jouer. Il est certain que çeut été peut-être au prix de lourds sacrifices.

Les circonstances nous ont contraints, bien malgré nous, à modifier notre système d'agences en Algérie. Nous pensons qu'il serait toujours possible de travailler dans ce pays et qu'une collaboration basée sur d'autres principes serait possible. Malheureusement la situation qui est faite aux Français rend l'existence plus difficile et l'insécurité non seulement de l'emploi mais du maintien de la valeur de leur rémunération, leur pose des problèmes ; aussi tout le monde demande-t-il à rentrer en France.

Les trafics ne justifiant plus les présences, nous avons donc d'abord fait un accord avec nos Collègues, la Maison WORMS qui, elle, en tant que Banquier et fort intéressée dans les questions pétrolières, a d'autres raisons de maintenir une présence en Algérie, et qui doit, de ce fait, maintenir quand même une activité portuaire.

C'est donc une fusion d'activité entre nous, qui a été instaurée pour la manutention et qui l'a été ou qui va l'être très prochainement pour l'agence et la consignation,

L'Agence restera donc virtuelle tant que les circonstances l'imposeront.

Nous cherchons à rendre le moins lourdes possibles les conséquences de ces nécessités pour tout le personnel, mais nos activités en France ne permettent pas de les prendre aux conditions qu'ils avaient en Algérie.

Nous avons également, mais cela avait beaucoup moins d'importance, supprimé nos représentations à Oran et à Bône.

SITUATION DE LA FLOTTE

Depuis le dernier numéro de Sillage, nous avons vendu l'« ÉGÉE » qui arrivait à bout de souffle. Ce bateau était toujours à chauffe au charbon et nous avons de plus des difficultés à trouver du personnel chauffeur. Nous avons souhaité le vendre à la ferraille, mais nous avons trouvé un acquéreur Grec qui l'a payé un peu plus cher et qui va le transformer.

Nous venons également de vendre le « THISBÉ » qui n'a plus sa raison d'être et nous l'avons cédé à un Armateur Grec.

Tous ces bateaux sont d'ailleurs placés sous pavillon Libérien, Panaméen .•.. enfin tous ceux qui nous font une "bonne et lo y a le!" concurrence et devant lesquels nous sommes pratiquement désarmés, car ils peuvent réparer, entretenir, armer et exploiter à des prix que nous ne pouvons réaliser.

Quand donc les Sociétés de re-classification, les Etats eux-mêmes, les Groupements de constructions navales, imposeront-ils une loi et des règlements internationaux qui obligent à ce qu'un contrôle plus rigoureux soit appliqué sur ce genre d'opération ? N'importe qui peut acheter n'importe quoi et faire le plus grand mal à la profession.

C'est là et on ne le dit pas assez dans les revues professionnelles, une des raisons primordiales de l'effondrement des frêts, car depuis la guerre il y a un tonnage de navires désuets anormalement élevé par rapport au tonnage neuf.

Pour maintenir nos activités et renouveler la flotte, nous venons de passer commande de 2 navires de 4.000 t. assez rapides puisqu'ils feront 14 nds. et qui seront ce que

l'on peut appeler en « français » des « micro-carriers ! », c'est à-dire des bateaux à un pont, très modernes avec l'automation développée au maximum raisonnable, panneaux de cales mécaniques et sans mâts de charge, en somme de petits minéraliers.

Ces bateaux ont été conçus pour aller à Flixborough dans le minimum de temps et y prendre le maximum de tonnage. On doit arriver avec chaque navire à prendre pour Flixborough 2.500 t. de minerai à chaque escale, alors qu'on n'en chargeait que 2.000 t. jusqu'alors. En charbon, ces navires chargeront 3.900 t. (anthracite de Russie). Notre flotte de pondéreux sera ainsi bien modernisée.

Ce sont les Chantiers hollandais qui ont enlevé cette commande. Les chantiers français ont répondu sans conviction à l'offre qui leur était faite, leurs prix oscillant entre 6.400.000 F. et 8.000.000 F. Est-il besoin de dire que les 8.000.000 F. étaient évidemment une façon de répondre qu'on n'était pas intéressé. A ce propos il est regrettable que les Chantiers usent de cette méthode, car à supposer que les circonstances soient meilleures, on n'aurait pas idée de re-consulter un chantier qui, à un moment donné, a fourni des prix aussi fantaisistes. Il eut été beaucoup plus rationnel de donner un délai plus long, mais pas un prix ridicule.

Or en consultant les chantiers étrangers, nous avons eu le meilleur prix en Espagne, 5.150.000 F. mais le Ministère n'a pas voulu nous autoriser à acheter ces bateaux qui étaient vraiment une occasion, car il n'y a pas d'accords commerciaux avec l'Espagne.

A 5.200.000 F. nous avons une offre, que nous étions disposés à accepter en Norvège, mais le temps de discuter avec la Marine Marchande, le chantier était engagé et n'a plus voulu accepter ce taux.

Enfin les Anglais nous avaient donné un chiffre de 5.600.000 t. et nous avons conclu avec les Hollandais à 5.650.000 F. avec des délais de paiements échelonnés.

Nous pensions passer les deux commandes au même chantier, ce qui était un avantage pour eux, mais leur carnet est si peu garni qu'ils ont préféré, pour maintenir leur personnel en activité, diviser la commande pour contenter deux chantiers.

Ce qui prouve que pour les tonnages moyens, les Chantiers sont toujours ouverts ; par contre pour les gros tonnages, c'est une fureur, que ce soit des pétroliers, des gros minéraliers, on commande à tour de bras et la brusque demande des céréales qui aurait dû normalement contribuer à accroître les frêts voit son effet complètement annulé par ce comportement intempestif des Armements,

Pour occuper certains bateaux l'été, nous en transformons en frigo et le « NÉLÉE » est en cours de travaux à Caen. Malheureusement le « BORÉE » est à l'ancre car nous n'avons pas pu trouver de frêts convenables pour lui.

Nous étudions toujours les possibilités de construire un chalutier-congélateur, Le Ministère semblait favorable à cette initiative, il promettait des crédits dans des conditions acceptables, mais rien ne s'étant concrétisé, nous attendons d'être certains des décisions avant de nous lancer.

SITUATION DU PORT DE Caen

Le port de Caen a été inauguré. Ce fut une belle fête, moins fastueuse certainement que celles qui eurent lieu lorsque l'Impératrice Eugénie inaugura le Canal. Cette fois-ci il s'agissait uniquement des représentants de l'Administration et des Usagers. La musique militaire est venue donner l'aubade de circonstance à Ouistreham, de beaux discours ont été créés. La voie est ouverte mais le tirant d'eau n'est pas assuré. On attend toujours l'arrivée de l'AVRANCHES pour faire pénétrer le premier navire de 10.000 t. Nous avons pris soin de ne le charger qu'aux 2/3; après coup on s'est aperçu, ce que l'on savait déjà, que le poids à bord était plus important, ce qui prouve qu'on est trompé sur la quantité par ceux qui nous affrètent; et en raison d'une gîte intempestive, il faudra encore alléger le bateau à Cherbourg avant de le faire entrer à Caen, tout cela naturellement au grand dommage du prix de revient.

C'est pour cette raison que nous ne partageons pas l'euphorie de circonstance pour l'inauguration de ce port d'autant plus que l'A. T.I. C. et un des grands Groupements sont sur le point de passer une commande de gros porteurs de 60 à 80.000 t.; ce qui permettrait de recevoir le charbon à Caen via Le Havre dans des conditions bien plus intéressantes que directement par 5.000 t., à supposer d'ailleurs que ceux-ci finissent un jour par escaler le long de nos quais.

Par contre la région se développe au point de vue démographique et nous avons dû sans doute, au cours de l'été, atteindre les 100.000 habitants. La ville est animée, appréciée, admirée par les visiteurs et beaucoup viennent s'y fixer.

La S. A. V. I.E. M. recherche du personnel et n'en trouve pas, Jaeger n'a pas encore commencé ses prospections et Citroën a déjà du mal à créer ses cadres et effectifs. Tout cela est bon en réalité pour la région, cela va lui donner un élan qu'elle n'avait pas, mais si nous regardons nos statistiques et si nous comparons à d'autres régions, nous devons nous montrer néanmoins modestes ; il y a une ascension générale pour la France entière mais nous ne sommes pas les mieux placés ; que cela ne nous décourage pas. Dans le domaine portuaire nous cherchons au contraire à créer des activités nouvelles et c'est pour cela que la SOGÉNA va construire des silos pour recevoir les

marchandises en vrac, silos qui ne seront terminés que dans 10 mois environ; que bientôt nous allons commencer une scierie portuaire qui doit contribuer au développement des trafics de bois,

CONCOURS

Dans le dernier numéro et afin d'illustrer la rédaction du Sillage dont on voudrait rendre la lecture plus agréable, car votre rédacteur souhaiterait ne pas se contenter d'un unique monologue, nous vous avons offert les possibilités de concourir par 11 envoi de nouvelles ou de bonnes histoires de bord. Nous pensions qu'il y avait des marins qui savent intéresser leur auditoire lorsqu'on déjeune avec eux à bord, et capables de nous envoyer par écrit leurs propos truculents, dans la mesure néanmoins où cela ne pourrait choquer l'esprit du metteur en page.

Eh bien ce concours vous était proposé en décembre, nous n'avons eu aucune proposition. Alors, un petit effort; s'il est trop long d'écrire une ou deux pages, rappez nous les faits sous la forme de scénario de cinéma et un sédentaire se chargera de les rédiger pour les livrer sous forme de nouvelles

DISTINCTIONS

Nous avons le plaisir de vous informer de la promotion de :Monsieur Jack Peugniez, au grade d'Officier du Mérite Maritime, et de Monsieur René Lizoret, au grade de Chevalier du même ordre.

Nous nous réjouissons de ces promotions bien méritées, et nous renouvelons nos félicitations aux intéressés.

--o-0000-o--

SILLAGE

Situation Commerciale

C'est avec plaisir que nous proposons, pour ce numéro, quelques nouvelles que certains d'entre vous ont bien voulu nous adresser. Cela apportera un peu d'attrait à notre revue.

Je remercie ces nouveaux collaborateurs et j'espère que des envois encore plus fréquents contribueront à rendre plus attrayante la lecture du Sillage.

SITUATION COMMERCIALE

Elle présente, hélas, une constance désespérante dans le marasme. Malgré tous les espoirs, c'est le statu-quo de crise qui se maintient, non pas une crise très grave provoquant un effondrement des cours, mais cette crise latente qui provoque l'anémie par l'impossibilité de rentabiliser l'exploitation, les recettes ne permettant pas de couvrir les amortissements,

Il est cependant curieux de constater que les carnets de commandes des Chantiers n'ont jamais été aussi garnis. Il s'agit, en général, de commandes de très gros tonnages. Ce sont là, dans beaucoup de cas, des placements financiers, et seule les grands Armements qui sont bien souvent plus financiers qu'Armateurs, peuvent se lancer dans de telles opérations. Il y a aussi une forte demande de bateaux plus diversifiés, destinés aux pays en voie d'évolution et qui désirent accéder à une indépendance économique en disposant de leur propre flotte. Ce n'est pas alors un souci de saine exploitation qui incite les dirigeants de ces Etats à constituer leur flotte, mais beaucoup plus une question de publicité plutôt onéreuse, dont ils ne chiffrent pas les conséquences.

Tout cela maintient la concurrence. Les vieux navires naviguent encore grâce au pavillon de complaisance ; ce sont eux qui la plupart du temps empêchent les hausses de frets qui ne manqueraient pas de se produire sans leur présence. Toutes ces tendances contribuent à rendre la situation encore plus inquiétante pour les Arme-

ments de tradition, ceux pour lesquels la mer est un métier et dont le but est de faire vivre le mieux possible le plus grand nombre de marins et de sédentaires.

Si au point de vue pondéreux l'Armement français n'a pas trop à souffrir, grâce à l'organisation des importations charbonnières sous le contrôle de l'ATIC, par contre pour les lignes régulières, l'été fut pénible. Nous avons bien essayé pendant toute une période, d'envoyer des bateaux à Cuba et nous y étions contraints par suite de l'effondrement des trafics d'Algérie, mais certains incidents se sont produits et nous ont incités à nous montrer très prudents, ne voulant pas accroître les probabilités des risques professionnels, déjà trop importants par eux-mêmes.

Et à ce propos, nous pouvons vous faire part d'une information que nous avons eue quand, rencontrant des Armateurs Espagnols dont un de leurs bateaux était victime des anti-Castristes, nous leur posions la question: "Et maintenant que faites-vous ?" A notre grande surprise, ils nous répondirent qu'étant financés par une Banque Américaine et non des moindres, ils avaient reçu de celle ci des instructions d'acheter un nouveau navire et de continuer malgré tout à pratiquer la navigation vers Cuba. C'est à n'y rien comprendre !

Depuis, les escales de nos navires à Cuba figurent sur la liste noire ce n'est pas infamant, car nous sommes en bonne compagnie avec de nombreuses sociétés britanniques, mais néanmoins nous préférons ne plus nous singulariser. Nous recevons maintenant les circulaires des organisations anti-Castristes qui nous tiennent au courant de leur action et cherchent à convaincre les armateurs qui continuent cette navigation, de cesser tout trafic. Le ton en est modéré, elles font part de boycottage des sociétés incriminées, sans les menacer, comme ce fut le cas verbalement, et hélas effectivement pour le navire espagnol, de recourir à la force pour imposer leur point de vue,

Abandonnant Cuba, nous avons dû désarmer nos 3 bateaux fruitiers; nous leur avons fait faire des réparations et nous avons procédé à des aménagements, de telle sorte que notre situation de trésorerie s'est ressentie de cet arrêt prolongé. Heureusement la saison des primeurs revient et nous espérons améliorer cette situation,

Mais cette section est très perturbée ; les relations d'Afrique du Nord sur la France et plus particulièrement celles qui concernent les ports méditerranéens, sont loin d'être clarifiées, Les Armements ne s'entendent pas. Certains ont fait un sacrifice en réduisant leur flotte; d'autres se refusent à le faire, en alléguant des critères plus ou moins fallacieux. C'est ce manque de cohésion dont nous souffrons, qui fait que les lignes de

Méditerranée qui étalent parmi les meilleures comme rendement, sont maintenant les plus désavantagées .

La situation économique de l'Algérie ne s'améliorant pas, loin s'en faut, nous ne sommes pas sans inquiétude sur nos activités dans ce secteur ,

Nous avons dû successivement fermer nos agences de Bône, Oran et même Alger où nous procédons à des liquidations ; celles-ci sont difficiles et les surprises que l'on éprouve sont toujours dans le même sens.

Nous remercions tous ceux qui nous aident à surmonter ces difficultés, nous sommes persuadés que nous parviendrons à rétablir une position, sinon brillante, tout au moins satisfaisante avec évidemment un nombre de bateaux plus réduit.

Nous allons faire un essai sur les Canaries pour tâcher de renforcer notre position à Marseille. C'est un secteur assez spéculatif et que nous ne pouvons malheureusement réaliser au départ qu'avec des bateaux étrangers, moins onéreux que les nôtres.

La ligne de Madagascar continue et les résultats sont favorables.

La Conférence qui contrôle cette zone de navigation est parfaitement efficace ; il est seulement dommage que bien qu'ayant été les premiers à avoir des bateaux adaptés pour les nouveaux trafics de bananes, nous n'ayons dans la part commune qu'un pourcentage fort réduit.

Sur la Côte d'Afrique, malgré quelques faiblesses du trafic dans le courant de l'été, nous avons néanmoins pu assurer l'exploitation des 4 bateaux que nous avons sur ce secteur, et l'implantation d'une scierie au port de Caen nous permettra d'envisager une exploitation plus continue et de nous assurer des tonnages à peu près constants.

L' « AVRANCHES » est évidemment un bateau un peu grand pour le port de Caen, il nous donne quelques difficultés lors des escales, mais depuis que nous avons mis en exploitation le « GOELAND » nous n'avons pas eu d'incidents malgré tous les cataclysmes qu'on nous prédisait.

C'est dans le pondéreux traditionnel des minerais normands que nous avons éprouvé la plus grosse désillusion. Nous savions que les Anglais n'étaient pas très pressés pour prendre nos minerais, mais nous ne nous attendions pas à leur décision brusque en fin septembre, de cesser toute importation prétendant même ne pas réaliser le contrat pour lequel ils s'étaient engagés pour l'année **64**. Après discussion, ils ont accepté de prendre le minimum; c'est donc fin décembre que nous cesserons ce trafic que nous réalisions dans les meilleures conditions depuis 20 ans.

Ce qui nous a causé une certaine déception, c'est qu'en juillet dernier, nous avons pris contact avec eux, que nous leur avons montré les deux navires que nous comman-

dions en Hollande, afin de mieux desservir leurs installations, qu'ils n'avaient fait aucune objection, et que 2 mois à peine après, ils annoncent leur résiliation.

Mais nécessité n'a pas de loi et quand les caisses sont vides et quand la politique s'en mêle, il ne faut pas s'attendre à voir pratiquer des attentions délicates,

SITUATION DE LA FLOTTE

Depuis l'été dernier, nous avons vendu l'"ÉGÉE" et le "THISBÉ" à des armements grecs ; leur livraison s'est effectuée voilà 6 mois environ l'"ALCÉE" à un armateur italien; la livraison doit avoir lieu en mars prochain.

Nous avons commandé à des Chantiers Hollandais deux navires de 4.300 t., mais la brusque décision de nos clients anglais nous a obligés de les transformer en navires de 5.500 t. Toutes les tôles étaient déjà commandées, les Chantiers ont été assez aimables pour ne pas réclamer d'indemnité trop forte il est vrai qu'une transformation était préférable à tous points de vues, à une annulation du contrat. Ces bateaux ne seront pas retardés dans leur construction, l'un sera terminé fin 65 et l'autre au début 66.

Naturellement ils coûteront plus cher, ce qui n'était pas prévu au départ, dans notre plan de financement.

Nous avons eu la satisfaction et tout le mérite en revient à nos Services Techniques, de voir certains Collègues s'intéresser à ce prototype et ce sera une chance pour les Chantiers Hollandais de voir ainsi plusieurs clients possibles en potentiel. Il est toujours plus agréable de reconstruire des unités déjà bien spécifiées que de procéder à d'autres études pour du tonnage nouveau.

Quel dommage que les Chantiers français n'aient pas pris notre commande en considération ; ce sont eux qui auraient bénéficié de cet État de choses.

A ce propos, il faut reconnaître que la SNC conçoit souvent des navires qui, parfois au départ, discutés par nos Collègues, ce qui fut le cas du polytherme "HÉBÉ", sont adoptés par les autres. Cette constatation est très nette pour les bananiers réfrigérés; nous gardons le souvenir des réflexions faites par certains de nos grands Collègues et ce n'est pas sans un certain sourire que nous constatons maintenant que toutes leurs unités sont semblables ou presque, à la vitesse près, à celles que nous avons conçues deux ans avant eux.

Ci est cet esprit d'initiative qui nous a permis à Madagascar d'être prêts avant tous les armements traditionnels. Nous en remercions tous nos techniciens.

Nous poursuivons avec un certain empressement l'étude du chalutier congélateur. Tout nous incite à nous lancer dans cette voie, d'abord pour renforcer notre position de frigoristes et même de poissonniers, cette dernière activité ayant été freinée jusqu'à présent par le fait qu'il nous était pratiquement impossible de trouver le poisson dont nous avons besoin pour approvisionner la chaîne de distribution que nous constituons progressivement, État de fait qui nous a incités à avoir notre propre poisson pour notre propre chaîne, de telle sorte que nous serons plus indépendants.

Enfin et surtout notre désir de rester dans le maritime, désir difficilement réalisable, étant donné l'impossibilité d'entrer dans des Conférences extrêmement fermées ou de développer notre flotte dans des secteurs qui s'appauvrissent, tel est le cas du minerai, du charbon.

Le seul ennui c'est qu'au point de vue personnel, il y a une grande différence entre les équipages, États-majors de la Marine Marchande et ceux de la pêche. Cela nous amènera à créer une section spéciale et à faire des ententes avec des armements à la pêche qui ont dans ce domaine beaucoup plus d'expérience que nous.

Nous avons également d'autres projets en vue, mais c'est uniquement une question de finances qui nous fait tarder à les réaliser. Les bateaux neufs ne peuvent être payés que par l'amortissement des vieilles unités et si celui-ci ne peut être pratiqué, tous les programmes de reconversion se trouvent de ce fait freinés.

SITUATION DU PORT DE CAEN

Cela fait **3** ans qu'il avait été promis que des gros navires devaient venir escaler au port de Caen. La réalité est bien différente. 5 milliards d'AF. ont déjà été dépensés, il faudrait encore en dépenser **1** pour améliorer l'accès au sas, et sans avoir la certitude de réaliser les impératifs qu'on s'était tracés.

A une des dernières réunions, nous nous sommes aperçus que le bateau ¹¹CALYME-NE¹¹ et son sister-ship ¹¹HALONIA¹¹ étudiés spécialement pour le port de Caen, risquaient de ne pouvoir y accéder avec une pleine cargaison c'est-à-dire qu'il faudrait toujours pratiquer un allègement, ce qui ôte tout intérêt à l'opération.

Ce résultat n'est pas brillant et c'est bien parce que nos craintes se trouvent hélas réalisées que nous nous sommes toujours montrés très réticents sans pouvoir pratiquer une opposition systématique, puisque tout le monde demandait ces travaux; et dire que depuis 1957 nous avons trois navires de 7.000 t. (GALATÉE, PROTÉE, THÉSÉE) qui pouvaient es caler en droiture ! navires qui ne furent jamais utilisés et que nous

ni avons jamais voulu imposer, car il faut que les projets soient réalisés pour qu'ils constituent, mais trop tard, aux yeux de tous, une erreur.

Notre port qui était très bon marché, va devenir très coûteux, il ne sera donc plus compétitif et il risque de perdre les trafics que, de haute lutte on arrivait à y maintenir.

Mais inutile de se lamenter, il faudra tirer le maximum de profit de l'agrandissement obtenu, bien qu'il soit nettement inférieur aux prévisions.

RÉGION DE CAEN

L'activité d'un port étant la conséquence des activités économiques de son hinterland, nous souhaiterions voir se réaliser au port de Caen tous les projets auxquels la propagande régionale fait allusion. Certains éléments sont favorables, notamment le développement de la Saviem, cette Société aux activités longtemps stationnaires, réalise maintenant des agrandissements, doublant et même triplant ses ateliers, en vue de créer à Blainville une chaîne de fabrication de camions de moyen tonnage et de camionnettes.

Citroën démarre lentement mais prudemment, la récession qui se manifeste dans l'industrie automobile prédispose à la prudence et il vaut mieux ne pas se développer trop vite, pour ne pas risquer de provoquer des marasmes qui sont très préjudiciables à toute la population.

L'usine Jaeger vient d'être inaugurée, elle est fort belle cette Société construit des tableaux de bord pour automobiles.

Quant à l'industrie électronique, appareils de télévision, tout laisse craindre que les résultats seront inférieurs aux espérances.

Un élément favorable, c'est la construction sur les hauteurs de Ranville, d'une grande usine de ciment, qui doit être reliée directement au canal pour les chargements. Cela donnera un essor à une activité qui doit contribuer à accroître les tonnages transités à Caen.

Pour le reste, on déplore que des industries moyennes, celles qui créent l'animation d'une région, ne soient pas plus nombreuses.

Contrairement à ce que prétendent les études économiques, Caen manque de main d'oeuvre et surtout de main d'oeuvre spécialisée, mais un gros effort est fait pour le développement des écoles professionnelles; ce n'est que dans quelques années que l'on en constatera les heureux effets.

SITUATION DES FILIALES

Elles se ressentent évidemment des difficultés de la crise maritime.

La SOGÉNA va mettre en activité, en janvier prochain, la scierie portuaire qui doit contribuer à augmenter les trafics de bois. Son silo auquel seront adjoints des appareils perfectionnés d'ensachage pour les produits granuleux les plus divers, ne sera prêt que dans le courant de l'été. Ce sera un élément favorable pour le développement des trafics de tourteaux et de produits chimiques granulés.

Le « Frigo », aussi bien celui de Caen que tous les autres que nous exploitons, se sont durement ressentis du revirement brusque et presque imprévu du marché de la viande. La S. I. B. E. V., cet Organisme qui contribuait à maintenir en stock de s tonnages importants de viande, a brusquement cessé ses achats et alors que nos frigos auraient dû être pleins, ceux-ci ont été vidés de toutes carcasses. Heureusement, nous avons réussi à détourner sur Caen un navire d'importation qui a permis de regarnir les chambres froides du frigo caennais et de quelques autres dans la région bas-normande.

Et maintenant avant de céder les pages qui suivent à tous ceux qui ont bien voulu nous faire des envois anecdotiques et littéraires, nous tenons à vous exprimer nos vœux les plus chaleureux de Nouvel An et à vous remercier de la collaboration que vous nous avez apportée au cours de 1964, année qui laissera le souvenir d'une période difficile.

Puisse 1965 nous apporter le bonheur et vous maintenir en bonne santé. Puisse 1965 nous redonner un peu plus d'aisance dans nos activités pour que nous continuions à construire des navires et à accroître nos trafics.

- COMITÉ D'ENTREPRISE - ÉLECTIONS.
- PROJET MAISON DU MARIN.

--o-0000-o--

SILLAGE

Situation Commerciale

Ce numéro du SILLAGE sera, cette fois, uniquement un Bulletin d'informations, car malheureusement nous n'avons reçu aucun envoi de la part de nos lecteurs, pour diversifier le compte-rendu que nous vous faisons des activités de la Compagnie, de ses Filiales, et des informations que nous vous rapportons du développement régional de Basse-Normandie. Nous espérons que pour le Bulletin de fin d'année et pour la Noël, nous aurons des contes et de bonnes histoires à vous communiquer.

Situation Commerciale

Elle est désespérante dans son marasme et elle est le reflet de l'atonie du marché qui, depuis 8 ans, n'a pratiquement pas varié.

Pour le secteur des pondéreux, depuis le début de l'année, le minerai a pratiquement disparu ; plus de transports sur Flixborough, quelques cargaisons sur Port-Talbot ; une surprise du dernier moment, quelques cargaisons sur Rotterdam, espoir bien vite déçu, les acheteurs avaient contracté 30.000 tonnes (10.000 par mois) et ils viennent d'annuler le solde de 20.000 t.

Nous nous rendons compte que ce sont les derniers soubresauts d'une activité qui fit autrefois la prospérité du port de Caen, car nous étions le seul port à pouvoir équilibrer les entrées et les sorties, les tonnages charbons et les tonnages minerais, ce qui permettait, à l'époque, de pratiquer des taux inférieurs au taux international. C'est ainsi que la Navale Caennaise a pu se développer, grâce à un coefficient de remplissage particulièrement favorable.

Heureusement l'ATIC a utilisé notre flotte en plein emploi pour le transport de charbon, mais là aussi nous nous rendons compte que nos petits navires trouvant de plus en plus difficilement d'aliment, nous allons être obligés de les vendre. Nous procéderons à cette liquidation en échelonnant ces départs. Nous devons accélérer prochainement la vente des petits navires désuets, c'est-à-dire ceux qui sont encore à la

vapeur, en raison de la diminution du cabotage des charbons sidérurgiques du Havre, de Rotterdam ou de Brest sur Caen.

En effet, le CALYMENE¹ vient de réaliser deux escales à Caen, une première avec 8.800 t. après un allègement de 7.000 t., une deuxième avec 10.000 t. après allègement de 5.900 t., et on vient de réaliser 11.000 T, à la 3ème escale ; c'est vraisemblablement à ce chiffre que nous plafonnerons. Mais tous ces charbons nous viennent en droiture, c'est autant de moins que nous avons à transporter par recabotage.

Vous vous souvenez que nous avons commandé, il y aura bientôt un an, deux navires de 4.000 t. environ qui devaient escaler sur Flixborough, et revenir en charbon. Les Anglais ayant refusé de renouveler les contrats de minerais, nous avons dû transformer les deux bateaux, qui, heureusement, n'étaient pas encore sur cale, et ce sont maintenant deux navires de 5.500 t. dont nous disposerons. Leur taille les prédispose de préférence aux chargements de la Baltique et de la Mer Noire. Nous espérons que sur ce secteur les tonnages à transporter se maintiendront, mais nous avons si souvent éprouvé des déceptions et nous avons si souvent été dans l'obligation de transformer nos programmes sous la contrainte des contingences économiques, que nous restons toujours incertains du lendemain.

La crise touche beaucoup moins les navires de gros tonnage, les grands minéraliers dont la taille ne cesse d'augmenter, imitant en cela le développement des gros pétroliers.

Mais ces navires coûtent plusieurs dizaines de millions de nouveaux Francs ; ils nécessitent des investissements dont l'importance dépasse bien souvent les possibilités d'Armements moyens et il faut que ceux-ci composent avec des Organismes financiers pour pouvoir se lancer dans une telle politique,

En association avec l'Union Navale, nous exploitons toujours l'« AMPHIOPÉ » et le « CALYMÉNÉ » Nous en sommes satisfaits, et nous préférons utiliser nos possibilités financières pour des navires de moyen tonnage, et ce surtout afin de maintenir le plein emploi de tout le personnel.

C'est pour cette raison que depuis plusieurs années, nous nous sommes retournés vers les transports de marchandises diverses et que souvent par la contrainte, nous avons pénétré au sein des Conférences des Armements desservant ces secteurs privilégiés.

D'une manière générale, nous en récoltons maintenant quelques avantages et cela nous permet d'envisager un programme de renouvellement pour les bateaux moyens.

Sur la Côte d'Afrique, nous utilisons 4 navires. Il est vraisemblable qu'avec l'agrément de nos Collègues, nous pourrions porter le nombre de ces bateaux à 5 ; encore faut-il qu'ils soient de taille correspondant aux Ports qu'ils desservent et aux désirs de notre client principal, les Ets. Leroy.

Notre intérêt serait d'avoir des bateaux de 7 / 8,000T., mais les clients ne souhaiteraient que des navires de 5.500 à 6.000 t., c'est-à-dire ceux dont la cargaison utile serait de 3.000 t. de bois, Ce sont là des bateaux moins rentables et il faudra sans doute concevoir des navires d'autres caractéristiques.

Sur Madagascar, nous continuons à exploiter convenablement le navire qui fait partie d'une Société Malgache à laquelle nous participons, la MIFANAMPY, et l' « AMALTHÉE » qui st en location aux Messageries Maritimes, en principe jusqu'à la fin de l'année. La taille de ces deux navires correspond parfaitement aux besoins de la production bananière de Madagascar.

Nous avons eu beaucoup de mal à faire partie de cette Conférence. Notre présence est encore discutée. Nous n'avons qu'un contrat de quelques années et qui sera certainement remis en cause, si nous en jugeons à certaines réflexions.

Or il s'avère que nos bateaux sont d'une taille convenant mieux au trafic, alors que les deux bateaux bananiers commandés par nos deux grands Collègues sont beaucoup trop grands et risqueront de leur amener des déceptions. C'est une question que nous suivons de très près.

Quant à l'Afrique du Nord, ce secteur est particulièrement décevant. Alors qu'il fut le plus prospère pour les relations Marseille-Alger-Oran, dans les dernières années, nous avons dû réduire de plus de moitié notre présence et les deux bateaux qui restent sont difficilement rentables, Cet hiver, nous les avons placés sur le secteur Casablanca-Dieppe qui autrefois était satisfaisant, mais la campagne d'agrumes, en Décembre-Janvier, a été lamentable. Elle a été environ de 50% inférieure à nos chargements antérieurs. Vous pouvez juger la répercussion que cela peut avoir sur l'exploitation d'un navire, alors que son chiffre d'affaires est en grande partie fait sur ces deux mois bénéfiques.

Depuis avril, nous constatons une amélioration. Malheureusement, c'est à cette époque qu'il nous a fallu retirer 2 navires pour les placer sur l'Amérique du Sud, trafic moins brillant, mais qui nous permettra d'utiliser les bateaux pendant toute la période creuse, seul moyen d'éviter le désarmement pendant l'été,

Quant au « NÉVÉ », il est toujours, en principe, vendu aux Guinéens mais ceux-ci ne peuvent pas régler le montant du solde fort important qu'ils doivent encore, Toutes les

opérations financières qu'occasionne une telle négociation, nécessitent la collaboration d'Organismes d'État et vous savez que la Guinée et la France, malgré une amélioration de leurs relations, n'ont pas de contacts officiels. On espère toujours aboutir. Le bateau restera sous notre exploitation aussi longtemps qu'il sera nécessaire et nous nous efforçons de maintenir la présence à bord d'une très grande partie de l'équipage.

Quant au « HÉBÉ » sa charte avec les Suédois se termine bientôt; la période de renouvellement n'est guère facile et nous craignons fort un désarmement. Nous avons même essayé, mais jusqu'ici sans succès, de nous affréter sur Cuba. Depuis un an, nous ne le cherchions plus, mais entretemps de nombreuses Compagnies s'y sont offertes et le secteur redevient trop encombré, Quant on voit que des bateaux de la Transat comme le « FLANDRE », le « CARAÏBES » ainsi que quelques autres affrétés de cette Compagnie, figurent sur la liste noire, nous regrettons un peu notre timidité qui nous a fait disparaître pendant un an de ce secteur.

SITUATION DE LA FLOTTE

Depuis notre dernier bulletin, nous n'avons conclu aucune vente nouvelle, les pourparlers que nous avons en cours n'ayant pas abouti. Il est vraisemblable, néanmoins, que nos deux vieux navires '1NIOBÉ' et '1DANAÉ' vont passer, le premier sous pavillon grec, le deuxième sous pavillon libérien ou haïtien, géré par des sociétés anglaises.

L'état d'avancement de la construction des deux navires de 5.500 t. se poursuit normalement. Le premier devrait être mis à disposition avant la fin de l'année et le deuxième quelques mois plus tard.

Nous étudions par ailleurs la construction d'un navire de 7.000 à 8.000 t. pour remplacer le liberty « AVRANCHES ». Ce bateau doit arriver à fin de cote l'année prochaine, il est très lourd comme entretien et comme frais d'exploitation, les résultats sont perdants, mais si nous le maintenons, c'est pour assurer l'intégralité des tonnages de bois que nous avons à transporter.

Vous savez qu'autrefois ces navires étaient mis gracieusement à la disposition des Armateurs, mais les Services des Finances ayant récemment modifié leur point de vue, ceux-ci ont exigé des frais de location, ce qui n'avantage pas l'exploitation du navire, et ce qui nous incite à le remplacer le plus vite possible par un bateau plus adapté ; mais encore faut-il le financer ! De plus, l'insuffisance des recettes qui ne permet pas de couvrir des amortissements, rend cette opération plus difficile.

Nous souhaiterions également vendre le « PHRYNÉ » dont le tonnage est maintenant trop important pour les trafics d'Alger et nous voudrions le remplacer par ces petits bateaux qu'on appelle « bateaux Paragraphe », car ils ont une jauge nette et brute très faible et un cubique fort important.

Le trafic s'amenuisant et la présence d'une future flotte algérienne feront que d'ici quelque temps la part réservée au pavillon français sera encore plus réduite, et ce serait une sage mesure de diminuer dès à présent l'importance des tonnages que nous possédons sur la zone méditerranéenne.

Nous vous avons tenus au courant de nos initiatives dans le secteur du Froid, initiative qui a permis la reconversion d'une partie de nos flottes pour le transport frigorifique, et qui nous a incités à développer des frigorifiques portuaires. Pour augmenter le rendement de telles organisations, nous nous sommes lancés dans la conservation, la vente du poisson et même la préparation des surgelés ; mais bien vite nous avons constaté que nous trouvions difficilement la matière première, c'est-à-dire les plaquettes de poisson surgelé, ce qui nous a incités à envisager plus sérieusement l'activité de la pêche et à construire notre propre chalutier-congélateur. C'est chose faite maintenant. Nous allons créer une Société de pêche qui s'appellera NORMANDIE-PECHE. Son siège social sera au Havre, car elle exploitera son chalutier en association avec la Société Havraise de Pêche qui a commandé en même temps que nous un sister-ship.

Cette Société est constituée par la Navale Caennaise, par ses filiales : SOGÉNA, SoFriNo, SoMarCo, et par le Crédit Vendôme qui est une Banque réputée, car elle est elle-même filiale du Crédit Naval, bien connu pour l'appui qu'il donne dans la réalisation des programmes financiers et dans la conclusion des emprunts.

Ce chalutier-congélateur sera construit par les Chantiers du Trait.

Situation du Port de Caen

Il y a quelques années, lors d'une réunion portuaire, les Services locaux informaient qu'en 1962, à toutes marées, le port de Caen pourrait recevoir des navires de 15.000 t. Nous avons toujours mis en doute une pareille information, Nous avons, dès le début, montré notre désaccord sur toutes ces réalisations. Nous avons regretté amèrement les modifications du programme par un approfondissement non prévu et qui a été générateur de bien des complications, et maintenant, en 1965, on s'aperçoit que ne

pouvant jamais maintenir le tirant d'eau du chenal à 11 mètres, le port de Caen ne recevra pas de navires de 15.000 t. en pleine charge.

Cette constatation se produit au moment où les tonnages sont en baisse, ce qui va encore rendre plus difficile l'équilibre financier et Caen, qui, autrefois, pouvait se vanter d'être le port le moins cher de France, est en train de perdre cette réputation. C'était grâce à cet état de choses que nous avons pu détourner sur Caen des trafics que nous enlevions de haute lutte aux ports voisins notamment vers l'Afrique du Nord. Il ne reste plus rien de ces efforts, et la flotte de 5 à 7 navires que nous utilisons est maintenant réduite à deux, qu'on est souvent obligés de détourner vers d'autres directions pour assurer leur plein emploi.

Quant aux charbons sidérurgiques, la vraie solution pour desservir Caen c'est de passer par Le Havre. En effet, des navires sans cesse plus gros, (on construit même un bateau de 80.000 t.) permettent de réduire sensiblement les prix de frêts sur Le Havre, ce que l'on pourrait compléter par des navettes continues entre Le Havre et Caen, avec un navire de 5.000 t. armé alors d'un équipage très allégé.

Cela serait moins onéreux que la solution actuelle par « CALYMÉNÉ » dont la sujétion d'une double escale Le Havre-Caen, coûte 34.000 F. Au demeurant, l'entrée à Caen de ce navire, si elle est possible par beau temps, devra être déconseillée dès que la situation météorologique ne sera pas favorable, ce qui peut être fréquent en automne et en hiver.

Le trafic des bois exotiques est heureusement venu compenser les pertes des minerais, mais depuis quelque temps, on constate que les importateurs ne prennent plus exclusivement leur bois sur la Côte d'Afrique et qu'à la suite de prospections en Guyane, au Brésil, aux Philippines, en Indonésie, de nombreuses maisons songent à importer de ces pays des bois nouveaux qui donnent satisfaction.

Les gens de la profession estiment à 10-15 ans la bonne période pour la Côte d'Afrique ; après il y aura une réduction sensible, car la forêt risque d'avoir été trop exploitée.

Si nous avons les bateaux nécessaires et si nous arrivons une fois encore à détourner sur Caen les tonnages correspondant à notre région, et même aux régions voisines, nous tâcherons de nous adapter, mais cela sera d'autant plus difficile que la taille des bateaux desservant ces zones est infiniment plus grande que la taille des navires desservant la Côte d'Afrique.

Quant à la Ville elle-même, elle se développe sensiblement, non pas que des industries nouvelles y viennent s'implanter, c'est ce que nous regretterons le plus ;

mais le grand ensemble de la Saviem-Renault va terminer ses agrandissements et va au moins doubler sa production. Déjà dans le paysage de la vallée de l'Orne, on aperçoit sur les rives, les parkings de camions qui font songer à ceux qui entourent les chaînes de construction de Renault, Simca et quelques autres.

Citroën se prépare à procéder de la même façon, mais pour des voitures de petite taille. Malgré tout ce que l'on affirme, la région manque de main-d'oeuvre et Saviem n'a pas encore fait le plein de ce qui lui est nécessaire pour tenir sa cadence de production.

Il paraîtrait que Citroën attend encore quelques années pour prendre la suite,

Dans un certain sens, ceci est consolant, car les excédents de population qui vont se manifester dans la prochaine décennie, semblent pouvoir trouver un emploi assez facilement.

DÉCÈS : Joseph Le Franc, décédé le 7.3.65, suite maladie.

--o-0000-o--

SILLAGE

Situation Commerciale

Contrairement à ce que nous craignons, nos différents navires ont bénéficié d'une utilisation relativement satisfaisante pendant toute la période d'été. Or nous avons de fortes craintes de marasme durant cette période, vu la prolongation des congés, donc des fermetures des usines, et d'autre part, la période du beau temps pendant laquelle la quantité de combustible consommée est bien inférieure.

Toutefois, l'avenir du cabotage pondéreux reste très soucieux sur le plan général français, et plus encore pour nous à Caen, en raison de :

- la disparition quasi totale du minerai de fer,
- la disparition du recabotage Le Havre, Brest ou Rotterdam, des charbons de la Métallurgie de Normandie,

C'est en effet au cours de l'été dernier que les premiers voyages du "CALYMÉNÉ", bientôt suivi par l'« HALONIA », son sister-ship, puis récemment par un navire de 18.000 t., l'"OPPÉLIA", ont apporté en droiture à Caen, une grande partie des charbons que normalement nous allions reprendre dans les ports d'éclatement précités. Cette politique doit s'accroître encore et couvrir, par gros porteurs directs d'Amérique, la totalité des charbons importés à Caen pour la Métallurgie.

Ceci vous explique pour quelles raisons nous nous préoccupons de nous délester des bateaux de 2.000 à 3.000 t. Or, c'est malheureusement ceux qui proportionnellement utilisent le pourcentage le plus important de personnel navigant.

La plupart de ces navires sont déjà anciens (certains sont encore mus par la vapeur); la nécessité de nous séparer d'eux ne va pas sans une certaine tristesse, car nous savons que tout le passé de la Navale Caennaise a été édifié avec ces bateaux et sur ces trafics maintenant en voie de disparition.

Heureusement, nous avons trouvé dans le trafic des bois exotiques une amélioration et nous avons pu également reconverter, en bateaux frigorifiques ou bananiers, les tonnages excédentaires que nous avions sur l'Afrique du Nord et même sur le Maroc, et

nous allons terminer cette reconversion en équipant très prochainement le « BORÉE » en cales frigorifiques,

En Afrique du Nord, a été créée une Société d'Etat Algérienne qui a acheté d'ailleurs une partie de ses tonnages aux anciens Armateurs français et qui en loue de même à quelques autres. Quant à nous, au lieu de mettre en circuit sur cette ligne 5 navires en sortie de Marseille et 6 en sortie du Nord, nous n'en avons plus maintenant que 4 en tout,

Par contre, nous sommes satisfaits des relations sur Madagascar, bien que le trafic des bananes ait été profondément perturbé,

Nous souhaitons vivement nous insinuer dans les grands trafics des gros porteurs et il faut envisager maintenant des bateaux de la taille des 40 et même 60.000 t. sinon plus, Ce sont des bateaux dont la valeur est d'environ 30 à 50 millions, c'est-à-dire qu'il est difficile, pour une Compagnie comme la nôtre, de pouvoir financer à elle seule de tels monstres. Cela explique les raisons des concentrations de certains grands Groupements financiers.

Ce qu'il faut, avant tout, c'est avoir en main le contrat qui vous permet de construire le navire. Nous nous en préoccupons, mais pour l'instant, nous n'avons pas trouvé de solution.

Par contre, et nous ne pouvons encore pas nous étendre sur ce sujet car nous avons à résoudre beaucoup de problèmes avant d'y arriver, nous cherchons à prendre pied sur une nouvelle ligne régulière qui envisagerait l'utilisation d'un ou deux navires de 2 à 3.000 t. Nous vous tiendrons au courant ultérieurement, si nous aboutissons, Car le problème principal pour nous, pour l'instant, c'est d'assurer à tout le personnel sa sécurité a emploi et les perspectives d'avenir nous donnent, pour ce problème, quelques inquiétudes.

SITUATION DE LA FLOTTE

Nous avons vendu récemment le « DANAÉ » et le « NIOBÉ » et nous éprouvons toujours beaucoup de difficultés en ce qui concerne la vente du « NÉVÉ » qui normalement aurait dû être accomplie, si des complications politiques de la dernière heure n'étaient venues, une fois de plus, bouleverser nos prévisions. Nous pensons néanmoins surmonter ces difficultés.

Pour nous, cette vente est un résultat heureux, d'abord parce qu'elle nous fait collaborer avec une région que nous ne connaissions pas ; ensuite parce que le

personnel navigant français doit rester à bord, ce qui cadre bien avec le souci de plein emploi que nous vous énoncions tout à l'heure.

L'« ÉGÉE » a été mis à l'eau en Hollande mi-novembre, aux Chantiers « de WAAL » à Zaltbommel et prochainement le « THISBÉ » le sera, au début du mois de décembre. Ce sont deux navires qui vont venir renforcer notre position sur la C. O. A.

Nos Services Techniques se préoccupent toujours de l'étude d'un bateau de 9.000 t. et d'autres de petit tonnage, assez rapides, navires fruitiers permettant la desserte de l'Afrique du Nord selon une formule nouvelle.

Nous pensons, pour la fin de l'année, avoir défini ces prototypes et ce sont les prix qui nous seront consentis qui nous inciteront ou non à commander une ou deux unités de ce genre. C'est sur ces futurs navires que nous comptons, pour assurer le plein emploi.

Un chalutier de pêche a été commandé par la filiale de la S. N. C, NORMANDIE-PÊCHE et il sera livré au début 1967. Nos Services techniques, en accord avec des collègues Havrais, la HAVRAISE DE PÊCHE, ont mis au point ce navire.

C'est grâce à lui que nous allons étayer l'action de notre Société Frigorifique qui progresse dans la fabrication et le commerce des produits surgelés,

SITUATION DU PORT DE CAEN

Comme il fallait le prévoir, les tonnages sont en nette diminution, du fait de la disparition du minerai de fer.

La Métallurgie de Normandie constitue; et de loin, le principal client du port, tant à l'importation qu'à l'exportation de ses aciers. Comme nous le disions plus haut, elle reçoit ses charbons maintenant par des gros navires, mais hélas, très allégés. C'est ainsi que notre bateau de 15.500 t. ne peut accéder qu'avec un tonnage réduit: au-dessous de 12.000 t., et que l'« OPPELIA » (18.000 t.) est venu l'autre jour à Caen avec 9.000 t. seulement.

Nous escomptons un trafic plus important en céréales, car la campagne, cette année, a été très favorable. Il en est de même pour les sucres, mais nous ne savons pas s'ils partiront par Caen.

Autrefois, nous avions une campagne de pommes de terre assez importante sur l'Afrique du Nord; mais par suite de la disparition de la clientèle européenne, les tonnages que nous avons maintenant sont bien peu de chose.

Nous espérons que l'équipement de la zone industrielle du canal sera réalisée dans un proche avenir, car c'est le seul moyen d'attirer à Caen des usines susceptibles de participer au développement portuaire.

En résumé, en cette fin 1965, si nous faisons le bilan de nos espoirs et de nos déceptions, si nous regardons le chemin parcouru et sans optimisme outrancier, si nous supputons ce sur quoi normalement nous pouvons compter, nous arrivons à cette conclusion que chaque année apporte des difficultés nouvelles, que le métier devient de plus en plus difficile, mais qu'il faut poursuivre son adaptation aux conditions qui nous sont imposées.

Malgré tous les deuils et les événements tristes et pénibles que nous avons vécus en cette fin d'année 65, conservons l'espoir de jours meilleurs. C'est grâce à la collaboration de tous que nous triompherons de nos difficultés, mais à l'approche des Fêtes, nous ne pouvons que penser aux Familles si durement éprouvées ces temps derniers et pour lesquelles nos souhaits seront surtout ceux d'une atténuation, si possible, de leur grande peine, et qu'elles soient persuadées que nous ne les oublions pas dans cette période qui ne devrait être faite que de joie et d'espoir.

Nous remercions vivement ceux qui nous ont envoyé des histoires maritimes pour les inclure dans le Sillage.

LE CHALUTIER-CONGÉLATEUR DE NORMANDIE-PÊCHE

Le précédent numéro de Sillage annonçait la commande d'un chalutier-congélateur et la création d'une Société de pêche: Normandie-Pêche.

Voici quelles sont les principales caractéristiques de cette nouvelle unité, spécialement conçue pour la pêche à l'arrière :

Le port en lourd est de : 1.200 t. - La longueur H.t. de 84 m, 80, la largeur de 13 m. 50, le creux au pont supérieur de 8 m. 60.

La totalité de la pêche sera congelée et présentée sous forme de filets en plaques, stockés dans des cales d'une capacité totale de 1.150m³.

La capacité de congélation sera de 32 tonnes / jour et le fluide employé du Fréon 22.

La puissance des 2 moteurs électriques, marque AEG, sera de 1.100 ch chacun, donnant une vitesse de 15 n. à 95 % de la puissance,

La puissance totale des groupes électrogènes sera de 3.450 ch.

Le navire est identique à celui commandé par la Havraise de Pêche et sera exploité en commun avec cet armement.

n°69 - Noël 1965

Le contrat prévoit qu'il devrait entrer en service en février 1967.



--o-0000-o--

n°70 - Pâques 1966

SILLAGE

En guise d'éditorial ...

ANNIVERSAIRES

Nous avons l'agréable plaisir de vous offrir ce numéro exceptionnel qui marque un double anniversaire: les 25 ans d'existence du « Bulletin de liaison » de la Société et le 15ème anniversaire de la présentation actuelle de ce bulletin sous le nom de « Sillage ».

C'est en effet en pleine occupation que s'imposa la nécessité d'envoyer à intervalles réguliers, à nos agences et à nos navires de Méditerranée, des nouvelles de la Société. Après une petite interruption, le bulletin devait reparaître et s'institutionnaliser en 1946.

Dans les pages qui vont suivre, nous vous raconterons ce que furent ces Bulletins de liaison et les premiers Sillages.

Ce n'est pas sans une certaine émotion que nous avons relu ces textes qui apportaient sans doute des nouvelles de la Société, mais aussi de ceux qui la faisaient vivre : navigants comme sédentaires, Une photo montage vous rappellera comment ces numéros se présentaient; beaucoup d'entre nous l'avaient déjà oublié.

C'est donc un retour en arrière de 25 ans que nous ferons ensemble, mais l'histoire de la NAVALE remonte à plus d'un siècle, puisque le premier navire appartenant à des LAMY date de 1837. C'est pourquoi nous avons représenté l'un d'eux sur notre couverture et que nous avons pensé vous intéresser en vous donnant un historique rapide de tous les bateaux de la Maison.

Cet effort que nous avons réalisé à l'occasion de ces Anniversaires ne sera pas sans lendemain, car nous avons décidé que les prochains numéros de Sillage seront en nette amélioration par rapport à ceux que vous avez connus.

Mais pour cela nous comptons surtout sur la collaboration de nos lecteurs auxquels ces pages sont ouvertes, Nous remercions donc ceux qui nous ont aidés et souhaitons qu'ils soient imités,

En terminant, nous voulons remercier plus spécialement notre Service Imprimerie qui, depuis 15 ans, a sorti de nos presses des numéros toujours en progression,

Que ce numéro soit un témoignage de sa compétence et aussi de notre attachement à la « Navale ».

HISTORIQUE DU BULLETIN DE LIAISON ET DE SILLAGE

septembre 1941 - On est en pleine occupation, Le Bureau de Caen est séparé de ses équipages. La Direction pense alors "qu'il serait utile de maintenir une liaison entre le Siège social et le personnel navigant, par l'intermédiaire d'un Bulletin le tenant au courant de l'activité de la Compagnie et lui communiquant les nouvelles locales susceptibles d'intéresser les équipages".

Le Bulletin de liaison n° 1 prenait donc son départ avec un but bien défini.

La lecture de celui-ci et de ceux qui suivirent (il parut d'abord chaque mois, puis tous les 2 mois, relatant des nouvelles de toutes sortes), permet à ceux qui ne l'ont pas vécu, de se faire une idée assez précise de ce que fut cette période particulièrement pénible, notamment pour ceux qui naviguaient. Les voyages de Messieurs Lamy et Guillin entre Caen et Marseille, complétaient cette liaison épistolaire entre sédentaires et navigants.

Le Bulletin n° 5 date de Février-Mars 1942, à défaut de nouvelles concernant Caen et la région, donne au lecteur un aperçu de la situation actuelle de la flotte commerciale française et surtout des projets de reconstruction.

Au 1er janvier 1942, la France avait déjà enregistré une perte de 46 de ses navires. Les Services de la Marine Marchande avaient choisi, en ce qui concernait les charbonniers, les prototypes suivants: vapeurs de 6,000 t., 4.700 t., 3,500 t., 2.650 t., 1.500 t. et 900 t. L'étude de chaque prototype avait été réservée à des Armements spécialisés dans l'exploitation de ces bateaux.

Nous avons eu la satisfaction de voir accepter comme prototype des 3,500 t. le vapeur type « ÉGÉE » et des 2. 650 t. le type des bateaux en construction à Grand-Quevilly, vapeurs non encore dénommés et provisoirement appelés "Y-9" et "Z-9". Ces deux bateaux ont été très sérieusement avariés lors de l'incendie des Docks de pétrole de Rouen. Ils sont maintenant de nouveau sur chantier, Le "Y-9" très avancé, serait lancé si le suif nécessaire pouvait être mis à la disposition des chantiers. Le deuxième en est au montage des membrures. Les machines de ces deux bateaux sont immobilisées à Dunkerque, elles ont subi quelques avaries, mais les Ateliers de Penhoët à Saint-

Nazaire ont refait 2 appareils moteurs identiques, qui sont destinés, en principe aux deux bateaux de Rouen, les machines de Dunkerque étant affectées aux vapeurs de 2.650 t. Qui seront construits ultérieurement.

L'U.I.M., la S.N.C.F., la Nantaise des Chargeurs de l'Ouest, étaient chargées des 4.700 t., 6.000 t., 1.500 t. et 900 t.,

Si les Chantiers de Constructions Navales étaient très optimistes quant à la réalisation de ces programmes, la question des auxiliaires qui étaient de provenance anglaise, posait un problème difficile à résoudre, mais non insoluble.

En Avril-Mai 1942, Monsieur Guillin donne un compte-rendu de son voyage effectué avec Monsieur Faucher à Rotterdam et spécialement un récit de ce qu'est la vie dans ce port en grande partie détruit.

Le bulletin n° 7 (mai-juin 43), comme le précédent du reste, a été rédigé à Marseille « en raison de la continuation des difficultés de passage à la ligne de démarcation » ; dans son laconisme, la raison invoquée dit beaucoup de choses, Il donne des détails sur la vie à Caen : bombardements, emprisonnement d'otages, garde des voies ferrées...

C'est en octobre 1943 que le Bulletin annonce en ces termes qu'il se saborde: « Une décision parue à l'Officiel et motivée par la pénurie de papier a interdit toutes les publications d'ordre intérieur ». Le motif ne trompe personne !

Pendant trois ans, le Bulletin ne paraîtra pas.

Il reprendra le 24 septembre 1946. Son objectif est alors quelque peu différent. Le rédacteur le définit ainsi :

« Nous reprenons ce bulletin aujourd'hui pour des raisons différentes. Nous pensions que les navires de la Compagnie escaleraient assez souvent à Caen, pour que toutes les transmissions de nouvelles et d'instructions se fassent directement ; malheureusement il n'en est rien et nous craignons que pendant longtemps encore il ne soit pas possible de réaliser à Caen une fréquence d'escales qui nous permette une liaison directe. Aussi nous vous adresserons de temps à autre ce Bulletin d'information qui vous tiendra au courant des activités de la Société et des différentes nouvelles qui pourront vous intéresser »,

Les bulletins suivants font un bilan détaillé de la situation actuelle et future de la Compagnie, des filiales, de la Ville en pleine reconstruction et du trafic maritime en général.

A la cadence bimestrielle, ce bulletin est envoyé aux Commandants et aux Agences.

Il était encore tapé à la machine à écrire, ce qui en limitait le nombre.

Avec le numéro 7 d'août 1947, le Bulletin est désormais photocopié, ce qui permettra de le diffuser en un plus grand nombre d'exemplaires, Ainsi, régulièrement, tous sont tenus au courant de la vie de la Maison, de la reconstruction de Caen, de la naissance et de l'activité des filiales de la Navale, et des problèmes que pose le "maritime" en général,

C'est avec le n ° 22 daté du 2ème trimestre 1950 que le Bulletin de liaison se transforme en « Sillage ».

Cette transformation est due à l'initiative de Monsieur Jager qui avait demandé à Monsieur Bocherel de dessiner la page de garde; grâce à l'acquisition d'une petite machine à imprimer, Rotaprint, le « Sillage » fut tiré en un plus grand nombre d'exemplaires, Des rubriques nouvelles sont créées et il est fait appel à la collaboration de tous pour étoffer le « Bulletin de liaison » désormais rénové,

Le n° 23, décembre 1950, paraissait sur 18 pages décorées (à l'occasion de Noël) de guirlandes, de bougies et d'étoiles, illustrées de photos et dessins, agrémentées de rubriques telles que « Promenade en famille », reportages, « on dit que », mots croisés, carnet de naissances, situation de la flotte, situation des Etats-majors.

« Sillage » commençait ainsi à prendre sa forme définitive. C'est fin 1956, lorsque l'Imprimerie fit l'acquisition d'une nouvelle Rotaprint, que la présentation fut très nettement améliorée, (couverture, impression en couleurs, nombreuses photos, dessins).

Contre-partie de cette amélioration qui demandait un gros travail de préparation, son rythme de parution s'en ressentit et tomba à la moyenne de deux à trois par an. »

Tout d'abord, nous remercierons ceux qui ont bien voulu nous adresser quelques publications pour insérer dans ce présent bulletin ; certaines sont assez anciennes et si nous ne les avons pas imprimés plus tôt, c'est que notre dernier numéro de Sillage allait être publié au moment où notre Société portait le deuil du naufrage du « NÉRÉE ».

Nous désirions que ce numéro soit consacré à ce triste évènement et témoigne ainsi aux Familles les sentiments que nous partageons avec elles.

SITUATION COMMERCIALE !

L'année 1965 a été nettement meilleure quant à l'activité maritime, Les frets ont sensiblement progressé, surtout pour les très gros navires ; les petits bateaux restent toujours les parents pauvres de cette activité et comme le coût d'exploitation est plus

lourd pour le pavillon français que pour un autre, il est à craindre que, progressivement, tous les petits navires de notre flotte marchande ne disparaissent,

L'augmentation des frais d'exploitation ne cessant de s'accroître, seules les Sociétés Maritimes qui bénéficient d'un monopole par la stricte discipline des Conférences, présentent encore de beaux bilans. Mais pour des Armements comme le nôtre, on sent chaque année se rétrécir la marge bénéficiaire qui nous permet de reconstruire des navires et de maintenir notre pavillon.

Pour nous, le plus grand souci est le maintien de l'emploi pour tous nos équipages ; car dans le tramping, de sérieuses modifications se sont produites, qui affectent les petits et moyens tonnages.

La première, qui a été progressive, est la disparition du minerai normand ; la deuxième est le changement apporté dans le ravitaillement de la Société Métallurgique de Normandie en charbon à coke,

D'abord les charbons en sortie de Rotterdam ont diminué dans la proportion de 30 %

Ensuite, le port de Caen étant accessible aux gros navires, l'Organisme importateur, l'A.T.I.C. a établi des prix de charbons rendus à Caen, tels qu'ils ont intérêt à être reçus par gros bateaux, même si ceux-ci ne sont pas à pleine charge,

C'est ainsi que maintenant nous transportons de moins en moins de charbons en transit du Havre ou Brest et que Caen voit se multiplier les escales des navires type « CALYMÉNÉ » et ceux de nos autres Collègues, « HALONIA », « PENTELINA », etc.

Nous sommes d'ailleurs persuadés que ce système ne sera pas de longue durée, car le prix de revient est loin d'être favorable. En effet, le port de Caen devait recevoir en droiture, par tous temps et à plein tirant d'eau, les navires de 15,000/18.000 t. Or, ils n'y accèdent, dans les bonnes périodes, qu'avec 10/11.000 T, de cargaison; et en période de morte-eau, ils ne parviennent même pas au chiffre de 10.000 t.

Vous n'ignorez pas qu'actuellement sont en construction des bateaux de 65 à 85.000 t. que ces navires seront en exploitation dans un an, que les Chantiers Japonais ne mettent que 9 mois pour construire de tels navires, et si les conditions de prix de revient sont l'unique préoccupation des importateurs, le prix minimum sera atteint à Caen en recevant via Le Havre des bateaux de 60 à 80.000 t. avec des navettes Le Havre/Caen par bateaux de 5.000 T,

Ceci donnerait une grande souplesse dans l'approvisionnement, un prix de revient plus bas que le prix actuel, et les réceptionnaires n'auraient plus les sujétions des mortes-eaux, des brumes, des montées du canal la nuit, etc.

Est-il besoin de vous dire qu'il a fallu que nous nous délestions progressivement des bateaux de 2.500 à 3.000 t. qui se trouvent, par ce fait, excédentaires.

Pour les charbons de Pologne et de Russie, le problème est, certes, moins sérieux. Mais petit à petit, nous voyons délaissé les navires de 3,000 T, et même de 5.000 t., au profit des 7.000, 10,000, voire 15.000 t., taille maxima pour la Baltique.

Vous constaterez ainsi que le secteur des pondéreux, celui qui était de tous temps la base même de nos activités et qui fut même pendant longtemps notre unique activité, se détériore progressivement.

Heureusement que depuis longtemps nous avons prévu cette reconversion et que nous avons pris des positions dans d'autres secteurs,

Nous poursuivons cette politique. Alors qu'après la Libération, la Société Navale Caennaise ne faisait partie d'aucune Conférence, nous sommes maintenant participants ou admis à celles qui régissent les trafics sur la Côte d'Afrique, sur Madagascar et sur l'Afrique du Nord.

Mais dans ce dernier secteur nous avons dû également évoluer : après avoir pris une part active et de haute lutte dans cette zone, les événements d'Afrique du Nord nous ont obligés à nous restreindre, à aménager les navires rapides que nous avons, tels « AMALTHÉE », « BORÉE », et à les transformer en cargos frigorifiques polythermes, c'est-à-dire pouvant transporter indifféremment des bananes ou des viandes et poissons congelés, et les placer sur des secteurs plus éloignés,

Nous nous rendons parfaitement compte que cela change bien les habitudes des équipages, mais cette reconversion, d'ailleurs onéreuse pour nous, était absolument nécessaire pour maintenir ces navires en activité, et donc pour conserver les équipages correspondants,

Nous avons été dans l'obligation, ces temps derniers, d'affréter un de ces navires sur l'Equateur et nous avons regretté d'apprendre que nos équipages avaient eu à souffrir d'un mauvais accueil dans ce port d'Amérique du Sud, Nous sommes intervenus immédiatement auprès de l'Ambassade et nous espérons que ces incidents ne se renouvelleront plus. Mais nous n'avons pas le choix des secteurs d'utilisation, car nous n'avons pas le privilège, comme la Compagnie Générale Transatlantique et quelques autres, de participer au trafic des bananes françaises, C'est là une profonde injustice et nous ne manquons pas de le souligner auprès de la Marine Marchande, lorsque l'occasion s'en présente. Car pratiquement l'Armateur français n'est pas libre de ses actions, il doit toujours recourir à son Ministère de tutelle où, certes, il trouve appui ;

mais que faire contre un pavillon étranger qui a des conditions d'exploitation infiniment plus faciles que les nôtres !

Nous constatons, malheureusement, que nos plaintes trouvent peu d'échos auprès de l'Administration, car celle-ci ayant également le souci des chantiers de constructions navales (et il suffit d'ouvrir les journaux pour voir à quel point la crise est pénible pour tous), a trop tendance, hélas, à réserver la plus grande part de son aide aux gros navires.

Dans le monde, c'est un rush sur les gros bateaux. Il s'agit là d'opérations financières et il faut reconnaître que plus un navire est de fort tonnage, plus il est rentable, et plus il y aura de profit pour les banques qui prêtent leurs capitaux.

Pour les pétroliers, lorsque nous avons commencé avec le « BLAISE-PASCAL », il y a maintenant près de 15 ans, ce navire de 24 000 t. figurait parmi les plus importants. Or chaque journal d'information annonce une nouvelle poussée dans le gigantisme : on parle maintenant de tankers de 300,000 t., c'est-à-dire qu'une raffinerie dont la puissance moyenne de production serait de l'ordre de 3.000.000 t. par exemple, pourrait être ravitaillé en permanence par un seul navire de cette taille. Ce navire comportera un équipage qui, avec les remplaçants et les congés, représente une centaine de navigants.

La même raffinerie, ces dernières années, ravitaillée par bateaux de 30,000 t. utilisait au moins 10 navires de cette taille et les équipages correspondants étaient de l'ordre de 600 à 700 navigants. Vous jugez des conséquences qui en résulteront dans les années qui suivent.

Le petit cabotage ne se développera pas pour autant. Toujours en ce qui concerne les pétroles, les pipes-lines se généralisant, le port de Caen lui-même est menacé d'être relié directement aux raffineries de la Basse-Seine. A partir du seuil de 600,000 t. an, il est plus économique d'avoir un Pipe. Vous jugez ainsi du déséquilibre qui en résultera pour le financement des travaux portuaires,

Si l'on passe à la Sidérurgie, c'est la même solution. Nous avons vu éteindre en France quelques Hauts-Fourneaux dans l'Est, sur les rives du Rhône, au Boucau à Bayonne et l'on voit à Dunkerque se constituer une usine qui, elle, produira 6 millions de tonnes dans quelques années. Elle recevait des bateaux de 10,000 t., elle recevra maintenant des bateaux de 60. 000 t. et même plus. En Belgique, la Sidérurgie de la Meuse se centralise à Gand, qui sera desservi par des navires de 60. 000 t.

Même problème pour les Centrales électriques. On faisait autrefois des génératrices de 100/150 MW., les dernières construites sont des séries de 250 MW, et bientôt une

première unité de 600 MW sera mise en service. Tout cela commence progressivement la disparition de ce qui est moyen.

Or dans le maritime, c'est le bateau de taille moyenne qui fait vivre les navigants, C'est lui qui, à la Tonne D, W, présente le plus fort pourcentage de main-d'oeuvre. La flotte française en possède encore un grand nombre sur les trafics d'Afrique du Nord. Par suite de la réduction de ceux ci, il faut que chaque Armement s'ampute environ de la moitié de cette flotte ; et l'Algérie, comme tous les Etats ayant nouvellement acquis leur indépendance, n'a qu'un but : avoir sa flotte, sans se rendre compte si c'est son intérêt et s'il ne coûterait pas moins cher de se concentrer dans des secteurs qui leur seraient plus rentables.

Avec la Tunisie, nous avons dû faire un partage 50/50 des trafics ; les Tunisiens ont d'ailleurs opéré au début en affrétant des bateaux étrangers ou en faisant payer aux armateurs français une dime lorsqu'ils dépassaient leur quota.

Avec le Maroc, le problème est différent, il s'institue un monopole pour les Sociétés d'État ou pour celles qui ont leur faveur, et malheureusement ce sont les plus économiques pour elles, c'est-à-dire les Espagnols.

Pour les Algériens, on s'apprête à un accord de 50/50, c'est-à-dire que dans quelque temps il va falloir encore se délester de quelques bateaux.

Ainsi aura disparu en grande partie un secteur où vivait convenablement une part notable de notre flotte, et donc de nos équipages.

Or la France achète au-dessus du taux international, aussi bien les vins, les oranges et d'une façon générale les produits de ces Pays; est-ce qu'en compensation notre Ministère de tutelle ne pourrait pas imposer que ces transports soient faits sous pavillon français ?

Lorsque nous émettons cette prétention qui paraît tout de même rationnelle, on nous répond qu'il faut nous habituer à la lutte internationale. Nous ne demanderions pas mieux si nous avions égalité de charges ; mais, à la vérité, le Ministère des Affaires Etrangères agit avec trop de prudence, à notre gré, auprès des Gouvernements maghrébins.

En somme, là encore, nous subissons, et les marins avec nous, les effets de choix politiques et économiques au plan le plus élevé. Et cette sensation de subir sans comprendre, est fort désagréable,

Tout ceci vous fera saisir nos préoccupations et les raisons pour lesquelles, alors que nous aurions souhaité nous développer dans le secteur maritime, nous nous trouvons

freinés. C'est grave de conséquences pour l'avenir et c'est très sérieux pour ceux qui, ayant la vocation maritime hésiteront maintenant à s'engager dans ce métier.

Il n'y a pas si longtemps que les Compagnies se disputaient le personnel navigant, l'encourageant par l'attribution de bourses. Maintenant le souci est tout autre et pour ceux qui ont des responsabilités pour leurs enfants, ils doivent vraiment s'assurer d'une vocation bien affirmée pour inciter leur descendance à s'engager dans cette voie.

Mais ne cédon pas au pessimisme, réfléchissons seulement sur la gravité de ce problème,

Cela ne nous empêche pas, de notre côté, de faire des projets. Nous procédons à des études de prospection et c'est ainsi que, tout récemment, nous venons de réaliser avec des collègues finlandais, une nouvelle ligne de navigation, la FinFranLine, qui doit nous permettre, en mai prochain, de placer un navire français entre Rouen et Helsinki. C'est peu, mais ce sera toujours un équipage qui sera casé.

Nous sommes très heureux de ce rapprochement avec un armateur étranger de qualité, la « Finska », bien connue des marins et nous espérons bien que de cette collaboration naitront d'autres réalisations.

Cela renforcera également la position de la SNC à Rouen, car depuis bien longtemps nous cherchons à nous implanter sur les bords de la Seine, puisque, hélas, le trafic ne cesse de diminuer sur les rives de l'Orne.

Nous recherchons également à développer les secteurs frigorifiques, pour pouvoir utiliser nos bateaux réfrigérés ; mais, dans ce domaine, il faut s'éloigner de nos zones habituelles. Il est à craindre que, dans le futur, les escales fréquentes à Caen ne se raréfient encore,

SITUATION DE LA FLOTTE

Le « ÉGÉE » va entrer en service ces jours prochains. Il sera suivi du « THISBÉ », deux navires pour la Côte d'Afrique, navires qui, comme vous le savez, ont eu une gestation très perturbée. Prévus pour les minerais de Flixborough, on a dû les transformer par suite de la carence des acheteurs anglais qui ne voulaient plus de nos minerais normands, Nous avons eu le temps, et c'est une chance, de pouvoir rallonger les bateaux et les transformer en 5,000 T, ; cette taille devenant même peu rentable pour la Baltique, nous Les avons mis sur la Côte d'Afrique pour étayer notre action commerciale sur cette zone,

n°70 - Pâques 1966

Nous venons de commander également deux navires de moins de 500 Tx de jauge à des Chantiers Hollandais. Ces bateaux sont faits pour renforcer notre position au Maroc et en Méditerranée. Ils ne seront prêts que dans 14 mois environ et nous venons de commander un 10.000 t. aux Chantiers de Bretagne, pour remplacer le liberty qui arrive à bout de cote dans le courant de l'été. Ce bateau ne sera prêt que fin 67. Nous avons une option pour en commander un deuxième, identique, mais nous verrons si la situation de trésorerie nous le permet. Car le plus grave problème pour nous actuellement, est d'équilibrer le financement de nos programmes de construction.

Un chalutier congélateur de pêche a été commandé il y a déjà 6 mois au Trait, Il sera prêt en mars 67.

Nous avons eu des contacts avec la grande Société allemande Krupp, pour procéder à des études de la pêche industrielle sur la côte d'Afrique et nous mettons à profit ces relations pour envisager d'autres possibilités.

Ce bref compte-rendu vous tiendra au courant de nos préoccupations et de nos efforts

- . Merci à ceux qui nous aident à surmonter les difficultés présentes.

DISTINCTION

Nous nous sommes tous réjouis d'apprendre la nomination au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur, de notre ancien commandant, Monsieur Rouget.

--o-0000-o--

n°71 - décembre 1966

SILLAGE

L'année se termine trop vite, à notre gré. C'est l'époque favorable pour faire le point, passer en revue tout ce qui a été réalisé et tirer les conclusions qui s'imposent.

décembre, c'est le mois des méditations, c'est aussi le mois des espoirs et des fermes intentions.

Faisons, en ce qui nous concerne, le bilan de notre gestion et recherchons les points sur lesquels il nous faudra redoubler de vigueur en définissant les lignes de force de notre champ d'action futur.

La profession de Marin est dangereuse et hélas trop d'accidents éprouvent les familles et les armements. Nous gardons toujours fidèlement le souvenir des événements de mer qui ont endeuillé la Compagnie. Nous constatons ainsi que des accidents de travail se produisent encore trop fréquemment • Au cours de 1966, il ne s'est pas produit d'évènement grave et les accidents ont été plus espacés et de moins grande gravité, mais néanmoins ayons toujours présente à l'esprit la hantise du risque et ne nous relâchons pas dans cette action constante qui doit être partagée par chacun d'entre nous et avec d'autant plus de force pour ceux qui assument une responsabilité particulière.

Le danger est infiniment plus grand pour les navigants que pour les bureaucrates, mais poussons notre souci jusque dans les préoccupations pour tous les déplacements, voitures et autres ; les incidents de la route se multiplient sans cesse et l'on déplore trop souvent des deuils à ce sujet.

Donc que notre première préoccupation soit et demeure « LA SECURITE ».

En repensant aux comptes-rendus que nous vous faisons les années précédentes, nous constatons malheureusement, au risque de passer pour un radoteur, que depuis près de 10 ans, nous vous répétons sans cesse : la situation s'aggrave, les conditions deviennent de plus en plus pénibles, il faut par dessus tout réaliser des économies, et c'est là le premier argent gagné. Et nous ne changerons pas encore de thème cette année ; tous les événements qui se sont produits en 1966 n'ont fait que confirmer nos impressions.

L'activité maritime devient de plus en plus difficile. Les gros navires peuvent encore tenir financièrement, mais le tonnage moyen, celui qui constitue notre flotte, subit de plus en plus la concurrence étrangère. Nous devons donc pour des raisons de modifications de trafics, mais aussi pour des raisons de prix de revient, nous délester des bateaux trop petits et qui sont aussi des bateaux désuets. Les circonstances ne nous incitent pas à investir dans cette catégorie de tonnage, mais si nous voulons persister, c'est en pratiquant sans cesse et sans relâche, l'économie.

Notre deuxième préoccupation pour l'année qui vient sera donc et pour tous les échelons « *REALISONS DES ECONOMIES* ».

Les préoccupations dont nous faisons État, ne doivent cependant pas nous inciter à réduire nos activités et à envisager l'abandon, tout au moins de certaines catégories de navigation, tant que persiste encore un semblant de trafic.

Comme dans certaines stratégies, c'est celui qui tiendra le plus longtemps qui récoltera le fruit de son obstination ; il faut que ce soit les concurrents qui abandonnent et nous qui restions les derniers.

Pour cela il faut faire preuve d'initiative et pour ce faire, être à l'affût de toutes informations.

L'initiative, c'est avoir présent à l'esprit et avec les conséquences qui en découlent, tout ce qui peut être fait pour améliorer, pour tirer un meilleur profit de la rotation des navires. Il faut prospecter, offrir à la clientèle des solutions nouvelles et économiques, et répondre à ses désirs dans la limite de la dignité. Il faut collecter toutes les informations et surtout les faire circuler auprès de tous les services intéressés.

Et ce sera notre 3^{ème} ligne de force de l'année qui vient « *FAISONS PREUVE D'INITIATIVES, COLLECTONS et DIFFUSONS LES INFORMATIONS* ».

En résumé, malgré toutes les difficultés que nous éprouvons et confiants dans le passé de la SNC, redoublons de prudence, d'économie et d'initiative.

Notre plus grande préoccupation en cette fin d'année, c'est l'orientation qu'il y a lieu de donner à la Navale Caennaise, dans l'ambiance actuelle du commerce et de l'industrie, c'est de définir suffisamment à temps le type des bateaux que nous devons construire pour conserver nos activités et maintenir notre potentiel, c'est-à-dire conserver le même nombre de bateaux et donc d'assurer le plein emploi des équipages.

Nous constatons une évolution très sensible du fait de la concentration. Dans la compétition du Marché Commun qui déclenche une lutte des prix, tous les grands ensembles sidérurgiques, charbonniers, phosphatiers, incités par leurs gouvernements

respectifs, se regroupent en sociétés plus puissantes, exigent des tonnages unitaires plus importants, des navires sans cesse plus gros, et sur des points plus centralisés.

Nous assistons à la disparition de toutes les petites sidérurgies qui permettaient d'employer nos bateaux de moyen tonnage : Le Boucau a fermé ses portes ; dans la vallée du Rhône, les Hauts-Fourneaux de Chasse sont éteints au cours de l'année ; on parle de la fermeture des Hauts-Fourneaux de Rouen pour 1968 ; même notre Société locale, la Société Métallurgique de Normandie, qui fut la base même de nos activités, commence à ressentir les effets de la concurrence. Alors qu'on pouvait s'attendre à un accroissement de sa production puisqu'elle est usine portuaire et que celles-ci semblent plus favorisées que d'autres pour suivre la clientèle d'outremer, nous constatons malheureusement que son tonnage n'a pratiquement pas augmenté depuis sa reprise d'activité et qu'il est même en légère diminution cette année,

A côté de cela, la grande concentration de Dunkerque a doublé et va même tripler et quadrupler sa production. On s'attend à la construction d'un nouvel ensemble sidérurgique prévu dans 10 ans ; les ports du Havre et de Port-de-Bouc se disputent déjà le privilège de l'accueillir,

La nouvelle sidérurgie belge de Gand va commencer très prochainement ses activités et recevra des navires de 60.000 t. Ijmuiden s'agrandit et Rotterdam envisage, à côté de l'Europort, l'implantation d'une nouvelle usine et l'accès de navires de 100.000 t.

C'est là une nouvelle manifestation du gigantisme. Ce mot était réservé jusqu'à présent aux pétroliers, mais cette tendance s'accroît. Les Anglais même, plus traditionalistes que d'autres, vont, avec un certain retard, être entraînés dans ce même courant.

Or tous ces ensembles sont contrôlés par des grands organismes ou des grandes banques, car il est impossible à des Sociétés privées de réaliser de tels financements et les grandes banques ne collaborent qu'avec des grands armements qui sont sous leur contrôle financier et leur réservent les grands contrats.

Malheureusement, la Navale Caennaise n'a pas toutes ces possibilités d'action. Elle ne peut prétendre envisager de construire des bateaux de 40 ou 60.000 t. Ces armements qui sont affiliés aux grands ensembles financiers peuvent seuls le faire. Comme ce n'est pas notre cas, c'est donc pour nous une nécessité d'étudier notre reconversion.

Nous avons pensé pouvoir compenser la diminution de nos activités dans le secteur pondéreux, en nous renforçant dans les secteurs des marchandises diverses et sur les zones où nous avons réussi à nous implanter.

Mais là encore et pour des raisons politiques, tous les Pays de l'Afrique du Nord notamment, veulent détenir leur propre flotte, réclament

50 % des trafics et du fait des crises qu'ils ressentent tous, à des degrés divers, le tonnage diminuant, la part qui nous reste s'atténue chaque jour davantage. Pour l'Algérie, la situation se dégrade de plus en plus.

Devant un tel État de choses, on aurait pu penser que les Armements français, subissant tous ces mêmes contraintes, chercheraient à améliorer la situation en coordonnant leur action. Hélas, il en est bien différemment. Les plus grandes Compagnies, les plus représentatives, se livrent à une surenchère qui porte non seulement atteinte à la dignité de la profession, mais encore au Pays. L'Administration elle-même n'a pu marquer que sa désapprobation. Certains s'entêtent dans une roublardise de tradition à contrecarrer toutes les tentatives d'action commune. Nous n'avons plus qu'à attendre de l'État la mesure qui s'impose, si même certaines interventions ne l'empêchent pas d'agir ! ...

Ce qui est le plus navrant, c'est que ce sont les Armements qui ont bénéficié dans le passé de la plus grande sollicitude de l'Administration qui se révèlent maintenant les plus nocifs.

Cette situation est plus particulièrement sensible en Méditerranée ; nous avons dû diminuer de plus de moitié le nombre des navires que nous avons sur ce secteur. Heureusement que nous avons réussi, en raison de leurs qualités techniques, à adapter pour les transports bananiers ou frigorifiques, nos cargos excédentaires,

Nous commençons à récolter le fruit de cette initiative, bien qu'à chaque tentative de notre part de placer un de ces navires sur des secteurs nouveaux, se manifeste aussitôt une réaction des Collègues qui se disent traditionnels.

C'est pour cette raison que nous ne négligeons aucune occasion de nous mettre en rapport avec tous les Groupements, Sociétés, même étrangères qui font des études économiques dans ces secteurs. L'ennui est que le plus souvent pour créer un trafic nouveau, il faut participer financièrement à des implantations terrestres, ce qui n'atténue pas nos préoccupations.

Avec la Société Krupp bien connue qui a transformé ses productions d'avant guerre, entièrement axées sur les industries de guerre, et pratique maintenant l'organisation des Pays en voie d'évolution, nous venons d'obtenir, en collaboration avec elle, un contrat d'étude pour la création d'une flottille de chalutiers de pêche congélateurs, au Gabon.

Il s'agit, certes, de bateaux de pêche et non de navires de commerce, mais à la faveur de ces chalutiers, peut-être aurons-nous un transporteur frigo commercial.

Dans un autre domaine, à Madagascar, avec la grande Société allemande également, Mannesmann, nous étudions le problème des viandes, dans le cadre de nos Sociétés Frigos et Congélation, et avec l'intention de mieux remplir le bateau que nous avons sur Madagascar et peut-être d'avoir l'utilisation d'un nouveau caboteur congélateur.

SITUATION DE LA FLOTTE

Nous avons mis en exploitation cette année, l'« ÉGÉE » et le « THISBÉ », qui malgré quelques ennuis de moteurs auxquels il sera rapidement remédié, tournent régulièrement sur le secteur des bois d'Afrique.

Les Services techniques ont étudié le bateau de 9.000/10.000 t.. Une première unité a été commandée au milieu de l'année pour mise en service en novembre 1967 et nous avons donné la confirmation pour une deuxième unité qui sera livrée au début 1969.

Enfin, Normandie-Pêche, filiale de la SNC, a lancé le 12 décembre, le chalutier-congélateur « NÉVÉ » qui sera mis en service au mois de mars.

Nous 'avons commandé en Hollande deux navires « *paragraphe* » d'environ 1.200 t., 14 nds. qui permettront de remplacer les navires que nous avons en Méditerranée et qui ne pourraient plus, dans l'État actuel de la navigation, supporter la concurrence sans cesse plus vive.

Nous sommes tout disposés à commander un 3ème navire de ce type, vraisemblablement à un chantier du Havre, mais nous attendons d'avoir tous les apaisements sur les conditions qui nous seront faites pour prendre une décision définitive,

Nous serions heureux si toutes ces nouvelles unités venaient compenser le tonnage dont nous sommes dans l'obligation de nous dé saisir, mais nous craignons, étant donné les très mauvais résultats, que dans un délai très court, nous soyons dans l'obligation de vendre le « PHRYNÉ », le « DAPHNÉ » et le « PSYCHÉ ».

Cette tranche de commandes va utiliser toutes nos possibilités de financement pendant encore 3 ans, car les résultats d'exploitation vont sans cesse en se rétrécissant et nous devons nous montrer très prudents.

SITUATION DU PORT

Nous vous avons tenus au courant des conditions de réception des navires de gros tonnage au port de Caen. Nous n'avons cessé d'être très réservés sur les programmes qui étaient envisagés et pratiquement nos inquiétudes se sont trouvées vérifiées. Caen

est devenu un port très cher et à ce propos, nous ne pouvons mieux faire que de reproduire le compte-rendu d'une réunion de Chambre de Commerce où, une fois de plus, nous exposons notre façon de voir.

Le port de Caen, depuis qu'il est devenu un port cher, n'est plus compétitif. Caen ne bénéficie que d'un hinterland commercial et industriel très limité et la seule politique qu'il puisse pratiquer est une politique de bon marché. Ce n'est plus le cas depuis que des dépenses trop importantes ont été engagées.

Nous avons réussi à détourner par Caen des trafics non négligeables, ceux-ci ont pratiquement disparu et c'est d'autant plus regrettable qu'il s'agit de marchandises diverses qui sont génératrices d'opérations portuaires rémunératrices, et utilisent un personnel nombreux.

Nous recevions environ 700 wagons par mois ; notre trafic est maintenant réduit à 200.

Fait plus grave, les navires de gros tonnage pour lesquels les accès du port ont été améliorés, évitent maintenant l'escale supplémentaire de Caen, préférant payer le déroutement des marchandises, économisant ainsi du temps et les frais de port élevés.

Cette situation était d'ailleurs prévisible et nous avons fait connaître notre sentiment il y a 10 ans, quand on nous a interrogés à ce sujet.

A cette époque, on garantissait qu'en octobre 1961 et à toutes marées, Caen pourrait recevoir des navires de 20.000 t. Le coût des travaux devait atteindre environ 2 milliards.

Or nous sommes à la fin de 1966 et pour la première fois, au cours de cet été, par beau temps et en période de vive-eau, on a pu recevoir un navire de 15.700 t. avec une cargaison réduite de 13.160 t.

Ce n'est pas là un succès, d'autant plus qu'on entame déjà le 6ème milliard et qu'il faut encore envisager d'autres travaux pour tenter d'améliorer cet État de choses.

D'autre part, pour les réceptions de charbon, la S.N. C. a proposé un acheminement qui ferait ressortir :

- un prix de revient plus réduit pour l'importation,
 - une réduction importante du fret pour le réceptionnaire,
 - une meilleure rotation des bateaux pour les armateurs,
- malgré ce triple avantage, la solution n'est pas prise en considération.

Ces différents éléments font que nous ne sommes pas optimistes sur l'avenir du port de Caen, et nous l'avons dit chaque fois que l'occasion s'en est présentée.

Ces réflexions ont été faites en octobre dernier et la situation s'est encore aggravée depuis, du fait des inondations et de la tempête récente.

Inutile d'épiloguer sur ce sujet, mais cela empêche de faire venir par Caen toutes les marchandises que nous avons réussi, dans le passé, à y transiter.

LA MAISON DU MARIN

Dans le dernier Sillage, nous vous avons communiqué le résultat de nos démarches et nous avons même donné les plans de la future Maison du Marin. Tout le programme envisagé semblait pouvoir s'exécuter sans histoire ; malheureusement une Commission d'urbanisme a donné un avis défavorable, il a fallu reprendre les négociations, ce qui a duré plusieurs mois, convaincre certains Membres de la dite Commission; mais l'unanimité ne s'est pas faite et nous craignons qu'il y ait encore une opposition de la part de certains Services.

Heureusement, l'Administration de la Marine nous aide, et nous espérons surmonter les difficultés, mais tout cela va retarder certainement de deux ans la réalisation d'un édifice qui aurait pu rendre plus accueillantes aux navigants, les escales au port de Caen.

ACTIVITÉS DIVERSES

Par toutes ses filiales, la Navale essaie de drainer des tonnages plus abondants pour ses bateaux, La SOGÉNA a construit à Caen un silo-ensacheur qui doit contribuer à

diminuer le prix de revient des engrais, tourteaux et céréales transitant à Caen. La mise au point a été difficile. Comme cet outil de travail se révélait concurrentiel, il a incité les Usagers du port de Caen à concentrer leurs activités pour un meilleur résultat, plutôt qu'à poursuivre les querelles stériles du passé. Dans ce sens, l'initiative a donc été heureuse, Il nous reste maintenant à espérer qu'elle correspondra à un accroissement des tonnages transités,

La SOGÉNA a également monté une scierie portuaire, à la disposition de tous les réceptionnaires. Nos prévisions dans ce secteur sont couronnées de succès, on peut même dire que notre installation est déjà trop petite, mais comme nous n'avons pas d'autres terrains, nous ne pouvons guère envisager de la développer.

Cette initiative a permis d'augmenter sensiblement les tonnages de bois transités à Caen et cela vient juste à propos, car par suite de modifications des tarifs ferroviaires, le port du Havre a réussi à nous soustraire une partie des bois d'okoumé que nous transportions pour le compte de nos clients fidèles, les Contreplaqués Leroy de Lisieux,

Nous espérons que le tirage de notre Bulletin d'information vous parviendra avant le Jour de l'An, Il sera auprès de vous le messenger de tous les voeux que nous formulons pour vous et vos Familles. Il remerciera également tous ceux dont la collaboration nous a été précieuse et qui nous aident dans notre grave préoccupation de reconversion,

A tous, nos meilleurs Voeux et Souhails de Nouvel An.

HISTORIQUE DE LA SOCIÉTÉ NAVALE CAENNAISE

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

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

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

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

Parmi ces voiliers, on retrouve des goélettes

"JULES AMELIE", en 1846, 79 Tx de jauge nette "AMELIE", en 1853, 97 Tx

"ORPHELIN" et "HYACINTHE" en 1854

"JULIE" en 1855

"ANNA" en 1857

"ORPHELINE" en 1859

Les bricks

« ÉDOUARD" en 1856 de 135 Tx

"JULES" en 1865 de 161 Tx

Les brick goélette

"ALERTE" en 1867 de 217 Tx

Les trois -mâts

« BRAVE LOURMEL" en 1862 de 477 Tx

"CAMILLE" en 1870 de 254 Tx

Le premier navire à vapeur date de 1872. Ce fut le "PROGRÈS" d'une jauge nette de 168 Tx, Il fut suivi du vapeur "RÉVEIL" en 1878, 284 Tx en 1883, de l'"ACTIF" de 474 Tx.

Peu de temps avant la guerre 14/18, celui-ci continuait encore sa navigation en Méditerranée.

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

La Maison René et Georges LAMY,

La Société ALLAINGUILLAUME,

La Maison VEREL.

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

Poursuivant son développement au fur et à mesure des possibilités de réception du port de Caen, les : "NIOBÉ" 580 T. de jauge nette, "HÉBÉ" 666 T. de jauge nette, "DANAÉ" 713 T. de jauge nette, "DAPHNÉ" 690 T. de jauge nette, étaient successivement mis en exploitation.

En 1914, à la veille des hostilités, la Maison Gaston LAMY & Cie possédait 7 navires d'un D. W. total de 12. 800 T. Avec la guerre, les jours d'épreuves arrivent et la Société perd le "DANAÉ" en 191 s.

"HÉBÉ" en 1916,

"THISBÉ" et "NIOBÉ" en 1917.

Le torpillage du "NIOBÉ" dans l'Atlantique a occasionné la mort de 10 hommes d'équipage ; la perte du "THISBÉ" endeuilla 7 familles.

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

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

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

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

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

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

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

En 1934, en pleine crise maritime, crise qui se fit lourdement sentir de 1930 à 36, et qui contraignit maints armements à mettre à l'ancre leurs navires, la S. N. C. entreprenait un programme de rénovation et de rajeunissement. L'époque était particulièrement opportune, c'est en ces années notamment que le prix de la construction fut le plus bas, et désirant renouveler sa flotte en construction française, elle passait com-

mande des deux navires de 3. 500 T., "DANAÉ et "DIONÉ" aux Chantiers du Trait, complétée une année plus tard par le "PHRYNÉ aux Chantiers de Normandie, et l'"ÉGÉE" aux Chantiers du Trait, l'"ÉGÉE" vit le jour en pleine guerre, en 1940.

En 1938, elle commandait aux Chantiers de Normandie-Penhoët deux navires de 2. 650 T. qui furent dénommés "Y9" et "Z9" pendant toute la période d'occupation et qui ne furent mis à flot qu'en 1946 et 1947, après avoir été deux fois sinistrés par l'incendie et les bombes en 1940 et en 1944, sous les noms de "NIOBÉ" et "DAPHNÉ".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Parmi les décombres, la vie reprit à la S. N. C. ; des contacts presque immédiats s'établirent avec les 3 navires survivants sous régime anglais. Nous primes possession

d'un navire allemand, le "GRAVDAL" et presque à l'abordage; nous pûmes maintenir un équipage qui permit à ce bateau de rester français .

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

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

La flotte se composait alors des S/S « CIRCÉ », « MÉDÉE », « ÉGÉE », « GALLIUM », « DANAÉ ».

En 1946, nous eûmes notre première lueur d'espoir, les Chantiers de Normandie qui, avec beaucoup de courage, s'étaient remis au travail, purent lancer l' « Y9 », qui portait en souvenir de son prédécesseur, le nom de "NIOBÉ" car nous désirions que le premier bateau de la flotte renaissante porta le nom de celui qui avait le plus souffert. Puis ce fut la mise en service du « Z-9 » qui porta le nom de "DAPHNÉ" en souvenir du "DAPHNÉ" coulé sur les côtes d'Angleterre et de son équipage des F.F.L.

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

Au fil des années suivantes, la flotte de la Navale Caennaise retrouve son importance. Au titre des dommages de guerre, le Gouvernement ayant passé en France et à l'étranger d'importantes commandes pour remplacer le tonnage coulé, la S.N.C. reçoit de 1947 à 1949, tour à tour, le "THISBÉ 5" (d'Angleterre), premier charbonnier à chauffe mazout, les "PHRYNÉ 2" et "THÉSÉE 2" et les "ASTRÉE 3", "BORÉE" 2 et "HÉBÉ 2" (tous les 5 du Canada), le "DIONÉ 2" (de Nantes).

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

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

La Société Navale Caennaise avait, à cette époque, reconquis et même amélioré la position qu'elle occupait avant la guerre. Tout en continuant l'importation charbonnière pour laquelle elle avait été créée en 1903, et l'exportation de minerai de fer bas-normand, elle s'intéressa aux relations directes entre Caen-Marseille et l'Afrique du Nord, en mettant en service sur ces lignes, pinardiers et frigorifiques.

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

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

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

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

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

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

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

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

n°72 - décembre 1967

SILLAGE

Le dernier numéro de Sillage date de décembre 1966.

Une année, c'est très long quand il faut la vivre, mais combien cela paraît court, quand elle fait partie du passé.

Pendant tout ce laps de temps, la condition maritime est loin de s'être améliorée, tout au moins pour notre catégorie d'armement. La crise de Suez a déclenché une hausse des frêts pétroliers, mais elle a été de fort courte durée .. L'inquiétude passagère n'était pas motivée: les conséquences de cette crise étaient comparables à celle que nous avons vécue il y a plusieurs années, mais entretemps le trafic pétrolier s'est tellement modifié, que la fermeture du Canal n'a pas provoqué les réactions auxquelles on pouvait s'attendre.

Il semble que, sur le plan international, le chantage de la fermeture n'est plus un argument valable pour les Pays Arabes.

Les Pays producteurs du Moyen-Orient n'ont qu'un souci vendre leur pétrole pour toucher leurs indemnités ou royalties ; et l'Egypte qui se livre au chantage du passage du Canal, s'aperçoit que des oléoducs fonctionnent, que la taille des bateaux permet de contourner le Cap de Bonne Espérance avec beaucoup moins de conséquences financières ; et toutes les commandes qui ont été déclenchées par cette crise, tendent à accroître considérablement la flotte des bateaux qui n'utiliseront plus Suez.

L'incident du «TORREY CANYON» avait calmé la tendance au gigantisme des unités. La guerre Israélo-Arabe aura provoqué un effet inverse.

Du fait de la demande des pétroliers, il y a eu une amélioration sur les taux de frêts des céréales, qui, faute de tankers doivent maintenant recourir uniquement aux grands carriers. Mais assez rapidement les taux pétroliers ont baissé et en même temps, les transports de céréales ont été limités car la récolte russe, et même asiatique n'a pas été aussi mauvaise qu'on pouvait le craindre.

On peut donc dire que pour notre catégorie de tonnage, la fermeture du Canal de Suez a pratiquement été sans conséquence,

Par contre, ce qui, dans notre secteur, provoque beaucoup plus d'inquiétude, c'est la modification profonde des approvisionnements en charbon.

On a tendance à prendre de moins en moins de charbon américain, et de plus en plus de charbon polonais. Les charbons allemands se vendent maintenant à parité des charbons américains. Par suite d'une politique concertée, les Charbonnages de France tendaient à évincer les charbons anglais ; mais que va-t-il advenir maintenant que la Livre sterling a baissé ?

Ce court résumé des faits montre à quel point il est difficile de faire des projets et surtout de concevoir une flotte pour réaliser des transports, alors que les courants d'approvisionnement sont sans cesse perturbés.

Jusqu'à présent, nous avons la chance que nos deux gros navires, "AMPHIOPÉ" et "CALYMÉNÉ" restent encore sous contrat ATIC C'est un avantage que nous chercherons à prolonger aussi longtemps que possible.

Nous avons toujours, à Caen, transporté en presque totalité les charbons de la Métallurgie de Normandie; mais celle-ci envisage de s'approvisionner en charbon polonais, par navires de 15. 000 t. Il s'agit donc là d'un fait nouveau, pour lequel nous n'étions pas préparés ; il faut disposer de plusieurs 15.000 t., mais surtout les taux qui sont pratiqués ne sont pas du tout favorables au pavillon français,

Néanmoins, lorsque l'UNION NAVALE a contacté notre client de tradition, et passé un contrat avec lui, nous avons réagi de façon énergique. Devant nos protestations , le Président de l'Union Navale nous a offert de nous céder la moitié du navire « SABINIA », en construction au Chantier du Trait et qui est destiné à approvisionner Caen en droiture, en provenance d'U.S. A. Ce navire a les caractéristiques suivantes

Longueur hors tout 154 m. ; Largeur : 20 m. 60 ; Tirant d'eau 9 m. 35 ; D.W.: 17.430 t. ; Capacité 21. 569 m³ ; Port en lourd utiles 16.700 t.

Nous avons apprécié ce geste aimable et nous avons répondu qu'étant nous-mêmes fort engagés pour des navires de taille et de caractéristiques différentes, nous n'avions pas les moyens financiers, mais que, par contre, nous étions tout disposés à réserver à l'Union Navale une part dans les navires de 10.000 t. que nous avons en construction à Nantes et qui, eux, sont destinés au transport des bois.

Cette proposition a plu à l'Union Navale, et également à la Métallurgie de Normandie qui pense qu'ainsi s'établira une collaboration constructive; car les uns comme les autres finissent par se rendre compte que tout le programme qui devait être réalisé à Caen ne le sera pas et que notamment, le navire « SABINIA » qui doit être mis en service dans le courant de 68, ne viendra pas en tous temps et à pleine charge au port de Caen.

Cela constitue un changement de programme appréciable, le « SABINIA » seul pourrait effectuer l'approvisionnement de la SMN en charbon U.S.A., mais son rendement ne sera pas favorable le jour où il sera obligé de faire deux escales à cause du tirant d'eau.

Par contre, cela bouleverse complètement la navette charbon Le Havre/Caen qui fonctionnait depuis déjà 8 mois dans des conditions parfaites, mais dans ce domaine, nous n'avons pas fini d'avoir des surprises.

Contentons-nous de la disposition aimable qui a été prise par l'Union Navale vis-à-vis de la SNC Réjouissons nous de la collaboration qui pourra s'instaurer entre nos deux Maisons et espérons qu'une solution sera trouvée à des problèmes qui sont encore loin d'être résolus.

Quant au trafic traditionnel des charbons par petits bateaux, il va en s'amenuisant. Autrefois les importateurs voulaient recevoir leur anthracite par navires de petite taille, pour ne pas casser ce charbon précieux dont la valeur diminuait avec la granulométrie.

L'expérience de notre « GALATÉE » que nous n'arrivions pas à caser sur ce trafic, mais qui fut utilisé à 100 % par l'Union Navale pour le compte de l'ATIC. a montré, s'il en était besoin, que l'on pouvait appliquer au transport d'anthracite des navires de plus grande taille. L'Union Navale a bien voulu accéder à notre demande et nous rendre le « GALATÉE » que nous allons pouvoir utiliser sur la Côte d'Afrique, pour le trafic des bois. C'est plus conforme aux intérêts de notre Maison et cela allégera d'autant les soucis des armements pondéreux qui n'ont pas la pleine utilisation de leurs bateaux pour les charbons.

La concentration des usines fait également que toutes les petites usines des ports secondaires disparaissent. Les Charbonnages de France ont une volonté très ferme de supprimer l'importation charbonnière pour maintenir en activité les Mines du Nord dont les stocks vont sans cesse croissant.

Pour vous montrer la gravité de ce problème, nous vous communiquons une information qui mérite d'être méditée.

Le plus gros navire minéralier (80.000 t.) avait été prévu pour ravitailler les Centrales électriques géantes en construction sur la Seine. Les contrats avaient été passés pour la Centrale du Havre et l'acheminement pour les Centrales de la Seine était contracté avec des péniches, pousseurs, etc. Or le Gouvernement a imposé la consommation des charbons français à ces usines ; elles ont dû annuler certains de leurs contrats en charbons américains, annuler les contrats maritimes et les contrats fluviaux qui étaient passés (poussage sur la Seine pour les Centrales de Porcheville et Ivry). Vous pouvez

juger à quel point on n'est jamais sûr de l'avenir, même quand on est garanti par des contrats de longue durée.

Toujours est-il que dans tous les ports de France, les importateurs charbonniers se concentrent et finissent par disparaître pour laisser la place aux charbons français qui pourraient encore y accéder, dans la mesure où le client, mécontent, ne se sera pas entretemps converti au fuel ou au méthane, (gaz des Pays-Bas et Algériens).

C'est pour toutes ces raisons que nous avons vendu progressivement tous nos vieux bateaux de 2.000 et 3.000 t. Il n'est pas si loin le temps où toute la flotte de la Navale Caennaise était uniquement composée de ces bateaux. Nous en avions 15 avant la guerre et nous n'en avons plus que 4 maintenant, dont un appartient d'ailleurs aux Éts LE BRISE de Lorient, et nous cherchons à vendre ceux qui nous restent et naturellement tous ceux qui ne sont pas moteurs.

Et c'est la notre plus grand souci. Cela fait des années que nous en prévenons la Marine Marchande, car nous voyons se préciser chaque année nos craintes.

Nous sommes malheureusement contraints d'être aidés par la Marine Marchande ; étant donné les surcharges qu'impose le pavillon français, 30 à 40 % dans les bateaux de petit tonnage de 1.000 à 5.000 t., il nous est impossible de concurrencer les étrangers. Nous en avons été réduits à vendre nos bateaux à ternpérament , pour en tirer un meilleur prix, tout en en surveillant la gestion, tant que les paiements n'ont pas été effectués.

Nous constatons déjà que pour les petits bateaux de 2.000 t. même le pavillon étranger n'est plus rentable pour les navires à vapeur.

Seul élément favorable dans toute cette ambiance : la reprise des exportations de minerai de fer à Caen. C'est inespéré, mais c'est encore la conséquence de la crise charbonnière. Les Mines allemandes ont les mêmes soucis que les autres Mines européennes et pour vendre du charbon aux Usines de Châtillon-Commentry, Krupp avec lequel nous sommes en relations, a consenti à acheter 60.000 t. de minerai d'Halouze, filiale des usines de la Société de Châtillon, et c'est ainsi que depuis 3 mois, nous avons vu reprendre ce trafic traditionnel Caen/Rotterdam et retour, avec un unique bateau, trafic que nous faisons autrefois avec 10 bateaux et à des taux d'ailleurs nettement plus avantageux.

Nous ne nous faisons pas beaucoup d'illusion sur la probabilité de continuation de ce trafic, mais réjouissons nous déjà du peu qui a été fait.

Il est un autre secteur où nous éprouvons beaucoup de difficultés, c'est celui qui fut prospère dans le passé : l'Afrique du Nord.

La situation économique de l'Algérie va sans cesse en se dégradant. Nous n'avons pratiquement plus que 3 bateaux sur cc trafic, alors que nous en avons 9 dans le passé. Le fait de supprimer les importations de vins en France a porté un coup très dur aux Armements qui s'étaient spécialisés dans ces transports, car il est pratiquement impossible d'effectuer sous pavillon français les transports de vins destinés aux ports européens.

Le trafic des primeurs n'est pas plus engageant et notamment au Maroc où nous avons pris une bonne place, où nos Services étaient appréciés par la qualité de nos bateaux. Nous n'en avons pas été remerciés pour autant et nous avons limité au minimum nos escales pour nous maintenir et attendre des jours meilleurs.

Les autres bateaux qui sont d'ailleurs polyvalents et qui à ce titre ont un éventail plus large de possibilités, sont utilisés uniquement sur le trafic international et sont, pour cette raison même, d'un rendement peu encourageant.

Par contre, sur la Côte d'Afrique, malgré une baisse des cours, nous nous maintenons. Nous avons 5 bateaux en permanence, les clients, du fait de la concurrence, sont extrêmement difficiles et réclament sans cesse des conditions plus avantageuses. La durée des escales ne s'améliore pas, mais nous arrivons encore à un rendement moins défavorable que pour les autres secteurs.

Nous craignons que ne se précise la concurrence étrangère, car on parle maintenant de la présence de 30 cargos modernes polonais, qui sans considération de prix de revient, ont l'air de vouloir se créer une place sur le secteur africain.

Evidemment, il faudrait que notre Ministère de tutelle nous défende contre cette concurrence inégale, mais malgré le dévouement des hauts fonctionnaires qui s'intéressent à notre sort, il faut bien reconnaître que, dans l'esprit du Gouvernement, nous ne pesons pas lourd. Quand il s'agit du Ministère des Finances, on saisit chaque occasion de nous créer des charges nouvelles, comme si l'État voulait reprendre d'une main ce qu'il nous donne d'une autre.

Quand il s'agit de réserver les droits français auprès des Pays ayant nouvellement accédé à l'indépendance, on se préoccupe surtout des intérêts pétroliers et quand nos problèmes risquent de déclencher des difficultés, les Affaires Etrangères se soucient bien peu des intérêts des bateaux.

Ce qui nous décourage le plus, c'est de constater combien tout ce qui est maritime ne parvient pas à provoquer l'intérêt de tous ceux qui ont la responsabilité de l'Economie française. On croirait vraiment que nous ne comptons pas, en comparaison des autres soucis et ce qui nous choque, c'est qu'on puisse s'étonner que la part prise par

l'Armement français dans les transports à l'importation et à l'exportation, soit si faible, alors que tout est fait pour qu'il en soit ainsi.

Tout ceci doit nous inciter à être encore plus reconnaissants aux rares Personnalités qui veulent bien nous aider et nous en arrivons à croire que nous ne parviendrons à convaincre les autres que lorsque nous serons vraiment à la limite de nos possibilités.

Naturellement, plutôt que de gémir, nous cherchons à nous adapter et à composer avec toutes ces tendances que nous avons cherché à vous définir

Nous voudrions rester dans les secteurs où nous pouvons encore lutter. Comme nous ne sommes ni affiliés à une grande industrie, ni dépendant d'une grande Banque d'affaires, c'est évidemment avec les crédits que l'on peut trouver auprès de certains Organismes financiers que nous pouvons nous maintenir, nous adapter et envisager les trafics nouveaux.

C'est en application de ces principes que nous nous engageons dans la pêche industrielle, que nous cherchons à nous immiscer dans des trans - ports spéciaux; que nous voudrions nous améliorer sur certaines lignes où nous nous sommes implantés et c'est une satisfaction pour nous de constater par exemple que les navires "paragraphe" conçus par nos Services Techniques, répondent à ces besoins et que les deux bateaux de 10.000 t. dont le premier vient d'être mis en service ces jours -ci, ont des caractéristiques qui les font déjà apprécier par certains de nos Collègues et certains de nos clients.

Mais pour pouvoir continuer cette politique, il nous faut trouver des crédits et pour avoir l'appui de la Marine Marchande, il faudra que nous nous soumettions à ses volontés, qui, sont, comme dans tous les autres domaines :

LA CONCENTRATION.

Un exemple nous a déjà été donné par les Chantiers Navals, leur nombre a déjà presque diminué des 2/3 et l'État tient encore à ce que des réductions soient faites.

« Serons-nous soumis au même régime ? Notre plus grand désir, vous le pensez bien, c'est d'être absorbeur, plutôt qu'absorbé. Être absorbeur, cela nécessite de disposer de possibilités financières, il nous faut donc nous les ménager. Absorbé, bien que rien n'ait encore été fait dans ce sens, il faudrait vraiment que ce soit l'intérêt de la Compagnie pour que nous l'acceptions. »

C'est pour ces raisons que nous avons été amenés à transformer la structure de la SNC

Depuis une vingtaine d'années, celle-ci s'est considérablement développée dans des activités annexes, où le principal souci était de ramener à la SNC tous les trafics qui étaient possibles ; mais certains de ces trafics ayant changé, les filiales créées s'étant renforcées et dans des secteurs non maritimes ces Sociétés qui normalement devaient s'étayer, finissent par être des concurrents compétitifs aux crédits que nous pouvons obtenir ; or nous tenons à ce que la SNC - navires, bénéficie de tous les crédits et qu'elle ne soit pas obligée, comme elle le fut dans le passé, de donner sa garantie et même de prêter à certaines des filiales

A partir de l'an prochain, la Navale Caennaise restera ce qu'elle est, avec sa flotte, sa trésorerie, les intérêts qu'elle a dans des sociétés financières, notamment la Compagnie des Chargeurs de l'Ouest dont nous détenons 23%, la Société FinFranLine qui nous a permis de créer une ligne Rouen/Helsinki et qui va nécessiter la construction d'un navire neuf, donc moderne, pour pouvoir faire front à la concurrence - tout l'actif immobilier que sont les maisons et tout ce qui a été fait dans le cadre du C. I. L.

Parallèlement sera créée une Société nouvelle, la SoFiMari, qui comportera tout ce qui n'est pas activité maritime pure, c'est-à-dire toutes les filiales, Mécanique, Menuiserie, Froid, Fabrication de surgelé, intérêts charbonniers, affaires immobilières, magasins généraux, en un mot une longue liste de toutes les Filiales qui ont été créées et qui, elles aussi, auront besoin de crédits pour leur développement, mais devront les rechercher en dehors des possibilités que le cadre maritime pouvait encore leur offrir.

Cette nouvelle « firme » permettra donc une très grande liberté d'action et aucune des initiatives qui seront prises ne pourront gêner soit le secteur maritime, soit le secteur industriel.

SITUATION DE LA FLOTTE

Depuis l'an dernier, nous avons vendu : le « DAPHNÉ » - l' « ORPHÉE » - l' « ÉNÉE » - l' « ANTÉE ». La plupart de ces bateaux étaient désuets et en tout cas, aucun n'était rentable ; nous cherchons du reste à nous débarrasser de tous les navires anciens, sans succès pour l'instant. C'est ainsi que le navire "PSYCHÉ" est à l'ancre depuis plusieurs mois .

Nous avons également dû désarmer « LA GAVOTTE » de la Compagnie FinFranLine, en mettant en remplacement le « NIOBÉ », navire parapapier tout neuf, dont nous n'aurions pas eu l'emploi ; mais le « NIOBÉ » n'est pas suffisamment renforcé pour les

glaces , de telle sorte que « LA GAVOTTE » reprend son service et le « NIOBÉ » se trouve placé dans le secteur des agrumes, pour lequel il a été conçu.

Tout cela nous a amenés à réviser la politique de la FinFranLine, à envisager la construction d'un navire moderne et la revente ultérieure du bateau « GAVOTTE » ; mais cela pose des problèmes financiers que nous cherchons à résoudre, car le rendement de cette ligne n'a pas été aussi favorable que nous l'escomptions et nous n'avons pas pu faire d'amortissements depuis le début de l'exploitation, ce qui n'est pas encourageant; nous pensons que la meilleure qualification du prochain bateau devrait améliorer cette situation.

Nous avons mis en circuit, cette année, les deux navires « *paragraphe* » « ALCÉE » et « NIOBÉ » ; ils sont arrivés à un moment peu favorable où le trafic sur l'Afrique du Nord était au plus bas.

A Marseille, nous avions autrefois quatre navires qui étaient d'un rendement satisfaisant dans l'ensemble, A la suite des événements de 1962, il n'en restait qu'un, l'« ÉNÉE » qui était perdant ; son remplacement par l'« ALCÉE » a amélioré les résultats, d'autant plus que depuis deux mois, l'organisation d'un pool en Méditerranée laisse augurer une meilleure exploitation,

La Société NORMANDIE-PÊCHE a mis en service le congélateur "NÉVÉ" qui est une propriété de la SNC et de ses filiales, Deux campagnes ont été faites dans des conditions satisfaisantes, la troisième s'annonce convenable ; nous ne serons exactement fixés sur le rendement de ce bateau qu'après un an d'exploitation, c'est-à-dire au printemps 1968.

Ce que nous savons dès à présent, c'est que ce navire était basé sur un prix du poisson surgelé de F. 2, 20, alors que les cours sont tombés jusqu'à F. 1, 60 récemment ; toutefois, nous avons pêché 10% de tonnage de plus que les prévisions ; en plus du surgelé, il y avait de la morue salée, vendue au prix de F. 2, 25, et enfin les qualités de ce navire ont écourté la durée des campagnes, de telle sorte que tous ces avantages réunis, compensent, mais en partie seulement, l'effondrement des cours du poisson.

Cette situation inquiète la Marine Marchande qui met tout en oeuvre pour apporter un correctif à un secteur qui fait vivre un grand nombre de marins.

Le « PROMÉTHÉE » vient de commencer son service et nous avons eu la satisfaction de le placer pour 6 mois sur la ligne Côte d'Afrique/Méditerranée. C'est un fort beau bateau et nous croyons qu'il correspondra tout à fait à ce que nous attendons de lui

pour le transport des bois. Il pourra d'ailleurs être utilisé pour les pondéreux dans certaines circonstances.

Son sister-ship doit être mis sur cale avant la fin de l'année et sera mis en exploitation premier trimestre 69.

Vous constaterez que notre programme de construction n'est pas très fourni ; cela tient beaucoup à nos engagements financiers, mais nous sommes toujours en éveil pour l'étude et la construction de navires spécialisés pour des transports nouveaux.

--o-0000-o--

n°73 - décembre 1968

SILLAGE

Avant de rédiger ce numéro de décembre 1968, nous relisons celui qui fût publié il y a déjà un an, en 1967, et nous nous rémémorions tous les évènements de l'année écoulée qui sont venus en bouleverser le cours, apportant ainsi bien des modifications dans les prévisions que nous faisons à l "époque et dans tous les voeux que nous exprimions.

Une seule chose demeure et c'est bien là le drame permanent et toujours d'actualité : la persistance des conflits, tant au Vietnam qu'au Moyen-Orient.

Aux dernières nouvelles, il semblerait qu'une lueur bien faible d'espoir commencerait à apparaître pour le Vietnam ; mais malheureusement, dans la région du Sinaï, c'est la guerre froide, sans cesse ravivée par la passion des hommes perpétuellement maintenus en État d'excitation par ceux qui se prétendent leurs conseillers. Tant il est vrai que pour les Etats comme pour les individus, il faille toujours se méfier de ceux qui vous « veulent du bien »,

Comme 'il est tout de même nécessaire de tenir compte de toutes ces contingences à cause des répercussions qu'elles peuvent avoir dans l'exercice de nos professions, il faut bien supputer ce qui pourrait survenir dans le domaine maritime si, comme tout être sain doit le souhaiter, une solution heureuse était trouvée, mettant ainsi un terme à tous les conflits ,

Après toute une période de commandes intempestives de nouveaux navires en tenant compte de l'escalade vers le gigantisme tant point de vue tonnage qu'au point de vue vitesse, et de la tendance qu'ont maintenant les grande puissances à vouloir s'imposer et à vouloir dominer les autres pays sur le plan économique afin de mieux les digérer politiquement, on ne peut qu'être inquiet sur la crise qui ne manquerait pas de se produire en cas d'un retour à une vie plus tranquille.

Qu'advierait-il de notre pauvre Marine Marchande, déjà fort handicapée par les conditions économiques qu'elle subit, en comparaison du coût d'exploitation de ses concurrents étrangers ?

Ce ne sont d'ailleurs pas les Etats-Unis qui, dans ce secteur, se montrent les plus ambitieux ; ils réservent à la Marine militaire un rôle spectaculaire et représentatif de

leur force nucléaire, Par contre, combien sont plus inquiétantes dans le domaine commercial, les escalades pratiquées par les pays de l'Est et notamment la Russie, la Pologne et tout récemment même la petite Bulgarie qui évolue maintenant dans l'Océan Indien,

Faudrait-il donc en arriver à admettre ce raisonnement par ailleurs vérifié et qui paraît choquant, inhumain et amoral, que pour maintenir un équilibre économique, il faille la concomitance tacite de conflits armés, justifiant ainsi ce qu'est, dans le domaine médical, la création d'abcès de fixation.

Comme quoi l'homme est encore bien loin de la perfection et n'a pas encore mérité par son comportement moral, son bon sens et la conception qu'il se fait de la justice, d'atteindre la paix que souhaite chaque individu dans son for intérieur, alors que les collectivités n'y sont, certes, pas insensibles, mais n'ont rien fait pour y parvenir.

C'est ainsi qu'au mépris de toute logique et sans souci des répercussions que cela entraîne pour les populations éprouvées, la fermeture du Canal de Suez résiste à toute tentative de conciliation, Elle prive les Pays Arabes d'une recette indispensable à l'économie de l'Égypte, elle maintient en État de surexcitation et de nationalisme exacerbé, des populations dont les soucis de l'existence, tendraient plutôt à une certaine nonchalance, et pendant tout ce scénario, les flottes opposées des marines de guerre U.S.A. et U. R. S. S. viennent s'affronter et se provoquer par leur seule présence, du moins pour l'instant,

Pendant tout ce temps, les navires neufs de gros tonnage sont construits en grand nombre, navires qui éviteront le Canal de Suez lorsque les nations concernées voudront bien, en commun, envisager sa remise en exploitation, Mais les petits navires redeviendront si peu peu compétitifs, que les taux de frets ne manqueront pas de s'effondrer,

Déserté par les tankers mammoths puisque les premiers 350.000 t. viennent d'effectuer leurs premières escales d'éclatement sur les côtes de l'Irlande, court-circuité par les pipelines, soit de Syrie, soit d'Israël, le Canal de Suez verra sa clientèle sensiblement restreinte et limitée à des navires de moyen tonnage ou aux longs-courriers. Or on sait maintenant combien les longs-courriers souffrent de la concurrence de l'aviation; les paquebots sont rares et tout le fret noble aura tendance à prendre l'avion.

Il faut donc s'attendre à des augmentations très élevées du prix de passage du canal, qui perdra ainsi tout l'attrait qu'il a eu dans le passé,

Ceci est un élément dont il faut tenir compte dans le programme de renouvellement de notre flotte.

Pour l'instant, nous ne sommes touchés que sur notre relation de Madagascar qui nous donne satisfaction pour les marchandises diverses en sortie de Marseille, mais qui nous donne bien du souci pour les retours en bananes, trafic pour lequel nous avons conçu nos navires.

Nous éprouvons cependant une certaine fierté d'avoir établi des prototypes conformes aux besoins de la Grande Île, alors que nos Collègues avaient préféré des navires beaucoup plus importants, beaucoup plus rapides et qui se sont révélés peu efficaces et ne convenant pas aux productions bannières.

C'est une question que nous suivons de près, car il faudra être bien adaptés lorsque Suez sera à nouveau ouvert aux trafics.



Nous ne parlerons pas de la secousse ressentie par tout le pays à la suite de ce qu'il est convenu d'appeler "les évènements de mai".

Notre industrie, dans ces conflits sociaux, est toujours plus lourdement frappée qu'une autre, car elle supporte les conséquences de sa crise propre, mais elle subit aussi celles des activités annexes, celles de la clientèle en général. La grève de l'électricité, les grèves des dockers, ont leur répercussion immédiate dans notre secteur.

Nous avons eu une chance, c'est que certains de nos navires étant en voyage de longue durée, ce n'est que pendant la dernière période de grève que nos bateaux ont été immobilisés, Nous avons eu des déroutements fort onéreux et nous avons subi les conséquences des pertes de cargaisons dans le trafic des primeurs.

Nous voulons cependant remercier ceux qui sont intervenus pour limiter ces répercussions ; ce n'est pas que nous cherchons à contre-carrer les courants sociaux dans ces moments agités, mais nous comprenons mal que, sous prétexte de respecter les disciplines syndicales, on recherche par tous les moyens à en accentuer les effets nocifs, aussi apprécions nous davantage ceux qui font un effort particulier pour s'adapter aux circonstances.

Nous avons eu, en 1968 également, une déception, et elle est importante par ses conséquences financières, c'est la suppression de ce que nous appelons le fret ATIC, c'est-à-dire la bonification des taux qui était appliquée aux importations de charbons, base même d'activité de tout une flottille qui, chez nous, est composée de 17 navires et en comprenait un nombre à peu près équivalent chez nos autres Collègues.

Les réceptionnaires et notamment la Sidérurgie, cherchant toujours à se dégager de l'emprise de cet Organisme, ont obtenu, et ce n'est que justice dans le domaine de la compétition, d'avoir des charbons aux mêmes prix que leurs concurrents.

L'ATIC, depuis le début 1968, n'a donc payé que des taux très voisins des taux internationaux. Nos navires n'étant plus compétitifs, d'une part, et les effets des concentrations dans les grands ports, d'autre part, ont pratiquement fait disparaître un grand nombre de nos unités de tramping international. Nous n'avons plus que trois navires qui d'ailleurs sont à la vente, car ils ne peuvent pas être rentabilisés ..

Par contre, et nous en sommes très reconnaissants à L'A.T.I.C, nos deux gros minéraliers « AMPHIOPÉ » et « CALYMÉNÉ » continuent à naviguer sur ce contrat, vieux maintenant de 7 ans, et qui a été favorable ; nous serions heureux s'il permettait d'atteindre la date de résiliation normale, dans 3 ans,

Le maintien de l' « AMPHIOPÉ » nous a permis de continuer les navettes de charbon Havre/Caen, ce qui assure l'emploi constant d'un bateau de 3.000 t. Nous pensons que cela pourra continuer jusque vers le milieu 1969, mais dès que ce trafic disparaîtra, il faudra vendre le dernier navire de cette taille.

L'Union Navale a bien voulu nous céder la moitié du « SABINIA » et ce bateau est en exploitation depuis fin août.

En compensation, nous avons cédé à l'Union Navale des parts dans le « PROMÉTHÉE » et dans l' « ARISTÉE » sur des trafics totalement différents ; nous allons donc exploiter l'un et l'autre ces bateaux et nous mettrons un point d'honneur à obtenir les rendements les plus avantageux. C'est une saine compétition.

Autre déception, c'est l'amenuisement progressif des trafics d'Afrique du Nord. Il est dû à la politique de l'Algérie ; il est dû également au manque d'entente entre les Collègues, surtout dans le secteur méditerranéen. Il faut reconnaître aussi que les intérêts pétroliers qui sont fort importants en Algérie, sont beaucoup plus pris en considération dans les accords internationaux, que nos intérêts maritimes.

Ci est en effet un souci pour notre Gouvernement de récupérer tout ce que le pays a investi dans les zones pétrolières et il faut donc ne pas nous faire d'illusion sur les résultats des négociations que nous pouvons avoir avec les représentants du Gouvernement Algérien, Celui-ci réagit plus particulièrement à la réduction des exportations de vins, car elle nuit à l'équilibre de sa balance des échanges.

Par contre, la ligne de COA a été cette année plus satisfaisante et nous serions contents des résultats, si nous n'avions pas quelques complications avec notre Ministère de tutelle.

Nous avons, en effet, commandé deux bateaux aux Chantiers de Nantes, le « PROMÉTHÉE » et l' « ARISTÉE » et nous les avons commandés en France avec la promesse de toucher une prime d'incitation; elle devait être de 12 %, elle fût par la suite réduite à 8 %, puis elle nous fut supprimée, parce que nos bateaux n'étaient pas jugés être des « navires de ligne », mais « de tramping ! », Le « PROMÉTHÉE » ayant chargé des clinkers à Marseille. Si nous avons mis le bateau à Marseille, c'est que notre clientèle ne nous permettait pas de le charger de manière satisfaisante sur notre ligne de Caen, alors qu'il pouvait effectuer à Marseille un trafic régulier et plus rémunérateur,

Ce qui est plus grave, c'est que le deuxième bateau, l' « ARISTÉE » était commandé sous la condition suspensive de l'obtention de la prime, Comptant sur la parole de Ministère, nous n'avons pas voulu gêner les Chantiers, en faisant jouer cette clause de résiliation.

On ne nous y reprendra plus ; cela nous servira de leçon, mais nous voulons espérer qu'une telle inégalité ne pourra tout de même pas être confirmée. Tout cela représente des soucis et des préoccupations, car notre plan de financement risque de souffrir d'une telle incertitude.

Nos bateaux frigos polythermes bananiers ont eu plus de mal à se caser cette année ; mais nous développons nos relations avec des affréteurs susceptibles de les utiliser et nous devons signaler intéressante pour l'avenir : la location pour plusieurs mois du « NOÉ » du Portugal sur l'Angola.

Malgré toutes ces difficultés et en dépit de tous les événements qui sont venus contrecarrer l'exécution de nos programmes, nous recherchons toutes les reconversions possibles dans le domaine maritime, et parmi celles -ci, nous avons constitué la FinFranLine, en coopération avec des Collègues Finlandais.

Nous vous avons tenus, en son temps, au courant de la constitution de cette Société qui a eu pour mérite de mettre sous pavillon français le navire finlandais qui es calait régulièrement au port de Rouen. Le résultat a été malheureusement concluant: dès qu'il a changé d'équipage, le navire est devenu déficitaire,

Pendant l'été dernier, nous avons arrêté le navire « LA GAVOTTE » et nous l'avons remplacé par un des bateaux "paragraphe" nouvellement livré, le « NIOBÉ » ; c'était un navire à charge d'équipage moins lourde et de caractéristiques plus satisfaisantes.

L'expérience d'affrètement du "NIOBÉ" pendant la période d'été ayant été convaincante, nous avons commandé aux Chantiers du Havre, un navire paragraphe renforcé pour les glaces, qui pourra donc naviguer toute l'année et avec lequel on peut escompter des résultats meilleurs. Etant donné les pertes antérieures, nous aurons du mal à les

compenser dans l'avenir, mais néanmoins, nous voulons pousser l'expérience jusqu'au bout. Nous devons reconnaître que l'État, en l'occurrence, nous rend grand service.

Au sujet des reconversions, le « NÉVÉ » chalutier-congélateur a maintenant plus d'une année d'exploitation. Nous sommes satisfaits de son résultat en tant que tonnage pêché, puisqu'il a été classé parmi les meilleurs dans le tableau comparatif des rendements ; nous en remercions nos Gérants havrais. Mais, par contre, les résultats financiers sont très décevants, car la rentabilité ne pouvait être acquise qu'à F. 2, 20 le kg de poisson surgelé ; or les taux ont été bien inférieurs.

Cependant, nous ne désespérons pas et nous constatons une légère amélioration, sans atteindre cependant les prix mis en avant au départ. La Société SoFriNo est ainsi certaine d'être approvisionnée en poisson et dans les périodes de marchés plus favorables, ce sera un élément qu'elle pourra apprécier.

Nous allons également nous intéresser à un thonier-congélateur, en association avec des marins bretons et la Caisse Centrale de Crédit Coopératif. Dès à présent, nous constatons que le rendement de ces bateaux semble bien supérieur à celui des morutiers.

Nous participons également aux études pour la pêche du thon dans le secteur de La Réunion, où un essai intéressant vient d'être réalisé qui nous appellera peut-être à une nouvelle implantation dans cette région, pouvant éventuellement étayer notre trafic de Madagascar.

Vous savez qu'en raison des circonstances et surtout en raison du développement de nos filiales qui, de plus en plus, avaient besoin de trésorerie pour réaliser leurs investissements, nous avons créé une Société de gestion, SoFiMari - Société Financière Maritime et Industrielle - qui fonctionne depuis le début 1968.

Tout en coopérant sur le plan commercial, industriel et financier, le secteur maritime se trouve ainsi séparé du secteur des affaires terrestres et chacun restera donc indépendant de la politique financière de ses emprunts.

Avec le temps, nous espérons constituer une Société d'une certaine importance qui pourra, elle aussi, comme le font les grands de la profession, contribuer à la construction de navires, en établissant des plans de financement, Sans avoir la prétention d'atteindre la puissance des grandes Banques d'affaires, comme certains de nos Collègues, qui ont pu réaliser des bulk-carriers de 50 et même 100.000 t., nous pourrons, avec la collaboration d'autres Collègues, peut-être suivre la même voie, car

pour rester dans le domaine maritime, il faut toujours construire, et nous avouons être bien embarrassés pour savoir dans quelle direction nous devons nous orienter.

SITUATION DE LA FLOTTE

En 1968, nous avons vendu

- le « PSYCHÉ » à une Société Libérienne, et nous sommes intervenus dans la vente des navires en gérance :

- « FR. LE BRISE », à un armateur Norvégien, et « LA GAVOTTE » à un armateur américain qui l'utilisera au cabotage sur le Saint-Laurent, ce navire étant renforcé pour les glaces,

Nous avons toujours en vente le « DIONÉ » et le « TYPHÉE », en attendant que cesse la navette Le Havre/Caen qui utilise le « PHÉBÉ ».

Nous n'avons pas eu de mise à flot nouvelle cette année, mais l'« ARISTÉE » a été lancé en octobre, sans aucune cérémonie, étant donné l'effervescence qui en résulte souvent dans les Chantiers, pour renforcer les revendications, Il sera mis en circuit dans le courant du mois de mars,

Le futur « LA GAVOTTE » a été mis sur cale en fin d'année et il sera prêt dans le courant de mai ou juin.

NOUVELLES DES FILIALES

Mettant à profit toutes les connaissances que nous avons acquises depuis 20 ans dans le domaine de la construction, nous avons constitué une Société immobilière, la SETRAG, Société d'Etudes de Travaux et de Gestion.

C'est, en effet, en pratiquant depuis 1948 une politique des logements, c'est-à-dire avant que la loi ne l'impose aux sociétés, que nous nous sommes révélés à nous-mêmes susceptibles de réaliser ce que faisaient ceux que l'on appelle les promoteurs, Nous avons construit un premier lot d'immeubles à Venoix ; les résultats ont été satisfaisants, car nous arrivions assez tard et après les périodes d'euphorie. Nous cherchons surtout à développer les lotissements, formule qui est très appréciée car chacun tend à avoir sa maison propre, un besoin de liberté et d'indépendance se faisant sentir dans la vie courante. Seulement, là aussi, il faut y mettre le prix,

Du fait de la disparition des trafics de vins, les trois chais que nous avons construits à Caen, à Saint-Malo et à Calais, sont devenus disproportionnés par l'importance de leurs cuveries. Si Saint-Malo donne encore quelques résultats, Calais, par contre, est handicapé. Pour celui de Caen, nous avons pris la décision de nous associer avec un commer-

çat bien spécialisé dans cette question et avec **lui**, nous avons constitué une Société de distribution du vin «ASNODIS» - Association Normande de Distribution, qui comporte une installation de mise en bouteilles et livraison à la clientèle. C'est la SOGÉNA qui a eu cette initiative et elle est susceptible de développement.

Tous ceux qui fréquentent Caen et la Côte normande sont frappés par le développement du sport nautique en général. Le petit plan d'eau qui avait été creusé à l'entrée de Ouistreham est insuffisant pour tous ceux qui viennent s'y réfugier. Le port de Courseulles déborde, l'année dernière on aurait refusé au moins 1.000 garages pour les petits voiliers. Aussi, des relations de Caen nous ont proposé de nous intéresser à l'initiative qu'ils avaient de créer un poste de gardiennage, d'entretien, à Ouistreham, sur la rive gauche du canal, à hauteur du bassin de yachting ; les travaux ont commencé et ils permettront peut-être à la SoRéNaM de développer son chiffre d'affaires dans ce secteur. C'est sous le sigle de «Nautique de Plaisance de la Baie de l'Orne» que fonctionnera cette nouvelle activité.

Voici pour les affaires nouvelles. Quant aux anciennes, dans l'ensemble elles prospèrent, grâce à l'initiative et l'ardeur de tous. La SOGÉNA s'est implantée à Bayonne et nous étudions en ce moment une implantation plus sérieuse à Bordeaux.

La SoCaRéNaM semble également bien partie, et elle vient de créer une succursale à Boulogne, par l'achat d'un fonds de commerce. De plus, elle a en construction un remorqueur de 1.400 CV destiné au port de Caen et qui sera exploité par une Société où la SNC et l'Union Navale se partageront le capital. Deux sabliers sont également en commande.

L'année a été excellente pour la Sofrino, il est vrai que cela est dû aux excédents de produits agricoles ; toutes les chambres froides sont bondées de beurre, de viande, et l'on ne peut que penser à tous ceux qui souffrent et aux populations sous alimentées, Ceci est encore une preuve que la collectivité humaine n'est pas encore apte à gérer sainement la production désordonnée à laquelle elle se livre.

La SoMarCo à Paris nous a donné quelques préoccupations, car elle a eu à souffrir de l'exploitation de son navire «PHRYNÉ». Nous pensons qu'une solution a été trouvée.

En cette fin d'année, nous songeons plus particulièrement à ceux qui sont éloignés de nous et s'il ne nous est pas possible, par suite de contacts moins fréquents, de les remercier en particulier, qu'ils sachent cependant combien nous apprécions leurs initiatives, Nous pensons également à ceux qui, à l'extérieur, collaborent avec nous et plus spécialement à la Somarma de Casablanca et la Rotrama.

Voici donc l'année qui se termine, Elle fera date dans l'histoire de notre pays, sur le plan social comme sur le plan monétaire.

Malgré toute notre volonté, nous constatons un amoindrissement de l'activité maritime et c'est très vrai, car la disparition de beaucoup de nos Collègues ne peut que renforcer cette impression; nous ne les citerons pas, soit qu'ils disparaissent complètement, soit qu'ils fusionnent avec d'autres. Dans ce domaine, nous regrettons qu'il ne nous ait pas été possible de collaborer davantage avec nos Collègues Nantais.

Par contre, dans le domaine extra-maritime et terrestre de toutes les filiales, nous nous développons sensiblement. Nous espérons que l'an prochain des occasions nous seront offertes pour qu'il en soit de même pour le secteur navires et en terminant l'année, nous tenons à remercier tous ceux qui nous ont inspirés et aidés dans tous ces domaines, et nous adressons à chacun, nos vœux de santé et d'espoir.

--o-0000-o--

n°74 - décembre 1969

SILLAGE

Lorsque vous prendrez connaissance de ce Bulletin d'information, l'année sera presque écoulee. Ce numéro du Sillage sera donc le seul et unique paru cette année ; et pourtant, nous nous étions bien promis de vous donner plus fréquemment des nouvelles de la Société, afin de vous tenir mieux informés.

Il y a souvent loin des intentions aux réalisations.

Nous avons eu beaucoup de soucis ces mois derniers et ce ne sont pas les vacances, comme on pourrait le croire, qui nous ont empêchés de tenir nos promesses, c'est bien plus l'ambiance sans cesse plus compliquée dans laquelle nous vivons qui en est la cause.

Comme il est coutume de le dire nous ferons mieux l'an prochain.

Et pourtant, les éléments d'information n'ont pas manqué, mais ils sont en perpétuelle évolution et ne permettent jamais d'aboutir à une conclusion qui puisse être prise comme base de certitude pour faire des prévisions avec une approximation compatible avec nos nécessités commerciales.

Il y a de plus en plus, dans les faits économiques, une constante remise en cause qui donne à nos raisonnements un semblant d'illogisme, de telle sorte qu'il est impossible de prendre pour base de décision tous ces bouleversements de la conjoncture économique et c'est certainement la principale difficulté de nos conditions de travail.

Si l'on compare nos activités actuelles ~ celles que nous avons connues entre ou après les guerres, pour les périodes de 1920 à 1930 ou 1946 à 1956, nous vivions à ce moment avec des trafics constants, charbons-minerais et uniquement limités à ces échanges. Nous constatons que depuis qu'ils existaient c'est-à-dire depuis le début du siècle, ces trafics s'étaient matérialisés avec une légère tendance à l'augmentation des capacités transportées, mais ils restaient les mêmes. Le charbon venait d'Allemagne par Rotterdam, et Angleterre livrait ses combustibles de la Côte Est ou de la Côte Ouest .. Le tracé était bien précis, les navires faisaient des navettes incessantes, on chargeait "à l'ordre", c'est-à-dire sans le souci d'avoir un fret au départ, certain que l'on était d'être pris dans le tour de rôle au poste de chargement.

Depuis 10 à 15 ans, tout cela a pratiquement disparu, tout est bouleversé : les points d'approvisionnement ne sont plus les mêmes - la façon de traiter les affaires par Comptoirs ou entités économiques, a changé les processus commerciaux ; la concentration des usines imposée par la nécessité de s'assurer un service, a conduit progressivement au gigantisme, résultat de modernisation et des progrès techniques.

Autrefois quand on commandait un navire, on savait que pendant 20 ans et même plus, il naviguerait sur son trafic ; maintenant il en va différemment : la taille définie lors du choix se révèle souvent insuffisante, le navire neuf est concurrencé quelques mois après par un navire plus puissant, plus grand, plus rapide, plus "technique", de telle sorte qu'il n'est pas encore amorti qu'il faut déjà penser à le remplacer.

et pourtant il faut bien, si l'on veut survivre, tenir compte de tout cela pour prendre des décisions et voir dans quel sens il faut s'orienter.

Parmi les problèmes qui se posent, il en est un primordial, c'est la lutte de la valeur de la monnaie ; c'est lui qui conditionne les programmes de construction, il est donc de première importance d'être bien informés de la valeur de notre franc, de la valeur des monnaies étrangères et de supputer les chances (ou les craintes suivant le point de vue auquel on se place) de l'équilibre ou du déséquilibre des monnaies. Il n'y a en cela rien de spéculatif, c'est la base même des programmes d'avenir.

C'est vous dire que nous sommes toujours à l'affût des informations qui peuvent venir à ce sujet. La dévaluation qui s'est produite en août dernier fut très critiquée, et somme toute, elle semble ne pas avoir trop mal réussi ; cette dévaluation a été décidée malgré toutes les assurances antérieures, auxquelles d'ailleurs on finissait par ne plus donner crédit, car le scénario s'était trop souvent reproduit dans l'histoire économique des dernières années ; cependant nous savions, dans notre for intérieur, que cela ne pouvait plus durer, car ce n'est pas impunément qu'on augmente sans cesse les charges, sans pouvoir les répercuter sur les prix de vente.

Donc pour le Franc, ce ne fut pas une surprise, mais l'ignorance de la décision a généré considérablement beaucoup de transactions.

Pour le Mark, il aurait dû en être de même : huit jours avant la décision, nous étions à Anvers où nous rencontrions deux Banquiers et non des moindres, figurant parmi les hautes Personnalités bien informées et qui nous avaient démontré, avec des arguments valables, que c'était une erreur de réévaluer le mark et que le gouvernement allemand ferait tout pour l'en empêcher.

C'était bien ce qu'avait décidé l'ancien gouvernement, du moins le proclamait-il, mais celui qui lui a succédé et qui l'emporta à deux voix de majorité, fut d'un avis différent.

Pour le Florin, même exemple. Tout le monde pensait que la Hollande étant le débouché commercial de l'Allemagne et de l'Europe Centrale, les financiers hollandais avaient intérêt à niveler leur monnaie et à fixer le taux en fonction de celui du Mark. Le même raisonnement pouvait se faire également pour le Franc suisse et le Franc belge.

Lors d'une Conférence des Armements de Côte d'Afrique, un de nos Collègues, bien informé, fit tout un exposé en montrant que le Florin ne manquerait pas de s'aligner prochainement sur le Mark. Son raisonnement paraissait plausible, et bien 8 jours après, c'était l'inverse qui se produisait. Nous nous étions hâtés de régler toutes les sommes que nous devons en Florins, ou tout au moins le plus que nous pouvions, précaution superflue.

Dans ces conditions, il est alors vraiment difficile de faire un programme et, si nous avons énuméré ces différents exemples, c'est pour que vous compreniez mieux combien il est délicat de prendre des décisions et que toute erreur est bien excusable ; mais le tout est d'en commettre le moins possible.

Combien nous préférierions une monnaie stable

Nous sommes encore loin d'avoir établi l'Europe et l'organisation européenne ; il y a encore trop de discordance dans certains secteurs, notamment celui de l'Agriculture. Il y a beaucoup de grands responsables, qui sont pleins de bonnes intentions, mais ils doivent tenir compte des réactions de leurs troupes électorales, ce qui les empêche quelquefois d'appliquer peut-être avec rudesse, mais sûrement avec plus d'efficacité, des méthodes qui choquent au départ, mais qu'on est bien obligé d'adopter par la suite.

Et comment voulez-vous qu'un industriel, un armateur, qui n'a pas toutes ces sources d'informations, puisse contracter, en toute tranquillité, des contrats de longue durée?

Il n'y a pas que dans les changes où il y a des bouleversements. Ceux-ci se manifestent aussi sur certains marchés et notamment celui des aciers.

Pendant des années, le taux de l'acier était au plus bas et il faut reconnaître que la Sidérurgie n'a pas vécu des années de prospérité, car par suite du manque d'entente, les prix étaient galvaudés ; les cours stagnaient désespérément, puis brusquement ce marché s'est réveillé sans qu'on comprenne trop pourquoi et en moins de quelques

mois, ce qui valait 60 F. le kilo est passé à 110 F. ; cette hausse n'existe pas qu'en France, elle est mondiale.

Alors que nous vivons une période de surproduction, nous sommes maintenant en sous-production et les mouvements de grèves ne sont pas faits pour améliorer la situation. On se demande même ce qui a bien pu se passer car on n'a pas l'impression que dans le monde se soient produits de brusques changements : les grands travaux s'effectuent toujours à la même cadence et par mesure d'économie, on aurait même tendance à les limiter; la construction des immeubles neufs se développe, mais elle n'est pas dans sa plus haute accélération ; il faut croire que pendant toute cette longue période de stagnation, les équipements nouveaux sont restés insuffisants et qu'au moment où la demande, qui croit forcément en fonction de l'amélioration du standard de vie et l'augmentation du nombre d'habitants, est brusquement passée du négatif au positif, il n'en a pas fallu davantage pour que les prix pratiquement aient doublé

Cela, malheureusement, n'a pas encore beaucoup d'effet sur les taux de frets, mais rend plus difficile la constitution des cargaisons. Ainsi, vous savez que nous sommes intéressés à une ligne franco-belge, la BelFranLine, qui d'Anvers dessert les Caraïbes avec deux navires de 6.000 t. Chacun de ces bateaux partait jusqu'à présent et très régulièrement avec des complètes cargaisons de produits métallurgiques, environ 6.000 t. Maintenant, ces mêmes cargaisons ne sont constituées que de la moitié, 3.000 t. seulement de produits métallurgiques et le reste en produits chimiques. Le rendement est moins bon. Il en résulte une baisse de tonnage. Les clients traditionnels de Puerto Rico, Vénézuéla et Colombie, sont obligés maintenant d'acheter leurs aciers aux U.S.A. ou au Japon, à des prix nettement supérieurs.

Voilà encore un exemple où en quelques mois, les choses se sont bouleversées de sorte que des problèmes vont se poser pour la BelFranLine :

Doit-elle revendre les deux navires un peu désuets pour en construire des plus gros? Doit-elle prévoir des caractéristiques différentes du fait de la modification de la constitution des cargaisons? Autant de questions qui restent sans réponse et il faudra pourtant bien, à un moment arbitrer.

Quant au charbon, le problème est le même. Vous vous souvenez que depuis plusieurs années, le Gouvernement ne cesse de se préoccuper de la reconversion des Mines du Nord, ce qui amène d'ailleurs des réactions souvent compréhensibles de la part des mineurs. On a fermé des mines qui n'étaient pas rentables. On s'approvisionnait en charbon américain. Seules la Pologne et la Russie, en Europe, donnaient encore à l'Europe des Six, une partie du charbon dont elle avait besoin. Et bien, la modification

des conditions de la Sidérurgie, le manque de charbon à coke, font que maintenant on ne trouve plus les quantités de combustible dont on a besoin. Ce ne sera, certes, qu'une survie pour certaines mines déficitaires, mais on a peut-être été trop vite en fermant trop tôt certaines d'entre elles. Qui aurait pu prévoir que les choses se seraient modifiées en si peu de temps, à peine 6 mois?

Nous avons deux bateaux, l'« AMPHIOPÉ » et le « CALYMÉNÉ », ils étaient faits pour ravitailler la France et Caen en particulier, en charbon U.S.A. Seul le « CALYMÉNÉ » continue à faire ses navettes et sans doute pour peu de temps.; quant à l'« AMPHIOPÉ », il escale maintenant à Dunkerque au lieu du Havre-Caen, on envisage même de le mettre sur la Pologne, et ce qui est plus grave, de le vendre, car l'ATIC avec laquelle nous avons passé un contrat de 10 ans, n'est plus certaine de pouvoir assurer les chargements.

Vous voyez combien il est difficile de faire des prévisions, et combien nous serions excusables d'avoir la nostalgie des périodes passées où le trafic était assuré par contrats de longue durée.

Une de nos préoccupations principales est l'utilisation rentable des navires réfrigérés bananiers que nous exploitons.

Ces bateaux, nous vous le rappelons, sont les anciens navires qui desservaient l'Afrique du Nord et que nous avons convertis en frigorifiques, à la suite de l'effondrement des trafics sur cette zone. Cela nous a coûté un lourd investissement et ces navires étant en concurrence avec des bateaux plus gros et plus rapides, se placent difficilement sur les secteurs internationaux, les seuls sur lesquels, maintenant, nous avons quelque chance de les utiliser.

Nous avons été frappés, lors de la dernière réunion du Comité d'Entreprise par la réflexion du commandant qui vous représente et qui s'étonnait que nous ne trouvions pas plus facilement des frêts pour ces navires, situation qui nous a contraints, cet été, à désarmer deux d'entre eux. Il avait eu une bonne impression de la part des clients qu'il desservait et qui réclamaient, disait-il, des navires de cette catégorie. Il est très agréable d'avoir des compliments sur la qualité d'un service qu'on assume, mais encore faut-il que la clientèle le paie à sa juste valeur, ce qui, malheureusement, n'est pas le cas. Il faut aussi assurer la continuité d'utilisation, pour que ces bateaux ne reperdent pas l'été ce qu'ils ont gagné l'hiver. C'est pour cette raison que tous nos services commerciaux suivent avec un soin tout particulier ces problèmes. Nous vous tiendrons au courant, si quelques indices favorables se précisent.

Nous avons reflété toutes ces préoccupations dans le rapport que chaque année nous adressons aux Actionnaires et nous vous reproduisons ci-dessous les réflexions qui peuvent vous intéresser.

- "Nos activités, au cours du dernier exercice, ont été influencées par les complications économiques et sociales que nous avons vécues au printemps 1968 et les répercussions en ont été d'autant plus sensibles pour notre Compagnie que, non seulement nous supportons les conséquences des conflits propres à notre profession, mais que nous subissons aussi les perturbations extérieures qui en résultaient, soit dans les Services Publics, ferroviaires et portuaires, soit dans les industries que nous desservions. Cependant ces troubles, pour importants qu'ils aient été, ont eu en fin de compte moins d'influence sur notre Société que la transformation lente, progressive et maintenant sur le point d'être achevée, de nos trafics traditionnels. Il est bon, à ce propos, de faire le point de la situation, après l'évolution que nous venons de subir.

L'Armement Gaston Lamy qui est à l'origine de la SNC prit naissance vers les années 1830, en pratiquant la navigation avec des navires « à la part », qui donna lieu jusqu'aux environs de 1870, à une activité maritime de petit cabotage. Ensuite l'Armement local s'est spécialisé dans les importations charbonnières et ce fut la base de toute l'activité pendant près d'un siècle, de la flotte caennaise. Ce trafic fut renforcé, vers l'année 1900, par les exportations de minerais de fer bas-normands. Pendant plus de 60 ans, les navettes alternées minerais-charbon constituèrent le trafic quasi exclusif de notre Compagnie, situation privilégiée, qui contribua au développement de notre flotte.

Avant la guerre 39/45, la SNC disposait de 17 navires évoluant dans le secteur de la Manche et de la Mer du Nord, avec comme principaux ports d'escale, Cardiff, Newcastle, Rotterdam. La reconstruction de notre flotte après la guerre 39/45, a été inspirée par les échanges traditionnels, mais nous nous sommes rapidement aperçus que nous étions à la veille de profonds changements non seulement quant aux trafics eux-mêmes, puisque les charbons polonais, russes et américains prenaient le relai des charbons allemands et anglais, mais aussi que nous assistions insensiblement à un revirement de la politique de notre Gouvernement vis-à-vis de la Marine Marchande.

Pendant de très nombreuses années, l'activité Marine marchande fut toujours la préoccupation de notre Ministère de tutelle ; en effet, si traditionnellement le Gouvernement avait besoin, pour la Marine de guerre, d'équipages bien entraînés, ce qui est la raison du statut de l'inscription Maritime, particulièrement avantageux pour les gens de la profession, mais onéreux pour les armements les autres Ministères avaient

également le souci de disposer, en cas de conflit, d'une flotte qui pourrait contribuer à l'approvisionnement de la Métropole en matières premières et notamment en charbon, et ne pas être, comme en 14/18, à la merci de pavillons étrangers. Pour compenser les charges résultant de cette double préoccupation, l'État nous venait en aide par les moyens les plus divers et cette aide, nous en avons encore bénéficié après la guerre 45, grâce à l'organisation de l'importation charbonnière, sous l'égide de l'ATIC. Mais un tel régime n'était guère conciliable avec la compétitivité internationale de nos industries et la Sidérurgie notamment n'avait qu'une hâte, c'était de se dégager des obligations du pavillon français pour recourir à la libre concurrence des frets. Elle y est parvenue ces dernières années et l'ATIC vient, en 1968, de nous supprimer le surfret dont nous bénéficions.

La Marine Marchande, de son côté, n'ayant plus les mêmes préoccupations, a progressivement orienté l'aide qu'elle distribuait, non plus dans le sens d'une compensation des charges du pavillon français, mais dans celui d'une incitation pour les armements à se lancer dans des trafics nouveaux, et à concevoir des bateaux à hautes caractéristiques techniques. Ces navires n'étaient concevables que pour certains trafics où la rentabilité était plus facilement atteinte. Les Armements comme le nôtre n'étaient plus attirés par le cabotage international, en voie de régression. C'est la raison pour laquelle, insensiblement, cette catégorie de tonnage fut abandonnée par les Français au profit des étrangers et, sous l'effet de la concurrence, a pratiquement disparu.

Pour les Armateurs français, seuls peuvent se maintenir les bateaux exploités sous le régime d'une Conférence qui maintient une stricte discipline des accords commerciaux, ou bien ceux spécialisés dans des secteurs requérant de hautes spécifications techniques. Nous avons donc, comme beaucoup d'autres, cherché notre voie dans ces solutions. Nous n'avons pas participé au rush qui, à l'instar des transports pétrolier, s'est manifesté pour les bulk-carriers, car nous nous sommes aperçus que, dans la course au gigantisme, un bateau était démodé avant même d'être amorti.

Nous avons donc préféré nous orienter dans un secteur où le gigantisme n'apporte pas de solution aux problèmes. C'est ainsi que pour les transports des denrées alimentaires, les fruits, les primeurs, le frigo, on ne peut concevoir de navires de grandeur démesurée, car on perturberait, par leur présence, les cours des marchés. C'est vrai pour les primeurs, les oranges, les bananes, et l'amélioration des caractéristiques a surtout porté sur un accroissement des vitesses plutôt que sur un accroissement du tonnage unitaire des navires.

La SNC fut le précurseur des navires polythermes qui sont maintenant commandés en de nombreux exemplaires. Ce type de bateau a été conçu par nos Services Techniques, en collaboration avec les Chantiers de Bretagne en 1960.

Il fut naturellement critiqué par certains de nos Collègues qui, maintenant, se montrent les plus empressés pour passer des commandes. C'est Monsieur l'ingénieur Général Poirier, qui était le Chef des Services de la Marine Marchande, à l'époque, qui a baptisé de « polytherme » ce type de navire .

L'Armement Français, en raison de son prix de revient, a toujours été aidé par le Gouvernement et quand cette aide ne figure plus au budget pour des subventions directes, elle est remplacée par des droits de priorité sur certains trafics et des frets privilégiés.

Or maintenant, depuis la dévaluation, toute aide a cessé.

Cette dévaluation qui est de 12 1/2 % n'a d'effet que sur les frets qui sont uniquement internationaux, c'est-à-dire libellés en monnaie étrangère, cela n'est pas le cas pour la plupart de nos frets. Ainsi pour la Côte d'Afrique, les frets ne seront revalorisés que progressivement et une partie de cet avantage de la dévaluation est déjà limitée par l'accroissement du prix des soutes et des frais de port à l'étranger et de tout ce qui est facturé en monnaie étrangère, ce qui représente à peu près 10 à 20 % du montant du fret. Espérons que la hausse se généralisera et que nos secteurs pourront, enfin, être mieux traités qu'il n'en a été dans le passé.

Nous avons toujours regretté que les conditions d'exploitation ne soient pas équilibrées de telle façon que la compétition soit possible avec l'étranger. Peut-être que dans l'organisation du Marché Commun il sera prévu des dispositions qui permettront d'atteindre ce but, mais il est bien certain qu'à ce moment, de même que tout commerce est libre entre les associés du Marché Commun, de même il sera possible au personnel, quel qu'il soit, de travailler indistinctement dans un pays ou dans un autre, et cela changera beaucoup de coutumes et d'habitudes prises.

Cela permettrait, si l'on faisait un pavillon européen, de lutter avec plus d'efficacité contre les pavillons de complaisance, qui, malheureusement, sont les seuls avec lesquels on puisse réaliser certains trafics. C'est un sujet qui nous préoccupe et qui doit également faire l'objet de toute votre attention.

Vous savez que dans la reconversion de nos activités, nous avons prévu une part importante pour la pêche. Le chalutier congélateur « NÉVÉ » est exploité en pool avec des Collègues havrais : la Société Havraise de Pêche. Le rendement est loin d'être favorable, le prix du poisson s'étant effondré, mais depuis quelque temps, les prix sont

en hausse. Malheureusement, c'est la pêche qui devient mauvaise, comme quoi, dans notre métier, quand quelque chose va mieux d'un côté, cela va plus mal par ailleurs.

Pour essayer de compenser la déception que nous avons dans la pêche de Terre-Neuve, le cabillaud, nous avons pris une participation importante et majoritaire dans un chalutier thonier congélateur; mais les premiers rapports que nous avons avec les Gérants, qui sont des pêcheurs Bretons, nous donnent quelques sujets de crainte sur la bonne entente qu'il pourra y avoir entre deux partenaires qui pratiquent des méthodes bien différentes.

Vous savez que nous avons mis en exploitation, en juillet 1969 le nouveau « LA GAVOTTE » qui réalise maintenant notre liaison Rouen/Helsinki. Ce navire étant d'un prix de revient moins onéreux que le bateau précédent, nous atteignons la rentabilité et c'est un succès pour un navire d'aussi petite taille sur un trafic étranger ; mais nous sommes encore loin de rattraper les pertes antérieures.

Nous nous félicitons des relations fort agréables que nous entretenons avec nos Collègues Finlandais et avec lesquels nous pourrions peut-être envisager d'autres activités dans d'autres secteurs.

Ce numéro vous parviendra avant la fin de l'année et à l'approche des fêtes de Noël, nous vous exprimons tous nos souhaits, les plus chaleureux, pour vous et vos Familles et nous remercions ceux d'entre vous qui participent à nos préoccupations et nous aident à résoudre nos problèmes.

Nous apprécions vivement les renseignements que vous nous communiquez, nous sommes heureux lorsque vous nous demandez des précisions sur les trafics et l'évolution de la Société. Est-il besoin de vous rappeler que nous sommes toujours à votre disposition pour vous en entretenir.

--o-0000-o--

Sillage 1970-1979

SILLAGE

Le Comité d'Entreprise trouvant bien espacée la parution du SILLAGE, c'est bien volontiers que nous rédigeons un numéro de printemps qui complétera les informations que nous lui donnons au cours de ses réunions.

En fin d'année, nous ressentions déjà une amélioration du marché des frets et celle-ci s'est encore confirmée depuis. Cette amélioration coïncide d'ailleurs avec un bouleversement favorable du marché de la sidérurgie ; toutes les aciéries fonctionnent à plein. Les prix, officiellement, ont monté de 10 %, mais officieusement la hausse est beaucoup plus élevée, de telle sorte que les producteurs recherchent surtout les marchés non traditionnels, où le produit des ventes est plus rémunérateur.

Cela a entraîné également une augmentation très sensible des besoins de charbons, les mines qui autrefois étaient surchargées de stocks sur leurs carreaux, n'arrivent plus à fournir leur clientèle. Nous avons même vu, fait unique des agglomérés de charbon fabriqués en France et vendus en Allemagne

Les Armateurs ne peuvent que se réjouir de cet État de choses, car il y a de nombreuses années qu'on n'avait pas vu un tel boom sur les frêts ; les taux sont très forts pour les chargements prompts en raison du manque de navires ; il est vrai que pour des chargements à terme de 2 ou 3 mois, les hausses sont beaucoup plus modérées ; mais néanmoins, c'est un bon signe et, pour une fois, nous sommes optimistes et satisfaits.

Mais quelle est donc la vraie cause de ce brusque changement ?

Certes, la sidérurgie produisant environ 10 % de plus, cela nécessite davantage de chargements, mais comme la flotte n'était pas tellement employée auparavant, nous ne pouvons croire que ce soit là la vraie raison.

Comme dans le monde entier l'élévation du taux de l'escompte a contribué à limiter les dépenses pour écarter l'inflation, on ne peut non plus penser qu'il y ait eu un rush sur les investissements nouveaux.

Le bruit circule que c'est le Japon qui serait à l'origine de ce rush. C'est dans son secteur que se sont ressenties les premières hausses, et comme les machines électro-

riques sont à l'honneur, on prétend que c'est l'erreur d'une d'entre elles qui aurait mal influencé le Brain Trust de ce puissant État toujours en voie de développement.

Quoiqu'il en soit, réjouissons-nous de cet État de choses et espérons qu'il se prolongera le plus longtemps possible.

Nous avons ressenti les mêmes effets favorables pour le trafic des primeurs et il y a bien longtemps que nous n'avons pas réussi à placer aussi facilement tous nos navires fruitiers réfrigérés.

Le trafic de Côte-d'Ivoire nous donne également satisfaction.

Vous savez que sur ce secteur la Conférence nous accorde un coefficient très faible pour les chargements de descente, aussi est-ce avec satisfaction que nous constatons que nos Collègues ont recours à nos cales pour prendre quelques chargements, ce qui améliore le rendement de nos rotations.

Il y a également un fait que nous apprécions, c'est que depuis quelques mois nous n'avons plus à nous préoccuper des questions monétaires. Nous sommes dégagés du souci de l'utilisation plus ou moins bénéfique de notre trésorerie en raison de l'incertitude du marché des changes. Il n'en est plus rien maintenant et comme Français nous nous en réjouissons.

Vous savez que le navire « AMPHIOPÉ » était en co-propriété, moitié UNION NAVALE, moitié SNC et notre Collègue co-propriétaire, en plusieurs occasions, nous avait manifesté le désir de vendre ce bateau.

Nous nous y étions attachés pour beaucoup de raisons: d'abord parce que c'était notre plus gros navire et que cela présentait pour les retraites du personnel Officier, certains avantages ; que d'autre part ce navire était nanti d'une charte-partie de 10 ans avec l'ATIC; bien que cette charte n'ait pas été entièrement respectée, nous bénéficions cependant de certaines compensations. et enfin parce que ce n'est pas agréable de voir diminuer la flotte de la SNC d'une façon appréciable, alors que parallèlement depuis quelques années, nous étions dans l'obligation de nous désaisir de tous nos bateaux de petit tonnage, devenus inexploitable sous pavillon français.

Pour empêcher cette vente, nous n'avions qu'une solution : nous substituer à l'acquéreur possible, tout au moins pour la part concernant l'UNION NAVALE. C'est ce que nous avons fait, par une offre précise le mois dernier, où nous avons donné notre accord pour prendre la suite de l'UNION NAVALE. Il y a encore quelques points de détails à régler, mais normalement dans un mois ou deux, l'« AMPHIOPÉ » sera uniquement sous pavillon SNC

Cela nous réjouit d'autant plus que les taux de frêts sont meilleurs pour l'instant.

Notre préoccupation, c'est de continuer la politique de développement et de rajeunissement de la flotte, mais avant de s'engager dans cette voie, nous voulons être certains des conditions qui nous seront faites. Nous n'avons pas oublié, en effet, et nous en ressentons encore l'amertume, les promesses qui nous avaient été faites par la Marine Marchande, lorsque nous avons construit les navires « PROMÉTHÉE » et « ARISTÉE ». Suivant le jeu de la Loi d'aide, nous devions toucher 12 % de primes et en réalité, on ne nous a accordé que 7,5 % pour l'un et 8 % pour l'autre et avec des règlements qui ont eu lieu avec 2 ans de retard. Au taux actuel des emprunts, soit 10 %, vous voyez que nous avons été pénalisés de 20 % du fait de ces retards.

Nous ne reconstruirons donc que lorsque la Loi de relance qui est à l'étude sera officialisée et que nous serons sûrs des lendemains.

Mais nous avouons être bien embarrassés dans notre choix.

Le trafic des bulk-carriers est très encombré. Les prix des bateaux neufs ont augmenté dans la proportion de 20 à 25 % et il est toujours difficile de trouver un contrat de longue durée.

Nous avons assez de bateaux réfrigérés, nous hésitons pour en prendre de plus gros ...et pourtant

Nous pensons comme tout le monde à des navires roll-on - roll-off, qui par habitude du raccourcissement, ont pris le doux nom ronronnant de "navires ro-ro", mais s'ils ont eu un grand succès en ce qui concerne les passagers, les camions et leur emploi sous des formes touristiques, par contre, pour le Maroc en transporteurs de primeurs, ce fut un désastre. Comme nous avons appris que le Gouvernement Algérien avait l'intention d'en commander neuf, nous sommes un peu réticents, mais nous étudions avec des Collègues si on ne pourrait pas en faire un en commun pour diminuer les risques.

Ce qui nous attire le plus, c'est un autre bateau pour la Côte d'Afrique, de taille moyenne, pour réduire le nombre des escales tant au chargement qu'au déchargement.

Et puis nous investirons sans doute soit dans des bateaux de pêche, soit dans des remorqueurs.

Car pour les remorqueurs, à la suite d'une compétition très ardente, nous avons constaté que cette activité n'était pas à dédaigner. Elle a d'abord un très grand mérite - c'est que pour le personnel navigant, elle lui donne la possibilité d'être à la fois marin et assuré de la vie de famille. C'est ce qui nous avait incités à nous installer à Caen, où nous assurons convenablement notre service, évitant d'ailleurs les crises.

Mais malheureusement, nous n'avons pas eu la chance de plaire, ni au Commandant de Port, ni à la Chambre de Commerce qui, d'une façon plutôt discourtoise, nous a éliminés de la compétition, en nous préférant un concurrent du Havre d'ailleurs puissant dans cette catégorie de navires.

Nous avons donc été amenés à protester et à faire un procès à la Chambre de Commerce et au Commandant Lantrade, via le Ministère de l'Équipement, ce qui est toujours assez délicat, car au fond nous n'en voulions pas du tout au Ministère, mais comme il couvre de son autorité son collaborateur et sa Compagnie Consulaire de tutelle, il faut bien s'adresser à quelqu'un.

La lutte a été homérique, mais elle nous a montré beaucoup de personnes sous un jour différent de celui auquel nous étions habitués. C'est de cela surtout dont nous sommes plutôt amers, mais nullement découragés.

La Chambre de Commerce de Cherbourg, par contre, qui avait été abandonnée par la même Compagnie de remorquage havraise, a eu recours à nous et nous lui avons permis de faire quelques escales de paquebots, grâce à notre remorqueur « MAXIME HESSE » dont nous vous parlons par ailleurs.

Les choses sont encore loin d'être réglées, mais cela nous a donné le goût de ce métier qui, beaucoup plus sédentaire que notre métier traditionnel, nous a attirés par l'ambiance combative que nous avons menée et continuons à mener contre la Chambre de Commerce et certaines Autorités.

Quant à la pêche, les rendements sont nettement meilleurs, mais nous avons joué de malheur : le prix du poisson a sans doute considérablement augmenté, mais l'importance du tonnage pêché est moindre et nous venons d'avoir un assez gros pépin qui a obligé le retour anticipé de notre chalutier-congélateur « NÉVÉ », après celui du « MARIE-de-GRÂCE », l'automne dernier. Quant au thonier-congélateur « ILE-de-SEIN », qui a été lancé en toute simplicité, il prendra la mer le mois prochain. Nous avons bon espoir. C'est un peu pour lui que nous envisageons de nous installer au Gabon pour y créer un frigo qui sera certainement à l'origine d'activités différentes et peut-être même avec des prolongements maritimes.

Il en sera de même à Saint-Pierre et Miquelon, où deux de nos Directeur et Ingénieur vont aller prochainement pour étudier sur place le problème de la pêche.

Quant à notre trafic traditionnel, le pondéreux, nous y pensons avec mélancolie car le pavillon français a complètement disparu, tout au moins pour les petits tonnages. Nous attendons de connaître ce que la Marine Marchande compte faire à ce sujet, pour prendre nos dispositions, et en cette période de l'année, période de renouveau et de

retour du beau temps, contrairement à l'habitude, nous sommes optimistes et nous espérons que tout ira mieux.

Puisse-t-il en être de même sur le plan international, où l'éternelle querelle se poursuit, en Extrême et Moyen-Orient.

Le remorqueur Maxime Hesse

--o-0000-o--

SILLAGE

ÉDITORIAL

C'est devenu une pratique constance que de « chiner » fort gentiment d'ailleurs les services de la Météorologie lorsqu'ils se trompent dans leurs prévisions. Mais que pourrait-on dire des erreurs qui sont commises par les services d'une haute technicité scientifique qui constituent la « perspective » et contribuent à la mise sur pied des plans économiques et financiers, lesquels sont à la base de toute la politique dans nos pays.

Ces services sont dirigés par des Personnalités éminentes, tant scientifiques qu'industrielles. Leurs services pratiquent une science moderne qui complait à une jeune génération obnubilée par les nouveautés ; mais quand on constate les résultats, quelle déception ! Pour l'énergie, par exemple, que d'usines, centrales électriques devaient fonctionner au charbon, qui maintenant fonctionnent au fuel, quand on ne parle pas de gaz naturel. Et c'est sur de telles bases, qu'a été conçue la flotte de navires spécialisés et notamment celle qui fut mise sur pied il y a bientôt 10 ans au service de l'ATIC

Nous nous rappelons encore les premières réunions lors de la constitution de cette flotte, lorsqu'un de nos Collègues, dans une brillante envolée, prédisait que le monde nous envierait cette nouvelle Flotte ! Or nous propositions pour la réaliser des bateaux de 10 et 12.000 t. et des plus gros de 30.000 t. Nous n'avons pas été suivis. Tout le monde a construit des bateaux de 16/18.000 t., et peu d'années après, chacun n'avait rien de plus pressé que de s'en débarrasser.

Heureusement nos avis ont été pris en considération pour le « CAL YMENE » et l'« AM-PHIOPÉ » et ce sont ces deux derniers qui restent pratiquement de ce grand programme.

Un autre exemple de l'inexactitude de la prospective en matière économique est offert par le marché des frets. Personne n'avait prévu l'effervescence à laquelle nous assistons depuis quelques mois et principalement pour les pétroliers.

Il y a un an à peine, après une crise qui se prolongeait depuis 7 à 8 ans, nous commençons seulement à ressentir une légère amélioration des taux de frets, mais même alors, personne n'aurait osé prédire le boom de ces derniers mois.

Pour le pétrole, c'est de la pure folie, les chantiers de construction sont garnis pour 3 ans, on s'arrache les 250.000 t. et on parle maintenant de 400.000 t.

Or nous assistons, semble-t-il, à une modification du climat entre l'U.R.S.S. et les U.S.A. sur le Moyen-Orient. Si le canal de Suez était ouvert le mois prochain qu'advierait-il de tout cet ensemble ?

Pour les gros bulk-carriers, l'avance est également très sensible, mais de beaucoup plus modérée.

Quant aux lignes régulières, il y a une hausse, mais qui correspond tout juste aux surcharges du prix de revient. Comme à l'accoutumée, cette catégorie de navigation, en écrêtant les extrêmes, présente plus de sécurité, quand on a la chance naturellement de faire partie des Conférences.

Il ne faudrait pas cependant conclure que tous les armements bénéficient de cette hausse spectaculaire; seuls les armateurs qui disposaient de bateaux libres d'engagement en profitent intégralement, mais ils sont peu nombreux. Il serait bien imprudent de passer commande d'un navire à un chantier sans s'être assuré au préalable d'une charte-partie de sécurité d'exploitation.

Pour nous, il est agréable de constater cette ambiance générale qui n'est pas sans une influence sensible sur nos propres affaires. C'est un climat bien moins déprimant que celui que nous avons connu toutes ces dernières années.

Certes, nous n'avons plus de pétroliers ; il y a déjà plus de 4 ans que nous avons vendu l'«ATHÉNÉE» car à l'échéance de son contrat favorable, il était d'une exploitation déficitaire.

Nous avons, dans les dernières années, été principalement préoccupés par la reconversion de notre flotte pondéreuse constituée par nos 17 navires de 3.000 / 5.000 t. qui assuraient l'approvisionnement de notre clientèle de tradition. Nous n'étions donc pas aptes à prendre position pour des opérations spéculatives.

L'évènement heureux pour nous de ces derniers temps, ce fut l'achat du quirat de l'UNION NAVALE, c'est-à-dire les 50 % qu'elle possédait dans l'«AMPHIOPÉ».

Ce navire fut construit il y a 8 ans avec un contrat de 10 ans pour l'ATIC 11 était déjà en début d'exploitation quand les premiers bruits pessimistes circulaient sur la continuité de ce contrat. A plusieurs reprises d'ailleurs l'ATIC nous avait manifesté ses craintes; et ces derniers temps, elle nous confirmait qu'elle n'en avait plus l'emploi. Une lettre de garantie lors de la construction, nous assurait que pendant 10 ans, c'est-à-dire l'exécution du contrat ATIC, il ne pouvait être question de cession de parts. Comme l'UNION NAVALE désirait essentiellement se dégager de ce bateau, et comme les

relations amicales que nous avons avec elle nous incitaient à chercher une solution, nous n'avions qu'une possibilité : nous substituer à l'acquéreur éventuel, c'est ce que nous avons fait.

Le navire dégagé de sa charte, s'est trouvé libre et nous avons pu conclure une utilisation pendant 3 ans dans des conditions favorables, étant donné l'ambiance du marché.

Quant au « CALYMÉNÉ », il est toujours sous contrat ATIC, mais mis plus tôt en exploitation, il devrait, dès l'an prochain, se trouver libéré. L'UNION NAVALE est toujours propriétaire de 45 % du bateau ; espérons qu'à l'époque nous pourrons renouveler une charte-partie favorable.

Devant ce boom si subit, nous n'avons pas voulu rester en retard et nous saisi au vol la reprise d'une option d'un navire de 16.000 t. construit en Allemagne st, commandé par la COMPAGNIE MIXTE, option qui n'avait pas été levée.

Bien que ce type de bateau, plus près du navire de ligne régulière que du pondéreux, ne cadre pas spécialement avec nos activités, nous avons pris position et nous attendrons les événements. Nous vous entretenons d'ailleurs de plus de détails techniques sur la rubrique « bruits de coursives ».

Nous venons également d'acheter un navire bananier qui sera baptisé « DANAÉ » et qui renforcera notre position au Maroc. Vous vous rappelez que nous avons pris une forte position en Afrique du Nord, tant sur l'Algérie que sur le Maroc. L'effondrement des trafics, les relations de plus en plus difficiles avec ce nouvel État, font que nous n'espérons pas beaucoup d'amélioration du côté Algérie ; par contre, il en est tout différemment du Maroc dont le comportement financier et économique est orthodoxe et dont la production fruitière devra toujours trouver son écoulement sur l'Europe du Nord.

Vous vous souvenez sans doute de la concurrence qu'il y avait eue entre la SAGA, MULLER, FRED OLSEN et nous. Par suite d'une alliance heureuse avec un Marocain, nous avons obtenu le plus gros coefficient de remplissage l'an dernier et nous augurons bien de cette nouvelle unité dans ce secteur. Nos collègues concurrents semblent, par contre, être en perte de vitesse sur ce secteur.

Une autre initiative sur laquelle nous comptons dans l'avenir, est celle de l'UNION MARITIME DE DRAGAGE, Société à laquelle nous participons et qui, tout récemment, a bien voulu nous confier la gérance d'une drague qu'elle venait d'acheter d'occasion pour assurer une campagne de dragage dans les ports du Nord.

Tous nos ports maritimes étaient dans l'obligation de recourir à des Compagnies étrangères, hollandaises et belges, pour les travaux de dragage et l'Administration française ayant éprouvé quelques mécomptes, elle a favorisé la constitution d'une nouvelle Société comprenant principalement l'UNION NAVALE, à laquelle ont été associés des entrepreneurs de Travaux publics et d'autres armateurs, dont la SNC. Comme il y aura de lourds investissements pour équiper la France en dragues, il est possible que nous ayons un rôle à jouer.

De même et malgré le geste plus qu'inamical de la Chambre de Commerce de Caen vis-à-vis de la SNC., nous nous attachons à assurer le service de remorquage, car nous sommes persuadés que, dans l'avenir, comme nous le préconisons depuis déjà de nombreuses années, Caen sera desservi en pondéreux par poussage de barges et nos remorqueurs seront vraisemblablement l'élément moteur de cette combinaison.

Nous y voyons sans doute une continuation de notre activité traditionnelle, mais surtout la possibilité d'offrir au personnel navigant des postes qui tout en restant maritimes, présentent plus d'attrait pour la vie familiale si souvent bouleversée par la mobilité des trafics au commerce.

Mais nous ne sommes pas sans ressentir les effets des concurrents ; et nos prévisions doivent être affectées d'un certain coefficient, malgré le vif désir que nous ayons d'aboutir.

Notre grande préoccupation reste toujours, malgré l'espoir que nous avons eu au début de l'année sur l'utilisation de nos anciens bateaux d'Algérie-Maroc, la reconversion en navires frigorifiques et nous craignons bien de ne pouvoir faire la jonction avec la campagne d'hiver et d'être obligés de désarmer un ou deux bateaux d'ici le mois de novembre. Pourtant, nous avons des promesses et des contacts intéressants avec l'Amérique Centrale et Cuba en particulier.

Nous poursuivons aussi nos études pour la pêche et les transports annexes frigos qui peuvent en résulter et un de nos Commandants est allé faire une étude fort intéressante sur la Guyane. Nous vous tiendrons au courant de toutes ces activités au fur et à mesure où elles se préciseront.

Par ailleurs, les ex-filiales de la Société Navale Caennaise qui maintenant sont sous la direction de la Société financière SoFiMari, se portent, dans l'ensemble, assez bien. Les limitations du crédit nous donnent des préoccupations aussi restons-nous prudents et freinons-nous certaines initiatives, qui paraissent attractives, mais qui risqueraient d'être funestes si elles tournaient mal.

Pour la petite histoire, nous vous rappelons l'une d'elles qui heureusement évolue bien : c'est la Société Immobilière de Soulac en Gironde.

Notre Menuiserie industrielle, la SoMaTraM, avait enlevé l'adjudication de tous les appartements d'un groupe d'immeubles sur une plage en Gironde, en voie de développement; mais l'entreprise pilote ayant fait faillite, nous étions entraînés dans une perte sévère. C'est hélas le sort de tous ceux qui travaillent dans le bâtiment; à cause des mauvaises habitudes de l'organisation des sous-traitances.

Nous nous sommes donc substitués au promoteur, avons repris l'ensemble des travaux publics d'ailleurs fortement avancés et nous avons terminé les travaux pour nous livrer à la commercialisation de tous les appartements et studios. Une partie est déjà vendue depuis cet été et nous avons bon espoir de liquider le tout l'an prochain, dans de bonnes conditions. Ainsi une affaire qui se révélait lourde de conséquences, va se terminer par un profit non négligeable.

Tout ceci pour vous montrer que la SNC qui vient de traverser une période toujours à l'affût d'idées nouvelles, et qu'elle remercie à l'avance tous ceux qui par leurs informations, peuvent contribuer à provoquer de nouvelles initiatives.

Tous ces bons résultats sont l'oeuvre d'une équipe qui, suivant la tradition, collabore à la prospérité du même pavillon.

Soyez en les uns et les autres remerciés.

BRUITS DE COURSIVES

La SOCIÉTÉ Navale Caennaise vient d'acheter d'occasion le navire fruitier «FRANCHI-NA FASSIO» baptisé «DANAÉ». Ce navire construit en 1954 a un D.W. de 3.020 t. et une capacité cubique de 180.000 pieds cubes. Son moteur MAN de 4.670 CV lui donne une vitesse de 15 n. - Ses 10 cales peuvent descendre à 120. 1

Nous reviendrons dans le prochain SILLAGE sur les caractéristiques de ce reefer actuellement en armement à Gênes et qui sera affecté notamment au transport de fruits et primeurs au départ du Maroc.

La SNC a commandé aux Chantiers de Warnowerf de Rostock (Allemagne de l'Est), un cargo à moteur de 14.000 t. D.W. - Ce navire qui sera livré courant du deuxième trimestre 1972, est du même type que le «SAINT-VINCENT» (S.N.O) le «VILLE-de-SÈTE» (Nochap) - Il est destiné notamment au transport des marchandises diverses.

Son moteur MAN est d'une puissance de 11.200 CV qui lui donnera une vitesse de 19 n. 3.

La SOCIÉTÉ Navale Caennaise a commandé aux Chantiers S.I.C.C.N.A. de StMalo un remorqueur du même type que le «ING. MAXIME HESSE» pour livraison fin 1970.

La SOGÉNA a commandé à la SoCaRéNaM, Calais, qui a déjà construit le «MAXIME HESSE» un remorqueur en tous points identiques pour livraison mi 71.

La Société INDUSTRIELLE D'ARMEMENT ET DE PÊCHE - SIAP - Société Réunionnaise à laquelle participe la SNC vient de mettre en exploitation un thonier-palangrier-congélateur, le «SIAP» qui pêchera en Océan Indien.

Le Thonier-congélateur « ILE-DE-SEIN » dans lequel le groupe SNC possède 54 % est maintenant en exploitation dans les eaux d'Afrique Noire ; il est géré par l' A.C.A.F. et l'Armement GLOAGUEN.

· Le Chalutier « CROIX DE LORRAINE » commandé par la Direction des DTOM. et dont la gérance nous a été confiée par l'État, a commencé son exploitation dans les eaux métropolitaines avant de se rendre ultérieurement à Saint-Pierre et Miquelon qui sera sa base de pêche.

Nous consacrerons un article du prochain SILLAGE à ces 3 unités qui témoignent de la reconversion dans la pêche d'une partie des activités de la SNC

--o-0000-o--

SILLAGE

ÉDITORIAL

L'an dernier à pareille époque, nous nous proposons d'insuffler au «Sillage» un dynamisme plus conforme aux nécessités de l'information. Dans l'année 1969, en effet, nous n'avions édité qu'un seul numéro : celui de NOÉL ; cette fois, en 1970, nous en aurons fait paraître trois et il nous semble que c'est là une cadence suffisante, d'autant qu'il n'est pas survenu beaucoup d'éléments nouveaux depuis le numéro de septembre dernier.

Nous continuons à bénéficier d'une période favorable, le marché des frets est toujours satisfaisant, quoique manifestant déjà un certain tassement, mais nullement inquiétant pour l'instant.

La brusque montée des frets avait été la conséquence du développement subit et imprévu des industries lourdes. Il faut constater que si, pour le pétrole, la demande est toujours très active et si es taux se tiennent à des niveaux très élevés, par contre, pour les aciéries il en est tout autrement, les prix de l'acier diminuent et les cadences de fabrication également. Il semblerait donc que l'on aille vers un léger tassement dans les mois à venir. Certains grands Courtiers qui se disent prophètes, prédisent une diminution constante jusqu'au printemps prochain qui reverrait l'application des taux anciens, toutes proportions gardées. Souhaitons qu'ils se situent toujours quand même un peu au-dessus des prix de revient ! ...

Un élément inquiétant cependant : la grève des mineurs anglais, qui vient de provoquer une chute des frets par suite de la disparition du trafic charbon en sortie de Grande-Bretagne. Pour l'instant, cela ne concerne que -les navires de petit tonnage, toujours les plus vulnérables ; bon nombre d'entre eux se sont trouvés sans emploi.

Nous avons eu, cet été, quelque gêne pour placer les bateaux fruitiers-congérateurs. Nous espérons que l'an prochain nous arriverons à les utiliser totalement, évitant ainsi les désarmements auxquels nous avons été encore contraints cette année, malgré nos espoirs.

Dans le courant de l'été, nous avons acquis le « DANAÉ », un nouveau navire bananier et nous avons eu la surprise de constater qu'il pouvait atteindre des températures de -18°/-20°, ce qui permet de le classer parmi les navires frigos. Par contre, nous avons dû effectuer beaucoup de mises au point avant sa remise en exploitation, si bien qu'acquis au début août, ce n'est que ces jours derniers, en novembre, qu'il a enfin pris son service.

Autrement, l'ensemble de la flotte a tourné normalement, malgré la crise très prononcée sur les bois exotiques ; nos importations à Caen ont diminué de plus d'un tiers, en raison du coup de frein qui a été donné dans notre économie nationale au secteur du Bâtiment et constructions neuves ; les négociants-menuisiers étant « sur-stockés » n'ont pas fait appel, cet été, à nos services pour l'approvisionnement de leurs chantiers. Heureusement que: nous avons pris place dans la zone de Côte d'Afrique sur l'Espagne, ce qui nous a permis de garantir une exploitation continue à nos navires.

Nous avons par ailleurs, poursuivi toute une série d'étude sans aboutir pratiquement à des résultats concrets. Seule l'étude de l'exploitation d'un navire roll-on/roll-off en collaboration avec un armement méditerranéen se poursuit, mais aucune décision n'est encore prise, les avis étant très partagés sur l'emploi de ce bateau sur le Maroc ou sur l'Algérie.

Il y a un fait marquant dans le maritime : c'est la fusion de deux Grands de l'Armement : les Chargeurs Réunis et Delmas-Vieljeux, dans leurs activités de Côte d'Afrique. Nous avons de bonnes relations avec ces deux Armements, nous ne pensons pas que cela puisse présenter d'inconvénient pour nous. Nous continuons, en effet, à desservir les ports secondaires où les escales des très gros navires de ces Compagnies ne conviennent pas à la taille majestueuse de leurs nouvelles unités.

Le trafic du vin a été relativement satisfaisant jusqu'à présent, mais la récolte métropolitaine s'annonce presque miraculeuse ; est-ce qu'il n'en résultera pas de conséquences sur les transports de vin en vrac ? C'est à craindre. Mais le vin est une boisson qui tend à s'europaniser : nous espérons arriver enfin à réaliser notre implantation en Allemagne qui est restée au statu quo depuis de longs mois, en raison de complications administratives. Il est vraisemblable que nous participerons aussi à la construction d'un chai en Angleterre, nos Amis, l'armement t.M.V. de Montpellier-Sète ayant eu l'amabilité de nous proposer cette collaboration

Le secteur de la grande pêche sort du marasme quant au prix, mais malheureusement les résultats de pêche sont très décevants quant à la qualité (plus de colin noir que de cabillaud).

Ces résultats sont d'ailleurs tout aussi décevants, mais quant au tonnage, pour le thonier-congélateur «ÎLE-DE-SEIN» spécialisé dans les pêches de Côte d'Afrique, que pour le «CROIX DE LORRAINE» provisoirement exploité sur nos côtes, en attendant d'aller à St-Pierre et Miquelon.

Nous restons persuadés qu'il faudrait abandonner certaines méthodes consacrées par l'habitude, mais qui n'ont plus leur raison d'être dans notre «environnement» économique actuel. Il est à craindre qu'il nous faille bien longtemps pour convaincre les hésitants.

Quant à notre Société Financière, SoFiMari, elle orchestre l'ensemble de toutes les filiales. Comme vous le savez, le secteur des promotions, lotissements, constructions, est en sommeil, l'accroissement du coût de l'argent a donné un coup de frein à toutes ces activités. Nous ne sommes engagés que très modérément dans ce secteur et nous ne cherchons pas à le développer avant que les besoins ne s'en fassent sentir.

La Mécanique, SoRéNaM, et sa filiale du Nord, SoCaRéNaM, s'affirment par la qualité de leur travail et par les appréciations flatteuses de certains des clients. Il est vraisemblable que nous allons développer l'activité de la filiale, SoCaRéNaM, dans la région de Boulogne ; nous y sommes incités par la quantité de navires de pêche dont le nombre croissant nécessite des interventions plus fréquentes des ateliers de réparation.

Quant à la SoMaTraM, elle est bien pourvue en travail, mais elle ressent toujours les faillites des chefs de file du bâtiment, dont un grand nombre sont en difficultés financières. Nous voudrions diversifier son activité dans le bois, mais nous hésitons toujours, car ce métier présente vraiment trop de risques.

Les trafics portuaires sont également en régression et la SOGÉNA en subit les conséquences. Seul point satisfaisant, le développement des pâtes de bois à Calais. Pour le reste, nous nous démenons, nous bataillons, nous restons pleins de confiance, mais nous avons toujours autant de mal pour progresser.

Quant aux frigos, la section entreposage a sérieusement diminué par suite de la disparition des stockages de beurres et viandes. Par contre, nous développons le secteur surgelé.

Puisque nous sommes à la veille d'une nouvelle année, nous adressons à tous ceux qui nous entourent, nos vœux les plus chaleureux pour eux et leurs familles et nous les remercions de leur précieuse collaboration dont nous aurons particulièrement besoin dans les mois à venir.

En cette fin d'année, nos pensées sont encore plus près de ceux qui sont loin de nous.

--o-0000-o--

SILLAGE

Notre «numéro de Printemps» ne vous apportera pas de nouvelles sensationnelles sur nos activités.

Nous allons, tout d'abord, passer en revue les faits dignes d'être signalés.

Commençons par le marché des frets qui, comme vous le pensez, conditionne nos résultats.

L'année 1970 fut bénéfique, surtout pour les Armateurs qui étaient libres de tout engagement.

Les taux du marché traditionnel du tramping se sont nettement améliorés au cours de 70 : 20 à 30 %, mais en fin d'année les cours montraient quelque lassitude ; et dès le début de 1971, ils se sont effondrés à des niveaux que nous avons connus environ 1 an à 1 an 1/2 auparavant, c'est-à-dire que nous sommes retombés dans une période de marasme.

Naturellement les frets des pétroliers et des bulk-carriers restent en dehors de ces considérations,

On aimerait comprendre les raisons de cet emballement et comme corollaire on voudrait savoir pourquoi il été suivi si vite d'un effondrement. Le plus vraisemblable est que la brusque montée de l'an dernier correspondait à une ambiance non contrôlée, due o une concomitance des préoccupations de différentes industries et surtout de l'industrie japonaise qui s'est engagée, semble-t-il, bien plus qu'il n'était besoin, par une crainte panique de non approvisionnement de ses usines. De là, un choc en retour d'autant plus sec que la montée fut incontrôlée, le rappel à raison «par élastique» fut, en effet, beaucoup plus rapide que n'avait été la hausse. Certains esprits caustiques prétendent que c'est le développement néfaste de l'informatique et de toutes ses machines qui serait la cause de ces grossières erreurs.

Quoi qu'il en soit, la profession qui somnolait depuis sept ans est sortie de sa torpeur dans une situation particulièrement démoralisante,

Autre préoccupation : les grèves. Elles ne sont pas totales, mais elles sont latentes dans beaucoup de ports et le port de Rouen notamment se signale dans ce triste palmarès. Contre cela nous ne pouvons rien, mais nous tenons à manifester notre reconnaissance

à ceux qui, partageant nos soucis, nous aident à trouver des solutions aux difficultés qui se présentent pratiquement à chaque escale.

Les problèmes de change sont primordiaux, puisque conditionnant notre politique financière. Ils sont sans changement, c'est-à-dire sans solution et nos préoccupations sont grandes dans ce domaine, en raison de la reconversion de la flotte.

Notre trésorerie est constituée obligatoirement de Francs. Certaines de nos dettes sont en Florins et nous surveillons les positions relatives de ces monnaies. Les pays à change avantageux sont l'Allemagne, la Suisse, la Hollande; plus incertain est l'Angleterre; enfin celui sur lequel on se permet d'émettre un doute, ce qui autrefois eut été un crime de lèse finance, est le dollar. Il est certain que par son potentiel mondial, il met dans l'embarras beaucoup de pays qui sont obligés d'absorber les excédents de trésorerie en dollars, ce qui n'est pas sans amener des complications.

Pour la Navale Caennaise, l'année 1970 a été meilleure et nous vous en dirons quelques mots dans la rubrique concernant les bilans de l'année dernière.

Pour l'instant, les résultats sont favorables. Nous n'avons plus de petits bateaux charbonniers, donc ce sont les affrétés étrangers qui supportent les conséquences du marasme actuel.

Pour les frets de lignes, la Côte d'Afrique a revalorisé ses taux et nous sommes satisfaits du rendement de nos bateaux sur ce secteur.

Vous savez qu'une de nos préoccupations c'est l'utilisation de tous nos navires bananiers-frigos et nous les avons à peu près utilisés cette année dans de meilleures conditions dans l'ensemble à une ou deux exceptions près.

Par contre, le trafic d'Algérie lignes régulières va toujours en se réduisant et cela va nous amener à prendre des positions et à réaliser des ententes avec les quelques Collègues qui restent dans cette zone. Cela aura certainement des conséquences pour le Bureau de Marseille. Nous sommes en pourparlers depuis plusieurs mois avec des Collègues qui veulent bien envisager une collaboration et cela pourrait étayer notre activité marseillaise qui a subsisté jusqu'à présent malgré bien des complications.

Quant à la ligne de Madagascar, les tornades ont détruit les bananeraies. Le prolongement du statut de Suez fait que nos voyages sont dissociés mais néanmoins les dirigeants de ces services en ont tiré le meilleur parti et nous attendons que la libre circulation de la Méditerranée reprenne pour concrétiser nos efforts.

Quant à nos deux gros navires : «AMPHIOPÉ» et «CALY MÉNÉ», ils sont convenablement affrétés. Puissent les chartes être exécutées jusqu'au bout! En tout cas, ce seront les deux seuls navires de l'ancienne flotte créée il y a 10 ans par l'ensemble des

Armateurs et l'ATIC qui auront exécuté jusqu'au bout les engagements conclus à cette époque. C'est d'autant plus curieux que chacun d'eux constituait un prototype que nous avons recommandé à l'époque aux fondateurs de l'Union Navale alors que nos Collègues proposaient toute une flotte de 18.000 t. La prospective de la SNC a donc été beaucoup plus près de la réalité que celle de nos Collègues.

Mais tout cela c'est du passé et il nous faut penser à l'avenir ; et, dans ce domaine, le champ d'action est illimité, le tout est de bien choisir et de se consacrer à des trafics durables et rentables. Or, beaucoup de places sont prises, les principales - notamment. Ne songer qu'à étendre notre action dans les Conférences où nous sommes déjà admis - dans certains cas on pourrait même dire tolérés - serait déraisonnable. Il faut donc être à l'affût de tout ce qui peut être fait à l'étranger et, dans cet esprit, M. Etienne PRUVOT va entamer en Amérique du Sud un voyage de prospection.

A la suite de tous les documents et informations que nous avons glanés et étudiés, il s'avère que dans dix ou quinze ans l'Amazone sera le fleuve de la cellulose et, comme nous avons déjà beaucoup d'activités dans ces transports, il nous faut donc prendre la place en bon temps pour être à même de démarrer au moment propice.

D'autre part, notre conversion dans la pêche s'accroît. Il y a trois ans, nous commençons par un morutier puis peu après nous avons traversé une période d'effondrement des résultats vraiment très inquiétante. Afin de les compenser, et constatant combien les thoniers-congélateurs avaient un bon rendement, nous avons pris une participation majoritaire dans l'un d'eux. Or, depuis lors, les morutiers ont un rendement excellent et ce serait plutôt les thoniers qui laisseraient à désirer.

Nous vous parlions précédemment de l'incertitude de la prospective. Quel terme pourrions-nous employer en ce qui concerne le poisson ? ... c'est l'effondrement de toute prévision.

Quoi qu'il en soit, nous avons été amenés à prendre une participation dans une affaire malouine nous plaçant ainsi d'un seul coup comme un des Armements importants de la pêche.

En ce qui concerne le thon, les avis étaient partagés, nous étions très jeunes dans la profession pour avoir une opinion mais néanmoins nous pouvions exercer un choix et nous avons conclu en écoutant les uns et les autres que les Basques de St-Jean-de-Luz nous paraissaient être les plus près de la vérité. Très gentiment, nos Collègues des autres régions avec lesquels nous venions d'ailleurs de traiter un demi-thonier-congélateur neuf, cherchaient à nous faire changer d'opinion. L'essai fait par les Luziens est tellement concluant que ce sont tous nos Collègues qui reviennent mainte-

nant à notre point de vue. Les Luziens, en effet, quittant les secteurs battus n'hésitent pas maintenant à aller dans le Pacifique et, contrairement à tout ce qui leur a été prédit, ils ont rempli rapidement leurs bateaux. Conclusion : nous faisons une alliance avec eux pour le premier navire qui s'appelle le «BISCAYA» muni d'un hélicoptère de recherche et nous nous inscrivons pour une deuxième unité en pensant à la création d'un frigo à Bayonne et à d'autres activités dans la région.

La situation de la FinFranLine est satisfaisante, le navire a eu un meilleur rendement, nous sommes maintenant dans le secteur de recettes mais nous n'avons pas encore épongé les pertes qui se montaient à 750.000 F. Après un démarrage difficile il nous reste encore 250.000 F. à récupérer.

Nous voudrions essayer d'inciter nos collègues et amis à mettre une deuxième unité sur ce secteur; des pourparlers continuent.

Quant à nos différentes filiales, elles sont dans 1 'ensemble en situation favorable. Une exception pour la SoMaTraM, notre affaire de menuiserie ; malgré tout le mal que nous nous donnons, malgré les charges financières que nous nous imposons, malgré un personnel particulièrement compétent et malgré une ambiance de collaboration totale entre nous, nous sommes grevés par les faillites des travaux publics et par les charges financières; c'est vraiment un métier particulièrement handicapé. Nous ne sommes pas les seuls à en souffrir mais cela ne nous console guère.

Quant aux affaires de mécanique, elles vont mieux. La SOR ENAM fait connaître partout la qualité de sa production et de son travail et la SOCAR ENAM qui avait eu une période difficile par une prise peut-être inconsidérée de commandes de petits navires, a pu redresser la situation. Elle va nous livrer prochainement un nouveau remorqueur de 1.400 CV et nous avons une commande extérieure d'un Collègue de St-Louis-du-Rhône.

C'est digne d'éloge de pouvoir offrir ainsi un prix compétitif avec les étrangers étant donné que nous ne toucherons aucune subvention ; celles-ci ont été réduites certes mais nos collègues sont encore légèrement avantagés dans ce sens.

Le Frigo également se développe. Nous sommes en pourparlers pour en reprendre un nouveau à Douarnenez. M. Philouze a mis sur pied une organisation de pêche fraîche au Gabon en attendant de créer le grand frigo d'Owendo qui est mis en discussion par suite des modifications dans la construction de ce port.

À St-Pierre-et-Miquelon, notre association pour le frigo a démarré et c'est la NAVALE qui va donner un stimulant pour l'exploitation de petits navires et collecte de poissons pour les traiter soit à St-Pierre, soit en France.

La SOGÉNA, par contre, a eu un gros déboire : alors que tout semblait pour le mieux dans la meilleure des activités portuaires, nous avons découvert en décembre un manquant de plus de 10.000 HI dans nos vins. Nous ne pensions pas la chose possible et nous suspicions tout un trafic de détournements. Certes, il y a eu des malversations mais elles sont peu de chose en comparaison de notre mauvaise administration ; cela a été une grosse déception et, malgré nous, nous avons dû prendre les sanctions qui s'imposaient.

Nous avons, profitant de cette occasion, fusionné notre chai avec celui de nos collègues Schiaffino avec lesquels nous poursuivions une lutte stérile. C'est le seul élément favorable de cette grande déception.

Résultats de l'exercice 1970 - Nous vous les donnons brièvement puisqu'ils n'ont pas encore été présentés à l'Assemblée Générale mais il est à peu près certain que les propositions seront adoptées.

Les résultats cette année sont infiniment meilleurs et pour la première fois depuis bien longtemps nous avons réussi à couvrir nos charges d'exploitation car les bénéfices que nous dégagions jusqu'à présent n'étaient en fait que des plus-values sur les bateaux revendus et complètement amortis. Certes, c'est un moyen de garder par devers soi des possibilités d'actif mais ce n'est tout de même pas une méthode qu'on puisse conseiller pour une exploitation normale.

Notre grave problème est de construire et le plus rapidement possible des navires neufs et cela va nous amener à reprendre une politique d'emprunt. Il ne suffit pas quand on voit un bilan d'avoir une impression très favorable, il faut que la trésorerie suive, pastichant un mot célèbre, et il faut surtout rester très prudents pour ne pas avoir de heurts dans les paiements et tomber sous les Fourches Caudines de banquiers qui ne pratiqueraient guère les sentiments pour nous permettre de passer une période difficile.

--o-0000-o--

n°79 - décembre 1971

SILLAGE

Le Comité d'Entreprise de la SNC et son Président vous adressent leurs vœux de fin d'année et vous assurent de leurs meilleurs souhaits de Nouvel An.

Contrairement à l'habitude, je ne vous rédigerai pas d'éditorial relatif à toutes les activités du Groupe SNC, puisque vous êtes déjà au courant par les comptes-rendus du Comité d'Entreprise.

D'ailleurs je ne pense pas que pour la plupart d'entre vous, vous ayez tellement à cœur de connaître nos projets et nos difficultés.

Depuis plusieurs mois, obéissant aux instructions de vos Syndicats, vous vous évertuez à rendre chaque jour plus difficile notre tâche et à rendre impossible l'exploitation des navires sous pavillon français.

Certes, un grand nombre se rendent compte du préjudice qu'ils font à la Compagnie, mais néanmoins les résultats des votes sont là et nos navires sont contraints à l'inaction.

Pour nos clients qui avaient contracté ces frets dans une période qui nous était favorable, c'est une chance inespérée, car ils en profitent aussitôt pour résilier contrats ou chartes-parties.

Nous avons toujours, dans le passé, attaché beaucoup d'importance à l'opinion que pouvait avoir le personnel navigant de la SNC et nous l'avions toujours tenu au courant de nos faits et gestes.

Devant les modifications profondes des tendances, constatant que tout ce qui est syndical est maintenant fortement politisé, comme nous n'avons nullement une âme d'apôtre et encore moins celle d'un polémiste, nous n'avons plus qu'une solution : vendre les navires et ne conserver que les trafics de plus en plus rares que l'on pourra encore réaliser sous notre pavillon.

Le Conseil d'Administration de la Compagnie a déjà abandonné l'idée de constructions neuves. Il envisage maintenant, pour desservir les pays étrangers de faire des accords avec les armements extérieurs ; nous ne pourrions, par exemple, tenir le marché espagnol que si nous ne travaillions qu'avec des Espagnols.

Nous avons pratiqué, ces temps derniers, l'affrètement de navires étrangers et nous avons été satisfaits de leurs services. Les Russes notamment qui se sont révélés de très bons time-charters et nous aurions continué si le Gouvernement Gabonais d'une part, et le Gouvernement Espagnol, d'autre part, ne nous avaient demandé de ne pas renouveler ces affrètements, en raison du caractère politique de certaines présences. Nous le regrettons, car nous n'avons eu que des satisfactions quant au travail et quant aux relations.

Ce n'est, certes, pas sans amertume que nous envisageons ce changement profond de notre comportement commercial. Les capitaux qu'il faudrait investir sont sans cesse plus importants et leur rendement est de plus en plus hasardeux. Il vaut mieux ne pas s'entêter, pratiquer d'autres métiers, plutôt que de porter préjudice à l'ensemble industriel et commercial que nous représentons encore.

Puissent ces réflexions inciter certains d'entre vous à plus de modération. Les conseillers ne sont jamais les payeurs et cela me rappelle une fable grecque, d'Ésope, je crois, et datant de plus de 2.000 ans.

« Les Membres fatigués de travailler pour un estomac qui semblait se laisser vivre, résolurent un jour de se mettre en grève. Les jambes refusèrent d'avancer et d'aller chercher la nourriture - les bras se contentèrent de se croiser et ne voulurent plus porter la nourriture à la bouche.

Conclusion : l'estomac mis ainsi en chômage technique, dépérit, mais dans sa faiblesse, il entraînaient ceux qui étaient la cause de cet affaiblissement et bientôt, contraint et forcé, l'organisme dut reprendre ses droits, ses traditions et ses méthodes».

Vous voyez, depuis 2.000 ans, rien n'est changé.

La Fontaine, en son temps, en fit une autre fable.

Il serait peut-être utile que des parodiers ou des amateurs de paraboles reprennent ce sujet pour qu'il soit plus assimilable à la génération actuelle dans une présentation plus modernisée c'est-à-dire plus «pop».

De manière à présenter à la clientèle du Groupe S.N .C. / SoFiMari les activités de celui-ci, notre imprimerie a édité une plaquette.

Nous avons voulu que tout le personnel en bénéficie et c'est la raison pour laquelle vous la trouverez incluse dans le présent numéro de SILLAGE.

Au seuil de cette nouvelle année, elle sera l'occasion pour chacun de prendre mieux conscience de l'importance que représente notre groupe.

SITUATION DES ÉQUIPAGES

A la demande des membres du Comité d'Entreprise, en même temps que chaque numéro de SILLAGE, paraîtra une liste complète des équipages qui sera envoyée à chacun des navires.

Étant donné le format de cette liste, nous ne pouvons l'inclure dans les numéros de SILLAGE.

--o-0000-o--

SILLAGE

ÉDITORIAL

Nous présenterons vers la fin du mois au Conseil d'Administration et Comité d'Entreprise, les comptes de l'exercice 1971.

En ce qui concerne la Navale Caennaise les résultats sont plutôt décevants et il fallait s'y attendre. En effet, le Bilan est en perte, ayant voulu, comme il était sage de le faire, réaliser le maximum d'amortissements autorisés par la Loi. Ceci montre à quel point l'Armement français peut être désavantagé par rapport aux concurrents étrangers dans la compétition internationale, et plus particulièrement pour nos secteurs d'activité. Plus les navires sont de moyens et petits tonnages et plus lourd est le handicap.

Et pourtant l'année 1971 s'annonçait sous les plus heureux auspices. Nous avions connu pendant environ 1 an des taux de frets inhabituels et presque inespérés ; mais dès le mois de mars, la chute fut vertigineuse et en juin, nous étions tombés aux taux les plus bas que nous ayons connus.

Les grèves pernicieuses que nous avons subies et qui ont permis à certains affréteurs de se dégager de leurs obligations, ont contribué à rendre l'exploitation de nos bateaux encore plus difficile ; le trafic des primeurs et le trafic de Méditerranée ont été également perturbés : nous avons eu deux navires désarmés.

Tout ceci nous incite de plus en plus à envisager une reconversion de nos activités mari-times, car nous ne voulons pas perdre l'avantage que représente pour nous une expérience plus que centenaire dans cette profession. C'est à nous de nous adapter, en fonction des conditions qui nous sont faites et si nous ne pouvons plus travailler sous pavillon français, il faut envisager de collaborer avec des armateurs étrangers qui ont plus de facilités et de latitude que nous.

Néanmoins sans toutefois faire preuve d'obstination aveugle, nous étudions tous les trafics qui peuvent encore être réalisés en France ; mais ces études vont nous amener à de nouveaux investissements et pour les réaliser il nous faudra nous dé saisir, dans des conditions aussi favorables que possible, et le marché est au plus bas, d'unités encore valables, mais inexploitable dans les conditions actuelles.

Nous cherchons à développer et nous étudions la construction ou l'achat de navires pour les transports de vins en vrac, ainsi que les produits chimiques, Nous avons réalisé avec l'«ASTRÉE» une combinaison intéressante. Les petits navires sont d'exploitation très difficile sous pavillon

français, nous envisageons la construction d'un navire plus important et donc plus compétitif, en collaboration avec nos Amis Languedociens.

Par contre, nous développons d'une façon très accentuée nos activités dans le secteur de la pêche industrielle où le bateau français peut encore faire front à la compétition étrangère. Comme nous n'avons pas encore l'expérience voulue et suffisante pour être indépendants, nous avons pris des participations dans des navires gérés par des Armements avec lesquels nous entretenons d'ailleurs les relations les plus amicales : L'Armement DHELLEMMES (COBRECAF) qui collabore d'ailleurs avec nous pour les trafics de produits frigorifiques et qui nous a permis d'utiliser nos navires pendant l'été, saison creuse, pour réaliser des transports de thons congelés - et la Société LUZ-ARMEMENT avec laquelle nous avons fait des prises de participation dans des thoniers congélateurs, « BISCAYA » et « GUIPUZKOA » ainsi que la transformation du « DONIBANE » en sardinier congélateur.

Nous avons beaucoup d'espoir pour le développement de ce secteur, auquel nous sommes attachés, en raison de son caractère maritime.

Les autres secteurs d'activité ont été moins perturbés :

- la SOGÉNA, par exemple, a réalisé un bon exercice, après avoir épongé les conséquences des malversations constatées en 1970 pour le secteur Vin,

- la SoFriNo, par les développements qu'elle a pris dans les activités de surgelés et sur-tout dans ses participations dans le secteur de la pêche, résiste à la crise de cette profession. Nous étudions des programmes de spécialisation

pour certains produits nouveaux et notamment les plats cuisinés. Mais la SoFriNo est engagés dans des développements financiers qui, malheureusement, ne peuvent, pour l'instant, être couverts, en raison de la diminution très importante de stockage par entreposage, qui était sa principale raison d'activité au démarrage de la Société et lui donnait des possibilités d'autofinancement.

- la SoMarCo a eu un développement très accentué dans le secteur de l'affrètement. Malheureusement il y a eu un effondrement des trafics des liaisons Gennevilliers/ Grande-Bretagne • la reconversion pour transports routiers restant toujours difficile.

- la SoRéNaM et principalement la SoCaRéNaM ont eu une activité soutenue et les résultats, particulièrement ceux de la SoCaRéNaM sont nettement favorables; par

contre la SoMaTraM nous donne toujours beaucoup de soucis, et nous immobilise des sommes importantes que nous aurions mises utilement dans d'autres secteurs.

La Scierie portuaire, par ailleurs, donne satisfaction.

Après de nombreuses tergiversations, nous avons fini par créer un chai à Speyer, en bordure du Rhin, chai sur lequel nous fondons beaucoup d'espoir pour les développements à venir et nous sommes toujours à l'affût d'études et de projets, mais ceux-ci nécessitent des investissements que malheureusement l'autofinancement ne nous permet pas d'envisager à la cadence que nous souhaiterions.

En résumé, seul l'armement, lourdement handicapé, est une cause de préoccupation, et nous ne sommes pas sans inquiétude sur l'avenir, étant donné les problèmes qui se poseront en cas d'agitation sociale, provoquée par les tendances politiques ... Ces problèmes, nous devons les envisager froidement, si nous voulons survivre, et prendre les mesures qui s'imposent.

Nous avons eu la douleur de perdre, dans un accident de la route, notre Collaborateur, Alain Roussel, qui était le petit-fils du Président Gaston Lamy et le neveu de Monsieur Guillin.

Alain Roussel disparaît au moment où, en reconnaissance de ses mérites, il avait été nommé récemment Président de la SOGÉNA. Il avait réussi à redresser la situation difficile du secteur Affrètement de la SoMarCo, qui nous donnait de nombreuses préoccupations.

Très apprécié des milieux étrangers, il avait noué toute une série de relations amicales. Il venait de réaliser un voyage de prospection au Japon où il avait déjà planté quelques jalons pour le futur.

Son absence se fera sentir lourdement dans l'avenir.

Nous espérons néanmoins poursuivre, avec l'aide de ceux qui collaborèrent avec Lui, l'oeuvre à laquelle il était particulièrement destiné.

--o-0000-o--

PROPOS ÉCONOMIQUES ET MARITIMES

Cette fin d'année semble plus favorable au marché des frets. Depuis le mois d'octobre, en effet, une hausse se manifeste et se maintient pour le tramping en général ; mais cette amélioration a pratiquement peu d'effet pour les navires sous pavillon français. Ceux-ci sont utilisés, comme vous le savez, par l'A.t.I.C. pour les importations de charbon et les taux sont insuffisants pour assurer une rentabilité normale.

Par contre, les armements étrangers qui sont de plus en plus nombreux dans ce secteur, voient leur situation s'améliorer ; mais même pour eux, la période d'été n'a pas été favorable. Néanmoins, ils restent les bénéficiaires de la période actuelle.

Les trafics de blé sont plus nombreux et mieux cotés.

Les réceptions en Russie sont malheureusement lentes, mais dans ce secteur, même en tenant compte d'immobilisations prolongées, il y a une très nette amélioration.

Pour les lignes régulières, par contre, nous n'arrivons pas à récupérer les hausses des coûts d'exploitation. Il y a manque de discipline entre les armements, même dans les Conférences les mieux défendues : la présence constante des outsiders qui harcèlent la clientèle avec des prix en baisse, finit par inquiéter les principaux membres des Conférences qui, malgré les décisions prises cèdent aux menaces et ne peuvent appliquer les projets de récupération des hausses. Tout ceci pour vous dire que ce secteur ne devient pas encourageant.

Pour nos bateaux frigorifiques, par contre, l'emploi a été meilleur. Certes, la concurrence est toujours aussi vive, mais il semble tout de même se dégager qu'en raison du prix de ces navires, du fait de leurs caractéristiques de construction, ces types de navires sont moins nombreux sur le marché.

Nous avons surtout la chance de participer au trafic des poissons congelés, ce qui nous a assuré, cette année, une exploitation plus favorable.

La situation s'est améliorée en Méditerranée où nous avons de grandes craintes sur l'emploi de nos deux navires « ALCÉE » « NIOBÉ » ; nous pensions, en effet, qu'un seul pourrait être accepté dans le Groupe inter-armement auquel nous participons et que

l'autre se trouverait réduit à la portion congrue du marché international. Heureusement il n'en est rien et ces deux navires continuent leur service.

Le trafic du vin donne à nos amis de Sète, t.M.V., quelques soucis ; il y a, en effet, une concurrence très âpre par les pavillons italien notamment et hollandais. Nous serons amenés à envisager la transformation ou la construction d'un navire de plus grande taille, les perspectives d'avenir dans le trafic des vins pour des régions éloignées, semblant se préciser.

Nous avons dû mettre sous pavillon étranger le «CALYMÉNÉ», notre navire de 16.000 t. qui n'avait plus d'emploi au service de l'ATIC et qu'un Armateur Libanais a accepté d'exploiter en voyages continus pour un an, en clinkers et en phosphates. Contractés à une période difficile, les frets ne sont pas élevés, mais pour nous c'est le prolongement d'une situation et nous verrons dans un an si l'on peut ou non le laisser sous pavillon français. Pour l'instant, il est loué en coque nue à un armement étranger qui le gère techniquement et commercialement.

L'«AMPHIOPÉ» continue ses voyages sur le Japon et nous devons reconnaître que nos affrèteurs ont été particulièrement fair-play. Ce navire avait été conclu à une période très favorable et pour plus de 4 Dollars ; les taux ont sombré, ils sont maintenant voisins de 2 Dollars. Entre-temps, le dollar a baissé de plus de 10 % et les charges ont augmenté de plus de 10 %. C'est vous dire que ce métier est sujet à des aléas, qu'il faut beaucoup d'optimisme et beaucoup de conviction pour le pratiquer.

Nous n'avons pas eu à supporter les conséquences de grèves sur le plan maritime, mais par contre sur le plan général le mécontentement des dockers, grutiers, éclusiers, douaniers ont largement contribué à compliquer notre tâche en perturbant la rotation des navires.

Notre section Pêche n'a pas été aussi favorable que l'an dernier. Notre connaissance de la profession se précise chaque jour et nous pensons bien, dans quelque temps, envisager la constitution d'une Société de plus grande envergure, capable de gérer elle-même sa flotte, d'autant plus qu'elle sera incorporée dans tout l'ensemble que constituent nos frigos, nos activités maritimes et nos fabrications de produits surgelés, plats cuisinés, etc ...

Nous avons eu la satisfaction de nous voir confier la gérance de trois navires frigorifiques Libanais.

La ligne de Madagascar a été très perturbée dans le courant de l'année en raison des événements. La situation semble, sinon s'améliorer, tout au moins se stabiliser.

Nous avons été pressentis par des industriels huiliers pour constituer une Société d'armement africaine. Nous avons bien volontiers accepté, mais cela a provoqué quelques remous auprès de nos Collègues, qui se sont empressés d'en constituer une autre, Gabonaise. Ils viennent de nous demander, tout récemment, d'en faire partie, à titre minoritaire. Nous n'avons pas cru devoir décliner cette proposition, mais nous entendons bien qu'elle ne modifiera pas notre politique générale.

La Société Gabonaise SOGAPECHE a commencé ses activités le mois dernier. Deux petits chalutiers sont en exploitation, le 3ème suivra dans quelques mois.

Nos trafics au port de Caen ont considérablement baissé d'importance depuis que nous avons pratiquement abandonné les transports de charbons et minerais. Nous nous maintenons en intervenant dans l'affrètement des cargaisons de Rotterdam sur Caen.

Encore maintenant les charbons U.S.A. sur Caen sont réalisés par un armement Belge, mais !'A.T.I.C. devait renouveler son contrat en réservant ses transports à un des bateaux de l'UNION NAVALE. Cela nous avait contrariés car nous avions justement prévu pour ce trafic le «CALYMÉNÉ» construit tout spécialement pour le port de Caen et qui s'est trouvé écarté de son emploi normal à la fin de la charte de 10 ans qui le liait à !'ATIC. Mais nous apprenons maintenant que c'est un armateur étranger qui va se substituer

Nous restons toujours persuadés que pour obtenir la quintessence des transports de charbons sur Caen, la meilleure solution est d'utiliser des navires de très gros tonnage de 100/160.000 t. avec déchargement au Havre et navettes sur Caen. Nous avons, pendant de nombreuses années, espéré qu'on pourrait utiliser les vieilles coques de nos 3.000 t. à cet usage, ce qui nous aurait permis de rentabiliser plus tôt la station de remorquage de Caen.

Nous aurions bien voulu, nous aussi, construire et gérer des navires de cette taille, mais il aurait fallu, d'abord obtenir les contrats et ensuite en assurer les moyens de financement qui dépassent de beaucoup nos possibilités. Nous avons déjà dû, dans le passé, faire un très gros effort, il nous faudra encore 2 ou 3 ans pour nous libérer complètement de nos engagements antérieurs, un pétrolier de 250.000 t. qui est devenu un type courant, coûte 20 milliards anciens, un bulk-carrier de 120.000 t. coûte onze milliards anciens.

Ce sont les grandes Banques d'affaires qui ont des filiales d'armement qui sont seules capables de se lancer dans de telles entreprises. Elles ont constitué deux

grandes Sociétés, CETRAMAR et AGA et qui détiennent ces bulk-carriers qui, en raison de leur taille, sont de rentabilité plus facile.

En attendant, tous les armements moyens disparaissent les uns après les autres.

Nous nous rappelons que le Président POMPIDOU, quand il était au poste de Direction de la Banque Rotschild, avait donné pour instruction à sa filiale maritime, la S.A.G.A., de vendre ses navires et de se servir des bateaux des Collègues. Avec le temps, son programme a été réalisé et il ne reste plus grand chose de l'ancienne S.A.G.A. qui fut un des armements les plus prospères, après la Libération.

Il y a maintenant des trafics qui ne peuvent être pratiqués que par des navires étrangers.

Vous avez constaté que parmi les activités industrielles de la France, les productions de motocyclettes, d'appareils photographiques, ont complètement disparu ; et bien il en sera de même dans l'armement français dans nos catégories de trafic.

Les très gros navires, ou les pétroliers ou les méthaniers peuvent encore tenir ; mais là aussi que de changements. Tout le monde était plein d'optimisme pour le méthane et les plus hautes techniques s'étaient associées pour construire des navires à caractéristiques de pointe. Or il paraît que le méthane peut être converti en méthanol et que le méthanol peut être transporté dans des navires pétroliers ordinaires. Certes la transformation coûte cher, mais quel prix de revient ne s'améliore pas avec le temps et surtout avec la recherche ? Quand on pense que l'énergie atomique ne coûtera bientôt pas plus cher que l'énergie produite par le pétrole, alors il faut être prudent dans ses conclusions et surtout prudent dans ses investissements.

Cette année, 60 % de la production d'électricité est fournie par la centrale atomique !

Nous nous orienterons tant que nous le pourrons et comme nous le pourrons vers des secteurs plus modestes, surtout vers les secteurs de transports de produits alimentaires, nécessitant des navires délicats, coûteux, et pour lesquels nous pensons pouvoir encore faire flotter notre pavillon.

Naturellement, nous maintiendrons, tant que nous le pourrons, ce qui subsiste de nos trafics d'antan.

Les activités annexes poursuivent leur développement et nous devons reconnaître que nous éprouvons dans ces domaines qui étaient restés pendant longtemps marginaux, mais qui deviennent chaque jour plus importants, beaucoup plus de satisfaction.

La SOGÉNA, après la crise qu'elle a subie il y a maintenant 2 ans avec l'affaire des vins, est bien rééquilibrée ;

A Bayonne notamment, elle compense ses charges et laisse des espoirs d'amélioration ;

Dans le Nord, Calais a émigré en partie à Boulogne où nous avons fait une association heureuse avec des collègues et où nous avons développé sensiblement le trafic des pâtes de bois

Pour la SoFriNo, 1972 sera une belle année car les entrepôts qui étaient vides au début de l'année, sont maintenant pleins de beurre. Ce qui fait le malheur des uns, fait le bonheur des autres. La surproduction laitière a nécessité des stockages très importants, on parle de 400.000 t. dans les entrepôts et nous en avons une bonne partie.

Nous avons dans le cours de l'année, repris le frigo de Douarnenez et l'exploitation en est favorable. Nous sommes en pourparlers pour construire une unité nouvelle à Bayonne et développer Bordeaux.

La fabrication des surgelés s'est améliorée et surtout diversifiée. Nous avons enfin la perspective d'avoir une place importante dans ce secteur particulier de l'industrie alimentaire.

Nos prospections continuent pour St Pierre et Miquelon ; nous aurons des réalisations importantes au début de 73 et nous avons jeté les bases d'implantations à Madagascar.

La SoMarCo, organisme d'affrètement à Paris, a subi les conséquences fort lourdes de la désorganisation des lignes de cabotage entre Paris et la Grande-Bretagne, services qui ont été perturbés par des grèves de toutes sortes et nous avons participé à la constitution d'une Société Anglaise nouvelle, la SEQUANA avec nos amis, LOCKETT et WILSON, qui ont abandonné leurs collègues Anglais.

Nous formons beaucoup d'espoir avec l'équipe de Londres et les quelques armateurs ou clients qui sont venus s'associer à cette initiative.

Il est à signaler qu'à l'instigation d'une maison de Dunkerque, ils ont inauguré un service maritime direct dans les grands canaux du Nord, que ces services démarraient dans des conditions magnifiques, lorsqu'une grève de 10 jours des éclusiers de Dunkerque a tout perturbé et nous a obligés à décharger des navires et à supporter toutes les conséquences de ces transports anormaux. Nous ne savons pas si les éclusiers de Dunkerque ont eu gain de cause, mais une fois encore, c'est le bateau qui a supporté les conséquences.

La SoCaRéNaM Boulogne-Calais et la SoRéNaM Caen se développent et s'équipent. Ayant acquis récemment un atelier à Boulogne, nous envisageons la transformation de

la cale de lancement par la construction d'un véritable bassin de mise à l'eau, en petit, ce que les grands chantiers de St Nazaire avaient réalisé dans le passé.

La SoMaTraM donne encore quelques soucis ; c'est une industrie bien difficile, mais nous sommes en pourparlers pour trouver une solution.

Ainsi donc, insensiblement, lassés de pratiquer une profession à laquelle nous sommes toujours très attachés, nous sommes amenés à nous diversifier pour maintenir notre potentiel.

En cette fin d'année, nous remercions tous ceux qui nous ont aidés et nous adressons à tous nos meilleurs voeux pour la nouvelle année.

En cette période de fin d'année, anniversaire du décès de Monsieur Alain ROUSSEL, disparu la veille de Noël 1971, par suite d'un accident de voiture, alors qu'on le conduisait à Caen, son Souvenir est plus proche des Siens et de Ceux qui l'ont connu.

Que cette pensée incite les automobilistes et les jeunes plus particulièrement, à redoubler de prudence et que ce triste exemple leur serve de leçon.

--o-0000-o--

SITUATION MARITIME – TENDANCES

La situation des frets s'est bien améliorée depuis le début de l'année et cela va nous permettre de prendre plus facilement des dispositions en ce qui concerne l'affrètement de l'«AMPHIOPÉ» dont la charte-partie doit se terminer en juillet et prendre des dispositions pour le «CALYMÉNÉ».

Du plus ou moins bon résultat de cette négociation dépendra notre possibilité de commander un ou deux navires grumiers pour la Côte d'Afrique.

Pour la ligne de Méditerranée, les résultats sont décevants ; c'est une région bien difficile ; mais nous sommes heureux des relations que nous nous sommes créées avec certains de nos Collègues et groupés au sein de SudCargos nous supportons mieux les difficultés.

La Côte d'Afrique nous donne satisfaction. Nous sommes satisfaits des développements que nous avons amorcés il y a déjà un certain temps avec les Espagnols et nous espérons qu'une collaboration fructueuse pourra s'instaurer avec cette clientèle.

Les affrètements des navires frigorifiques sont toujours difficiles et spéculatifs; ceci n'est pas la moindre de nos préoccupations.

Nous avons eu un évènement heureux et nous nous en réjouissons. Vous connaissez la Société Ivoirienne de Transports Maritimes - SITRAM. C'est une Société qui avait été créée par nos Grands Collègues, avec la participation du Gouvernement Ivoirien, mais celui-ci s'était plaint que cette Société restait à son gré beaucoup trop en sommeil ; ils ont décidé d'en prendre la majorité et de fixer la politique. Recherchant des appuis, ils nous ont demandé si nous pouvions les représenter à Rouen et à Paris et en compensation que nous leur réservions notre représentation à Abidjan: Cela nous gênait vis-à-vis de nos Collègues Delmas Vieljeux Chargeurs Réunis ; nous avons expliqué notre cas et ces Collègues ont bien voulu admettre que nous pouvions difficilement refuser une telle proposition ; que tous comptes faits, les nouveaux venus iraient bien chez un concurrent et qu'il valait peut-être mieux que ce soit la Navale Caennaise plutôt qu'un autre qui les représente.

Sur le plan national, cette politique n'est pas sans inquiéter tous les français. Déjà nous avons été copieusement étrillés en Algérie, Tunisie. Le Maroc exige maintenant de détenir la majorité dans toutes les Sociétés. C'est au tour des Républiques d'Afrique de poursuivre et même d'étendre cette politique. Elle est compréhensible.

Ce que nous regrettons, c'est que notre Ministère de tutelle ne nous défende pas mieux. Il est vrai que quand on touche au domaine Arabe, les questions Pétrole priment toutes les autres et la Marine Marchande ne pèse pas lourd dans les décisions.

Mais ce que l'on pourrait tout de même faire, c'est pratiquer vis-à-vis de nos importateurs une méthode identique et pour n'en citer qu'une, ne pourrait-on pas importer les pâtes de bois en France avec au minimum 50 % transportées sous pavillon français? Vous pourriez peut-être demander à vos Syndicats de mener une politique unique pour obtenir cet avantage ? Cela rendrait bien service à la FinFranLine qui malgré l'effort financier que nous avons fait, n'arrive pas à payer ses amortissements.

Naturellement nous restons en éveil pour tout ce qui peut se présenter, mais pour l'instant, seul le secteur Pêche est en évolution. Nous avons commandé deux navires pour Saint-Pierre et Miquelon et je suis persuadé que dans quelques années, nous figurerons en bon rang dans cette activité.

Par contre, notre affaire Gabonaise a eu quelques soucis. Nous avons pourtant choisi des moteurs de bonne réputation, mais ils ont tous eu des ennuis mécaniques.

FILIALES-

Il faut bien que nous vous entretenions de toutes ces activités, si vous voulez avoir un jugement exact de ce qui se passe à la SNC

Je vous signale à ce propos qu'il y a environ une quinzaine d'années c'était les filiales qui avaient protesté pour la rédaction du Sillage et un beau matin j'ai retrouvé sur mon bureau un véritable pamphlet critiquant le rédacteur qui n'avait pas assez reconnu les mérites d'une des Sociétés du Groupe et qui le reprochait amèrement. Vous voyez que les opinions les plus diverses peuvent se dégager de la lecture de notre journal d'information.

Nous classerons les filiales par nature d'activité.

ACTIVITÉS MARITIMES

Société de Gérance et de Navigation - SOGÉNA -

L'exercice a été satisfaisant, mais il faut envisager un nouveau développement. 11 se crée à Caen, à l'aval de Blainville, un nouveau poste pour le port de Commerce, où doit s'effectuer la réception des bois exotiques et où se construit un silo à grains. Ce silo à grains est l'oeuvre des Organismes agricoles régionaux. Cela nous amène à transformer celui que nous avons au Nouveau Bassin.

D'autre part, il nous faudra déplacer à Blainville la Scierie de la SOGÉNA qui fonctionnait et qui s'était révélée d'une production un peu trop faible pour les trafics en voie de développement. Nous aurons besoin d'investir une somme importante, de l'ordre de 3 à 4 millions de Francs nouveaux et nous allons être obligés d'augmenter le capital pour faciliter le financement.

Société Malouine de Gérance et de Navigation - SOMAGÉNA

Les chais de Saint-Malo fonctionnent normalement et nous aident à nous maintenir dans le trafic des vins.

Société Maritime d'Affrètements et de Représentations Commerciales - SoMarCo -

C'est notre affaire de courtage à Paris ; elle coordonne notre action commerciale et constitue pratiquement notre bureau parisien d'affrètement.

Elle pratique le cabotage international à Gennevilliers, mais du fait d'une conjoncture défavorable, nous devons transformer ce secteur.

Dans cet esprit, nous avons participé à la constitution, à Londres, avec nos Collègues anglais, d'une Société nouvelle Sequana qui, elle, a bien démarré, ce qui nous rend plus optimiste pour l'avenir.

L'année 1972 a été favorable et l'exercice 1973 s'annonce meilleur. Il est vrai que cela résulte de la surproduction agricole, notamment pour les produits laitiers et tous nos entrepôts sont pleins.

Cela nous a permis de participer au trafic maritime des beurres et nous venons de charger à Caen un premier navire frigorifique Russe. Nous avons constaté une fois de plus combien ce Pays disposait d'une flotte bien équipée et bien organisée.

La Société Maritime de Travaux de Menuiserie - SoMaTraM -

Société de Menuiserie Industrielle est délicate et nous recherchons des débouchés nouveaux. Elle a pour mérite de maintenir un contact commercial avec certains importateurs de bois exotiques, ce qui contribue à renforcer notre position vis-à-vis de la clientèle de la Côte d'Afrique.

ACTIVITÉS IMMOBILIERES -

Société Frigorifique BASCADOUR ·

Nous participons avec des Collègues de St Jean de Luz à la construction d'un frigo à Bayonne ; tout ceci pour développer le trafic de la pêche au thon qui marche de façon satisfaisante et surtout pour continuer à participer au transport des poissons congelés qui sont un élément non négligeable pour notre flottille de navires frigos.

SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES·

Elles sont le complément des ateliers de réparations que nous avons instaurés il y a quelques années et qui ont bien prospéré.

Vous vous souvenez que dès la Libération, nous avons eu le souci de construire des maisons pour le personnel ; que maintenant celui-ci est bien pourvu et que nous avons transformé nos initiatives de l'époque en Société immobilière.

C'est le rôle de la SETRAG · Société d'Etudes de Travaux et de Gestion, qui se livre à des opérations de lotissements. Cela permet, dans certaines occasions d'apporter un concours utile à ceux d'entre vous qui envisagez la construction et ceci par l'intermédiaire du Comité Interprofessionnel du Logement C.I.L. que nous avons créé pour la SNC avant que la Loi ne l'impose sur le plan général.

Après avoir réparé à Calais, nous réparons à Boulogne, notamment les bateaux de pêche et nous construisons une petite cale pour la construction des remorqueurs et peut-être des navires de pêche.

Nous avons commandé un remorqueur de 2.500 CV pour donner de l'activité à ce chantier ; nous comptons le revendre en spéculation de façon à nous procurer de la

Nous participons à Londres à une Société SOMARCO-Londres, mais nos Collègues nous ont repris à peu près la totalité de notre participation, étant donné le développement qu'ils y ont apporté.

Quant à SOMARMA à Casablanca, nous avons beaucoup d'inquiétude car les Marocains imposent maintenant une majorité chérifienne et le contrôle de toutes gestion entre leurs mains

--o-0000-o--

SILLAGE

SITUATION MARITIME - TENDANCES

Depuis notre dernier compte-rendu, bulletin de juillet 1973, la situation des frets s'est encore améliorée sur le plan général, mais comme d'habitude, pour avoir une idée précise et ne pas tirer des conclusions trop hâtives, il faut bien préciser ce dont on parle.

Les Armements Pétroliers ont bénéficié ces derniers mois d'un boom incompréhensible. Naturellement cela ne s'applique qu'aux tankers libres de tout engagement, c'est à dire à un très petit nombre de navires ; mais cette hausse est tellement spectaculaire que le public a tendance à généraliser, et tirer des conclusions fausses sur la vraie situation de l' Armement en général.

Les frets des pondéreux se sont également améliorés, mais en proportion moindre ; c'est ainsi que nous avons pu affréter l' « AMPHIOPE » à un taux nettement supérieur à celui que nous avons eu il y a deux ans. Évidemment, le dollar était à l'époque (1971) à 5,50, il était retombé à 3,80 F. Il est à l'heure actuelle, mi-Novembre 73 à 4,40 F. De telles fluctuations rendent d'ailleurs plus difficiles nos problèmes de gestion. Nous avons tout lieu d'être cependant satisfaits de cet affrètement.

Quant aux lignes régulières, leurs taux de fret n'ont pas varié. Le fait marquant de ces derniers temps, a été une hausse très sensible des soutes dont les prix ont pratiquement doublé ou même triplé. Vous voyez que dans ce secteur l'optimisme est plus réservé.

Nous regrettons que pratiquement, pendant les deux dernières années qui correspondaient à un marché des bois exotiques particulièrement florissant dans le monde entier, les armateurs aient été assez malhabiles pour ne pas obtenir à cette époque une hausse des frets qui aurait été bien plus facilement admise par nos clients. C'est donc maintenant que nous allons nous présenter en demandeurs, à un moment bien mal choisi, car les stocks sont abondants dans tous les ports et on risque d'assister à un tassement du prix des bois. Ceci n'est pas l'éloge de nos Dirigeants de la Conférence, mais nous n'y pouvons rien, nous ne sommes pas les maitres de jeu.

Quant au marché des frigorifiques, il est en hausse, mais malheureusement nous avons encore deux bateaux sous contrat depuis plus d'un an, qui, eux, ne sont pas révisables et nous ne percevons que des dollars amoindris.

Quant à la Méditerranée, la situation se complique : tous les ports algériens sont embouteillés. Il arrive très souvent qu'un navire reparte avec une partie de sa cargaison pour ne pas prolonger son stationnement d'ailleurs inutile.

Les Algériens se montrent de plus en plus exigeants et malheureusement comme les questions pétrolières l'emportent sur toutes les autres, nos Administrations de tutelle et même le Ministère des Finances n'interviennent pas efficacement. Il ne faut faire aux Pays Arabes, aucune peine, même légère. Le seul avantage pour nous est peut-être que notre Pays est privilégié à l'approche de l'hiver, que les Français pourront encore se chauffer et utiliser leur voiture ; mais les Armateurs souffrent durement de cette politique.

Il ne nous reste que très peu de quotas de transports. Nous cherchons à les maintenir, mais nous ne nous faisons guère illusion. Tous les Pays ayant récemment acquis leur liberté ont une politique de prestige qu'ils manifestent d'autant plus qu'ils constatent entre les différents Pays une désunion due à une concurrence souvent stérile.

Combien il nous tarde que l'Europe prenne rapidement une structure qui puisse s'imposer à nos autres partenaires.

Nous souhaiterions également que le même principe soit appliqué pour une Marine Marchande Européenne ; mais comme je vous l'ai dit, nous n'avons trouvé aucun écho à cette idée. Nous voudrions aussi, si nos Administrations de contrôle n'ont pas toute la liberté voulue, que se définisse une position d'achat et de transports conjugués qui nous permette de transporter tout au moins les marchandises que nous achetons. C'est vrai pour les primeurs, les phosphates et autres produits, autrement notre situation ira en se détériorant.

CONSTRUCTIONS NEUVES -

Il n'est rien de tel que de commander des navires neufs pour témoigner du désir que l'on a de maintenir, même développer sa profession.

Nous avons vécu une période particulièrement pénible et les résultats de nos derniers bilans en ont été très affectés. Nous nous sommes rendu compte que certaines catégories de trafics ne pouvaient plus être réalisées sous pavillon français ; mais que

par contre, dès que l'on exploitait des navires très spécialisés, avec des soins particuliers à la marchandise, ce qui est le cas notamment des transports de vins, les équipages nationaux se révèlent beaucoup plus consciencieux. C'est donc dans ce sens que nous poursuivrons notre politique.

Vous savez que nous avons, avec nos Amis Languedociens, commandé un navire pinardier en Allemagne, avec cuves en acier inoxydable. Malheureusement le prix du Mark a monté ; rien n'est fixe en matière monétaire.

Nous avons une inquiétude dans ce secteur, c'est la concurrence effrénée d'armateurs Suisses qui ont repris une Société française, qui viennent de racheter un petit armement de Quimper et qui envisagent de construire un chai important à Marseille. Nous aurons d'autant plus de mal à nous maintenir que les trafics se dirigent de plus en plus vers l'Europe du Nord et sont de ce fait internationaux.

Nous avons eu l'accord de la MARINE MARCHANDE pour commander nos deux bateaux de 11.000 t. à un chantier espagnol - Cette négociation a été particulièrement difficile, car notre Ministère voulait se servir de ce contrat pour inciter les Espagnols à se fournir pour les moteurs auxiliaires et appareils en matériel français. Il émettait même la prétention de nous rendre responsables de la non exécution de leurs engagements sur ce point.

Nous avons eu la satisfaction d'être approchés par la Société Ivoirienne SITRAM de la Côte d'Ivoire et nous collaborons utilement avec elle dans l'espoir de réaliser des commandes nouvelles avec exploitation commune. Naturellement les Ivoiriens comptent beaucoup sur notre action pour, progressivement, les aider à constituer des équipages pour leurs navires.

Nous avons l'espoir que, tout au moins pour les bateaux que nous réaliserons en commun, nous serons chargés du Service Armement, Technique et que nous aurons ainsi des possibilités de placement pour du personnel de la Compagnie.

Nous ne sommes pas encore avancés pour donner des précisions sur notre programme de constructions neuves qui pourra être réalisé, mais nous nous montrons très prudents, car nous gardons des souvenirs déjà lointains et qui nous servent de leçon. Il y a 15 ans en effet, entraînés par notre lutte compétitive avec les armateurs qui desservaient l'Afrique du Nord, nous avons commandé 5 bateaux à des chantiers français et à l'époque s'était produite une dévaluation qui a entraîné pour nous une

surcharge de trésorerie de plus d'un milliard. Or nous nous sommes aperçus, car les crédits étaient restreints, combien nous pouvions être placés en mauvaise position pour un évènement qui ne dépendait pas de nous. Beaucoup de nos Amis se réjouissaient déjà de constater notre gêne et notre inquiétude et ce n'est que parce que nous avons eu la chance de vendre deux bateaux aux Allemands, à l'O.t.A.N, que nous avons pu nous en sortir et rétablir notre équilibre financier. Ces deux bateaux font partie de cette Association d'auto-défense de l'Amérique et de l'Europe (OTAN), ils ont servi d'atelier de torpilles et figurent toujours dans la Marine de guerre allemande.

Pour commander les navires neufs, il faut avoir au départ une trésorerie suffisante, qui est de 25 % environ quand on commande à l'étranger et de 35 à 40 % quand on commande en France, le complément étant payé par des emprunts échelonnés de 8 à 15 ans suivant les conditions.

Vous comprendrez pourquoi il nous fallait, étant donné nos engagements antérieurs, commencer par vendre des navires avant de pouvoir en commander d'autres.

Le Comité d'Entreprise avait bien été averti de ce problème, mais nous n'avions pas fait savoir quels navires nous étions plus particulièrement disposés à vendre. Il est préférable, en effet et c'est un principe de base pour ce genre de négociations, de ne pas se montrer systématiquement vendeurs, sinon les acheteurs auraient trop tendance à minimiser leurs prix. D'autre part, nous sommes tenus à une certaine discrétion, car les Courtiers qui sont très ardents sur ces affaires, ne cherchent pas forcément à clarifier des négociations, ils cherchent surtout à bien se placer pour être les bénéficiaires du contrat.

Vos Syndicats ont circularisé des nouvelles inexactes, en vous disant que nous avions vendu «NIOBÉ» et «ALCÉE», sans consulter le Comité d'Entreprise.

Nous avons attendu, pour ces navires que nous cherchions à vendre depuis plusieurs mois, car ils auront rapidement des caractéristiques dépassées, de trouver un armateur qui soit vraiment acheteur, car jusqu'à présent, les offres qui nous étaient faites étaient dérisoires. Le prix a été acceptable, le premier navire «NIOBÉ» a été conclu, le deuxième devrait l'être également ; mais nous avons dû donner la promesse à notre Ministère de tutelle d'acquérir un navire Ro-Ro en remplacement ; c'est ce que nous nous efforçons de faire, en temporisant, car là aussi si nous faisons preuve de trop d'empressement, nous risquerions de payer plus cher dans un marché qui à l'heure actuelle est particulièrement délicat.

Nous avons conclu assez facilement la vente du «CALYMÉNÉ» qui a bénéficié d'un prix avantageux, en raison des circonstances. L'acheteur est un armement étranger qui avait

déjà acquis le navire sister-ship d'un de nos Collègues Parisiens. Il n'y a aucune difficulté de personnel, puisque le bateau avait été affrété en 1973 en coque nue avec du personnel étranger pour alimenter les usines d'une de nos relations Libanaises qui se ravitaillent en phosphates et exportent des engrais ou ciment.

Nous avons eu une offre intéressante pour le «DANAÉ» qui est un bateau d'occasion. Au moment où nous rédigeons ce compte-rendu, la vente est en principe réalisée. Ce navire est âgé, il ne convenait qu'imparfaitement à son trafic, mais l'expérience que l'on a faite avec lui nous a convaincus que nous pourrions nous faire une place dans un secteur nécessitant des capitaux importants, car les bateaux sont de très hautes caractéristiques, et où l'armement français peut tenir son rang.

Nous venons d'avoir des relations avec un Importateur Belge. Nos services techniques vont visiter les opérations de manutention de navires bananiers-conteneurs réfrigérés ; c'est une méthode qui se généralise et nous envisagerons vraisemblablement la construction d'une de ces unités, pour rajeunir et renforcer notre position de transporteur de froid, secteur dans lequel nous devons trouver une possibilité d'avenir

Le Ministère de la MARINE MARCHANDE a procédé à une enquête pour savoir quel était le programme de la NAVALE dans les années qui viennent. L'enquête devait porter sur 5 à 10 ans. Pour nous, nous considérons l'échéance bien lointaine, étant donné les fluctuations des conditions de travail et de trafics.

Nous avons répondu qu'ayant perdu dans le passé complètement notre trafic traditionnel, cabotage international, minéral-charbon, qu'ayant pratiquement vu s'effondrer tous les espoirs que nous avons mis sur l' Afrique du Nord, nous nous étions reconvertis en transports de bois exotiques sur la C.O.A., en transports frigorifiques dans différents azimuth notamment Madagascar et dans des sous-affrètements dans d'autres parties du monde ; que nous envisagions de prendre un ou deux navires supplémentaires sur la Côte d'Afrique, peut-être un navire fruitier ; que nous étions ouverts à toutes demandes de participation dans des très gros porteurs, mais que ne faisant pas partie d'un Groupe de banques d'affaires, ne bénéficiant pas de contrats, cela nous était plus difficile qu'à d'autres ; que nous envisagions un grand développement dans le secteur Pêche et poisson.

Nous lui avons fait part de notre déception pour la ligne avec le navire unique sous pavillon français, la FinFranLine, et le Ministère nous a promis de nous aider, et enfin

quand on constate les conditions qui sont faites à l'armement en général, nous étudions les possibilités de collaborer avec des armateurs étrangers, car ayant pratiqué ce métier depuis déjà bien longtemps, nous avons une expérience et nous ne voulons pas la laisser tomber en déshérence sous prétexte qu'il est de plus en plus difficile d'exploiter en France les petits bateaux sous notre pavillon.

Il est bon d'ajouter que toutes ces réflexions sont celles qui nous viennent à l'idée au milieu de ce mois de novembre ; elles seront déjà peut-être modifiées quand le Sillage paraîtra, mais il est bon de prendre date car rien n'est fixe dans notre profession qui semble être dans une période particulièrement agitée.

Nous avons reçu une lettre de notre correspondant anonyme et nous le remercions de faire connaître ses sentiments. Nous partageons son point de vue et nous ne demandons qu'une chose, c'est de mieux informer tous ceux qui s'intéressent au sort de la Société, de les inciter à nous poser des questions auxquelles nous répondrons en faisant part de notre opinion.

L'idée de faire participer davantage notamment l'équipage et l'état-major dans la gestion d'un bateau, nous avait incités, il y a déjà plusieurs années et avant de vendre nos vieux bateaux charbonniers à des armateurs étrangers, à offrir à des volontaires de gérer un bateau, en leur garantissant toutes pertes.

Il n'a pas été fait écho à cette proposition.

De même, récemment, pour vous convaincre de ce que pouvait «rendre» l'exploitation d'un navire sous pavillon étranger, nous vous avons proposé, avec l'argent du Comité d'Entreprise et en vous garantissant tous risques de pertes, de prendre en commun et d'exploiter avec vous un navire concurrent. Vous auriez pu ainsi avoir des idées précises et mieux comprendre la position de l'armement en France.

L'accueil ne fut pas meilleur, mais nous ne désespérons pas et l'autre jour, le Commandant Méré faisait allusion, lors du dernier Comité d'entreprise au sort des marins dont les diplômes restreignent l'étendue de leur navigation. Nous allons procéder et cela correspondra sans doute à l'idée de mon correspondant anonyme, à une étude pour un petit navire qui pourrait remonter certains estuaires et qui pourrait trouver sa rentabilité dans une exploitation de stricte économie, exploitation qui serait réalisée par les marins eux-mêmes avec naturellement la garantie financière de la Maison, mais le partage des bénéfices, si bénéfices il y a.

Nous pourrions demander, à cette occasion, une aide spéciale de la Marine Marchande, car il faudrait naturellement un navire neuf, avec tirant d'eau étudié à la convenance des réceptionnaires.

Au moment de rédiger, nous partons justement pour prospecter cette question. Nous en reparlerons utilement; mais ceci pour vous dire que nous avons les uns et les autres les mêmes préoccupations, et que nous avons plus que d'autres et pour cause, le souci de la rentabilité. En agissant ainsi, nous estimons contribuer plus qu'on ne le croit, à une stabilité de l'emploi.

ACTIVITÉS DES SOCIÉTÉS

Pour la SNC l'exercice 1972 n'avait pas été favorable et il s'est terminé par une perte, sans que nous ayons d'ailleurs pu réaliser l'intégralité des amortissements que la loi autorise. C'était donc une piètre année.

L'année 1973 sera certainement meilleure, très légèrement en ce qui concerne l'exploitation des navires, en raison de la baisse du Dollar, mais bien plus importante en ce qui concerne les plus-values que nous allons dégager sur la vente de nos bateaux. Vu la période, les prix ont été favorables et nos bateaux étant amortis, nous avons, comme expliqué ci-dessus, récupéré les trésoreries nécessaires à la commande des navires neufs. Mais il ne faut pas se faire d'illusion, une Société d'armement doit vivre de l'exploitation de ses bateaux et non pas des opérations ponctuelles qu'elle peut réaliser sur une bonne occasion.

Quant aux filiales de la Navale Caennaise, elles donnent, en général, toute satisfaction :

Le FRIGO notamment, dont les résultats, en raison des circonstances, ont été particulièrement favorables,

La SOGÉNA également, spécialement par le développement de nos affaires dans les ports du Nord : Calais et Boulogne.

La MECANIQUE, SoRéNaM, SoCaRéNaM, grâce à une gestion prudente et à des initiatives heureuses dans un secteur bien concurrentiel. Pensez que SoRéNaM assure une grande partie des contrats des pétroliers comme sous-traitant de PENHOET pour les échelles et passerelles des navires. De même cette Société se fait une réputation dans la spécialisation des vannes pour Centrales électriques dont beaucoup sont exportées,

et dans le Nord ainsi qu'à Moul, le marché des panneaux métalliques garnit bien notre plan de travail.

Une petite cale sèche à l'abri est en construction à Boulogne et nous permettra de construire remorqueurs et petits bateaux de pêche,

La SoMarCo voit son développement redressé après une période de crise.

La MENUISERIE traîne encore, mais nous espérons bien sortir de cette ornière.

Le frigo de BASCADOU R à Bayonne est ouvert, renforçant notre position dans la pêche du thon.

Enfin, petit secteur, celui de la SETRAG, Société d'études et de gestion qui se diversifie et donne de bons résultats.

A SOMARMA à Casa, très bonne année également, mais au Maroc les espoirs sont limités, car les conditions de travail, en raison de la loi sur la Marocanisation, risquent d'entraver notre action.

A tous ceux qui ont contribué à ces résultats, nous tenons à exprimer nos remerciements et à adresser nos meilleurs voeux pour la nouvelle année.

(Écrit le 19 novembre 1973)

SILLAGE

SITUATION MARITIME – TENDANCES

La flambée de prix du pétrole, le maintien de la guerre froide à laquelle se livrent ceux qui en ont et ceux qui n'en ont pas ... du fuel bien entendu, la continuation malgré les traités d'une autre guerre qui, hélas !, demeure désespérément chaude ...

Toutes ces raisons et beaucoup d'autres font que le marché des frets reste très tendu et se maintient aux plus hauts cours.

Certains engagements, dont les auteurs n'avaient pas été assez prudents pour se couvrir, ont même permis d'atteindre des taux insoupçonnés et vraiment incompréhensibles. En voici un exemple avec référence pour permettre de mieux juger de l'in vraisemblance de telles cotations:

L'AMPHIOPÉ (30.000 t.) fut affrété en juin 1973 pour un an et demi environ au taux que nous estimions très favorable de 6 S et nous en étions fort satisfaits. Or ces jours derniers un bateau de cette taille, mais pour un affrètement d'une durée plus réduite, vient d'atteindre le taux de 11 S ...

Heureux armement qui bénéficie d'un tel avantage!

C'est certainement un étranger qui, ayant la chance d'avoir un bateau disponible a pu bénéficier d'un cours pareil.

Ces armateurs ont la main heureuse, disposent d'une puissance financière qu'on ne peut que leur envier et il faut le reconnaître jugent avec une perspicacité presque diabolique des situations du marché. Nous en connaissons deux de nos relations avec lesquels nous sommes en rapports agréables et nous reconnaissons bien volontiers leur supériorité en la matière.

Malgré leurs conseils nous restons prudents, parce que nous avons charge d'âmes et en employant ce mot nous pensons à la pérennité de l'emploi et à la sécurité, et parce que nous avons vécu dans les dernières années des moments où nous avons été presque anxieux : il y a presque 20 ans ayant commandé 5 bateaux à la fois et une dévaluation inattendue s'étant produite, nous étions restés comme l'on dit vulgaire-

ment «en culottes courtes» au point de vue crédits et c'est une situation fort instable que nous n'avons nul le envie de voir se renouveler.

Lorsqu'en fin de contrat pour l'ATHÉNÉ, qui avait exécuté une charte de plusieurs années à un taux raisonnable, ce bateau nous est resté sur les bras sans contrat dans une période de frets déprimante, nous avons dû le revendre. Si nous avions été devins nous l'aurions gardé, mis à l'ancre et nous aurions attendu.

Tous ces exemples sont faits pour vous montrer qu'il y a dans tout cela beaucoup de part d'imprévu et et qu'on se demande souvent si l'on a bien fait.

Les raisonnements à posteriori étant les plus faciles, le tout est qu'ils servent de leçons.

En ce qui nous concerne, nous avons aussi la préoccupation de reconvertir notre flotte : disparition du trafic traditionnel, lourde déception sur le réemploi en Afrique du Nord. Il faut que nous nous montrions très prudents pour ne pas être handicapés financièrement et nous essayons d'établir une juste proportion dans les différents secteurs où nous pouvons maintenir notre activité.

La principale c'est évidemment la Côte d'Afrique.

Les taux de fret n'ont pas bénéficié de l'heureuse flambée signalée ci-dessus. Malgré l'augmentation des charges, nous réussissons difficilement à convaincre nos clients d'accepter une hausse au moment où eux commencent à ressentir une récession dans leur domaine.

Heureusement nous avons eu quelques cargaisons de descente qui ont été effectuées à de bons taux.

Nous avons allongé les deux navires «ÉGÉE » et «THISBÉ» qui seront mieux adaptés aux ports qu'ils desservent. Nous n'avons pu renouveler l'affrètement de bateaux étrangers car la hausse des time-charters ne nous permettait pas de faire une opération profitable.

Nous avons en commande deux bateaux de 11.000 t. qui viendront compléter nos deux 10.000 t. et nous avons surtout les espoirs auxquels nous autorisent les relations nouvelles que nous avons établies avec le Gouvernement Ivoirien pour la constitution d'une flotte ivoirienne et l'éventualité d'une participation en ajoutant quelques-uns de nos bateaux. Situation qui nous convient très bien au point de vue activité même et au

point de vue emploi du personnel car c'est, quoique certains pensent, une de nos préoccupations principales.

A Madagascar maintien de nos activités et perspective, si le Canal de Suez s'ouvre, de réaliser cette liaison Grande lie/Marseille/Italie dans de meilleures conditions et avec moins de litiges sur l'État des livraisons de bananes.

Enfin, une activité assez soutenue de la pêche au thon nous a permis de caser certains de nos bateaux dans ce domaine prouvant, s'il en était besoin, que l'orientation que nous avons donnée à la S.N .C. dans le secteur pêche n'est pas critiquable.

Enfin en Méditerranée et pour le faible quota qui nous reste, nous venons d'acheter un « ro ro » sur lequel une note annexe vous donnera des renseignements plus précis et qui nous permettra de maintenir notre activité dans ce secteur avec des bateaux mieux adaptés aux circonstances et aux conditions locales de réception. Ce navire remplace comme il était prévu le «NIOBÉ» qui a déjà été vendu et l'«ALCÉE» qui l'était en principe mais pour lequel les transactions n'ont pas encore abouti du fait de l'acheteur qui n'a pas voulu se soumettre aux impératifs d'autorisation de contrat vis-à-vis de la Marine Marchande.

Dans le secteur «vins» le navire pinardier que nous avons en commun avec nos amis Languedociens, doit être lancé vers le 15 mai. Il viendra à point pour renforcer notre position assez sérieusement attaquée par un armateur Suisse qui semble disposer de grands moyens et qui certes ne manque pas d'audace dans ce propos.

Quant au secteur pêche St Pierre et Miquelon, notre flottille va se trouver renforcée par le lancement ces jours derniers de «GOÉLETTE», et dans quelques mois le lancement du deuxième navire «LA- NORMANDE» de même taille destiné comme le premier à évoluer dans les mers du Saint-Laurent et du Groenland. La pêche de ces bateaux sera stockée dans le frigo-usine de St Pierre et Miquelon, que nous avons réalisé avec un collègue frigoriste, pour être expédiée ultérieurement vers la France ou l'Amérique.

Nous avons vendu récemment le «DANAÉ» dans de bonnes conditions à un émir d'Arabie Saoudite. Après les discussions d'usage, nous remettons le navire à Marseille en prenant des précautions et en exprimant quelques conseils. Le bateau a été confié à un équipage égyptien ... Dans la semaine tous les auxiliaires ont été mis à mal et le bateau a été immobilisé. C'est un équipage méditerranéen qui s'est chargé de convoyer le bateau en Arabie Saoudite ...

Et cette affaire du «DANAÉ» nous donne l'occasion de vous entretenir des noms de navires.

Nous restons dans la tradition et nous cherchons à maintenir les noms sans que nous sachions exactement pourquoi nos devanciers ont été si fidèlement attachés au souvenir des Hellènes. Or, récemment, désirant dénommer les navires d'Espagne nous avons voulu redonner à l'un d'eux le nom de «DANAÉ».

L'autorisation nous a été refusée parce que entretemps un petit bateau de pêche est venu «s'y glisser» car lui aussi a été impressionné par la pluie d'or que DANAÉ faisait retomber sur ceux qui savaient la courtiser.

Ne soyons pas fatalistes nous trouverons un autre nom et nous pensons que la destinée de ce bateau n'en sera pas pour autant affectée.

Pour les bateaux de Saint-Pierre et Miquelon, nous avons demandé au Gouvernement local de choisir un nom convenant aux habitants et pêcheurs du coin et ils ont donné celui de deux passes marines «GOÉLETTE» et «LA NORMANDE» bien connues des navigateurs.

Quant au navire en co-propriété avec nos amis de Montpellier ce sont eux qui ont choisi le nom de «PIC SAINT LOUP» en souvenir d'un lieu bien connu des «alpinistes» languedociens et qui évoque pour eux un souvenir de famille.

Quant aux activités diverses, nous vous les résumons pour vous tenir au courant et que vous compreniez mieux toute notre action dans ce domaine.

Les meilleurs résultats cette année ont été réalisés par la SoFriNo qui est une affaire bien structurée parce que répartie en trois secteurs : celui de l'entreposage, purement frigorifique ; celui de la pêche avec participation dans les chalutiers, et celui de

l'alimentation du surgelé et du mareyage. Tous les résultats ne sont pas encore définitivement fixés mais nous allons connaître pour cette Société les meilleurs que nous ayons atteints depuis l'origine.

La SOGÉNA a également eu un très beau développement, mais elle se trouve devant un problème délicat : celui de maintenir une activité sciage des bois et même de la développer par suite de la nouvelle installation du poste de Blainville, alors que nous savons pertinemment qu'il y aura de moins en moins de rondins à transporter et de plus en plus de bois avivés. Néanmoins si nous voulons subsister il faut se maintenir toujours en État de répondre aux demandes et cela va nous engager dans des dépenses de plusieurs millions de francs.

La SoRéNaM-SOCARENAM (mécanique-chaudronnerie) est toujours difficile et demande beaucoup d'attention de la part de ceux qui s'en occupent.

A Boulogne la nouvelle cale de construction de petits bateaux entièrement couverte et fermée est enfin terminée et nous allons y monter les différents éléments préfabriqués du remorqueur de 2500 CV que nous avons déjà vendu et qui sera livrable en fin d'année.

Nous nous préoccupons de garnir cette cale avec des constructions nouvelles de petits tonnages, longueur maximum 56 mètres, du type remorqueurs, sabliers, chalutiers.

Nous allons monter une nouvelle affaire à Dunkerque avec la Société ERMANS, qui nous confie depuis des années ses fabrications. Cet atelier servira surtout comme atelier d'entretien pour remettre en État tous les panneaux qui ont été livrés et que pour la majorité nous avons construits à Caen, Moul et Calais.

La SoMarCo, affaire d'affrètements, se redresse après une longue crise.

La SoMaTraM, menuiserie industrielle, nous donne toujours autant de soucis. C'est vraiment un secteur dans lequel nous ne sommes pas très heureux : est-ce une question d'hommes ? est-ce une question d'inadaptation ? Certainement les deux.

A Londres, SEQUANA notre association modeste il est vrai avec nos amis de l'ex-société LOCKETT & WILSON nous donne de très bons résultats et nous met à même de contacter des éléments étrangers de relations agréables et instructives.

A Bayonne, l'entrepôt frigorifique Bascadour a démarré mais il reste encore beaucoup à faire.

Tous les comptes de ces sociétés seront communiqués, dès qu'ils auront été approuvés par les différents Conseils d'Administration, aux Comités d'Entreprise.

En ce qui concerne ceux de la Navale Caennaise, ils sont particulièrement favorables cette année en raison des ventes de navires effectuées dans de bonnes conditions. Nous allons ainsi rattraper les deux années de pertes et réaliser une année d'amortissements.

Néanmoins, malgré l'optimisme il faut reconnaître que l'avenir est incertain et la preuve en est que nous voyons disparaître des armements de tradition qui, pourtant, étaient sérieusement étayés et habilement dirigés.

Nous craignons aussi de voir disparaître un bateau spectaculaire comme le «France» et ce n'est pas sans tristesse que nous assistons à une profonde modification des conditions de trafic.

Maintenir en permanent déficit l'exploitation de ces navires serait une erreur, même pour ceux qui en la prolongeant contribuent à faire leur propre malheur. Il faut s'adapter, se transformer.

C'est vrai pour les sociétés, c'est vrai aussi pour les hommes, bien que pour ceux-ci le problème soit plus grave, plus personnel et c'est pour cela que nous y avons toujours pensé et nous avons cherché à apporter une solution quand des cas pareils se sont présentés à la Compagnie.

n°85 - septembre 1974

SILLAGE

LES ACTIVITÉS DE LA S.N.C EN 1973

(Extrait du rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale ordinaire des Actionnaires du 24 juin 1974)

«L'exercice 73 a été, comme le précédent, fort mouvementé. Les faits marquants et qui ont eu une influence sur l'exploitation des bateaux sont, d'une part la dévaluation du dollar, et d'autre part la guerre froide du pétrole. La hausse spectaculaire du prix des soutes et les détournements de voyages pour se procurer ce précieux combustible ont eu les effets les plus néfastes sur le rendement de toutes les flottes.

Nous avons connu dans un passé relativement récent toute une série d'exercices décevants par la persistance d'un marasme démoralisant. Dans les deux derniers exercices, nous avons vécu une période particulièrement troublée par les agitations des conditions économiques et les soubresauts politiques de certaines régions que nous fréquentons.

Tout ceci vous expliquera pour quelles raisons nous ressentons chaque jour davantage le besoin de nous diversifier et de nous reconvertir dans des secteurs moins perturbés, sans pour autant abandonner notre activité traditionnelle.

SITUATION COMMERCIALE -

L'affrètement de notre plus gros navire, l'«AMPHIOPÉ» a été renouvelé dans de bonnes conditions et pour 2 ans. Le marché des frets s'est encore emballé et l'on a atteint vers la fin de l'année des taux irraisonnés et non prévisibles. Cette situation est restée très favorable mais seuls peuvent en profiter les armateurs qui disposent d'un navire libre d'engagement.

Notre deuxième bulk-carrier «CALYMÉNÉ» a été vendu dans de bonnes conditions à un moment où il terminait sa charte-partie conclue un an auparavant dans un marché très décevant. Nous avons entre-temps acheté le quirat que l'UNION NA V ALE possédait dans ce bateau et, par suite de l'amélioration du prix des navires d'occasion, nous avons fait une bonne opération.

Nos navires frigos ont été, contrairement aux années précédentes, exploités sans désarmement ; malheureusement deux d'entre eux assument les obligations d'un contrat conclu un an auparavant à un taux du dollar peu intéressant.

Par contre, sur la Côte d'Afrique, la rotation de nos navires se poursuit. Comme il est courant en pareil cas, les lignes régulières ne bénéficient qu'avec un certain retard des améliorations du taux de fret, et nous regrettons que les dirigeants de la Conférence de cette zone ne pratiquent pas les hausses à un moment où les clients, du fait des cours des marchés, seraient beaucoup plus disposés à les accepter, les augmentations des frets étant toujours appliquées à un moment où le marché des bois est devenu défavorable.

La ligne de Madagascar se ressent toujours du détour imposé par la fermeture du Canal de Suez ; les accords politiques vont sans doute permettre la réouverture de ce dernier.

Heureusement les transports que nous pouvons effectuer pour le chargement du poisson congelé nous ont permis d'utiliser tout notre tonnage dans les meilleures conditions d'emploi sinon de résultats.

En Méditerranée, nous constatons avec satisfaction une amélioration des conditions de travail et de rendement de bateau. Le secteur des transports de vins nous donne également des soucis et nous supportons toujours les résultats de la politique commerciale erronée pratiquée par un de nos collègues contre les conseils que nous n'avions pas manqué de lui donner.

Cela ne nous a pas empêchés de commander avec nos Amis de Montpellier un pinardier de 30.000 hectos à cuves inox qui sera lancé à l'automne 1974 et qui sera dénommé «PIC SAINT LOUP».

Notre section pêche continue sa progression. Nous avons commencé à gérer nous-mêmes certains de nos navires ; quelques difficultés financières de collègues nous ont amenés à pratiquer des arbitrages dans des quirats de navires ; et le démarrage de nos activités à St-Pierre et Miquelon nous fait espérer des conditions de travail favorables.

Par contre, le secteur pêche du Gabon a été perturbé par des incidents nombreux et graves survenus aux moteurs de nos trois chalutiers ; notre amertume est d'autant plus

grande que nous avons choisi un moteur réputé de bonne construction et français. Nous sommes très déçus à ce point de vue. A l'heure actuelle tout semble revenu dans l'ordre après des mises au point qui ont été difficiles et onéreuses.

Nous nous livrons à de nombreuses études, mais la période que nous vivons est tellement perturbée qu'il serait imprudent de prendre trop rapidement des décisions. Les prix de fret sont au maximum ; les chantiers sont encombrés de commandes pour plusieurs années ; le prix des bateaux d'occasion a plus que doublé ces derniers temps. L'insécurité se glisse même dans des pays dont on aurait pu croire à une certaine continuité de régime.

Tout ceci nous maintient dans un climat de prudence peut-être excessive, mais dont nous ne voulons pas nous départir à un moment où on assiste à la disparition progressive de la plupart des maisons d'armement de standing moyen.

SITUATION DE LA FLOTTE -

Nous avons vendu en 1973 les «PROTÉE», «NIOBÉ», et «CALYMÉNÉ» et, tout début 1974, le «DANAÉ». Toutes ces ventes ont été traitées dans de bonnes conditions.

D'autre part, nous avons cédé à la Société Frigorifique de Normandie 20 % du congélateur «NÉVÉ» et ce de manière à ce que la SoFriNo soit plus intéressée dans un navire dont la production lui est en totalité réservée.

En ce qui concerne le remorqueur de 2500 CV, que nous avons commandé en spéculation au chantier de notre filiale, la SoCaRéNaM à Boulogne, nous avons pu le revendre sur cale à la Compagnie de Remorquage belge, UNION DE REMORQUAGE ET DE SAUVETAGE, et ce dans des conditions favorables.

Enfin, pour remplacer le «NIOBÉ» sur la ligne SUD FRANCE-ALGÉRIE, nous avons acquis tout récemment un roll on roll off datant de 1968, d'un cubique de 7.893 m³ et que nous avons dénommé «DAPHNÉ».

Nous vous rappelons que nous avons en construction dans les chantiers espagnols deux navires de ligne de 11.000 t., qui seront, respectivement dénommés «ANTÉE» et «PHRYNÉ».

Au tout début 74, nous avons jumboisé , c'est-à-dire rallongé, nos deux grumiers «f:GÉE» et «THISBÉ» de telle sorte que leur capacité de transport a été augmentée de 1.000 m³ de bois.

FILIALES -

COMPAGNIE FRANÇAISE FINLANDAISE «FinFranLine» - Vous vous souvenez que, sur l'initiative de la Marine marchande, nous avons voulu faire un essai avec un armement finlandais. Les résultats sont plus que décevants et nous recherchons actuellement une solution pour maintenir l'activité de cette petite compagnie.

Le matériel naval a augmenté de valeur mais les conditions d'exploitation sous pavillon français ne sont pas supportables.

Société AUXPORT - La Société de remorqueurs fonctionne normalement et les usagers ne se rendent certainement pas compte que grâce à l'existence de cette Société ils ont bénéficié d'une exploitation sans heurt, car nous avons pu nous dissocier des soubresauts sociaux trop fréquents dans nos grands ports voisins.

Certes nos tarifs sont élevés en raison du faible trafic, mais la sécurité d'emploi mérite bien un sacrifice. Nous avons d'ailleurs des difficultés pour faire admettre nos taux, mais la présentation des corn ptes est suffisamment éloquente pour convaincre les Administrations intéressées.

LES CHALUTIERS MALOAINS - Ils poursuivent leur redressement et exploitent maintenant notre navire «NÉVÉ» ; nous avons de ce côté bien des satisfactions. Nous nous rendons compte une fois de plus qu'on n'est jamais aussi bien servi que par soi-même.

Ce qui nous amène à méditer sur l'efficacité de certaines gérances, mais nous ne sommes pas encore parvenus au climat souhaitable pour fusionner dans un seul ensemble toutes nos activités «pêche».

Société FRIGORIFIQUE DE NORMANDIE - SoFriNo a un résultat particulièrement florissant et nous réussissons très bien dans ce secteur.

Nous avons eu la satisfaction de constater que les grandes sociétés mondiales de la profession sont venues nous visiter et cette prise de considération a flatté notre amour propre.

Société FINANCIERE MARITIME & INDUSTRIELLE - SoFiMari - Cette Société donnera un dividende légèrement en augmentation. Elle continue son office et se tient prête à toute intervention financière possible.

Société FRIGORIFIQUE BASCADOIR - Par suite de la défection de nos Collègues basques, nous allons nous substituer à eux dans cette affaire ; mais le frigo fonctionne normalement et laisse envisager d'heureux développements.

Société SAINT-PIERRAISE DE PECHE -

Nous vous informons que nous avons au cours de l'année souscrit à l'augmentation de capital de la Société Saint-Pierraise de Pêche de sorte que notre participation est maintenant portée à 50,58 %.

BILAN -

Les Commissaires aux comptes vont vous donner connaissance du rapport qu'ils ont établi, mais nous voudrions auparavant vous en dégager les points principaux.

Cette année, et contrairement aux deux exercices précédents, le bilan est créditeur mais le résultat d'exploitation des navires est déficitaire. Nous ressortons un bénéfice d'exercice SNC de F. 5.340.135,66, mais la perte d'exploitation est de 6.556.735,12 F. Il est vrai que nous avons appliqué à ce compte d'exploitation 15.640.006,46 F. d'amortissements et que cette année nous avons pu pratiquer l'amortissement total auquel nous sommes autorisés.

Mais le compte d'exploitation a été gratifié du résultat d'opérations qui n'ont pratiquement rien à voir avec l'exploitation de nos propres navires. C'est ainsi que l'exploitation de bateaux étrangers affrétés a rapporté en gros 2.000.000 F. ; que les produits accessoires d'activité financière et locations d'immeubles ont rapporté 1.120.000 F. ; que les résultats bruts des navires de pêche ont été de l'ordre de 1.500.000 F. ; que l'intérêt des prêts et les revenus de portefeuille ont été de 1.625.000 F.

Ainsi vous constaterez que la perte d'exploitation aurait été bien plus élevée si nous n'avions pas pratiqué une diversification de nos activités.

Ceci est une réponse aux critiques qui ont pu être présentées par certains et notamment par le Comité d'Entreprise.»

Pour mieux saisir la valeur relative de ces chiffres, nous devons vous préciser quel résultat il faudrait atteindre pour que la SNC maintienne ou développe ses activités maritimes.

SNC possède 20 navires, dont l'âge moyen augmente chaque année, surtout depuis l'époque où nous construisons moins de navires neufs. Depuis 5 ans en effet, la situation financière n'est pas satisfaisante et cette année, quand même plus favorable, reste toujours en dessous de ce qui serait normal pour atteindre une saine gestion, c'est-à-dire que l'exploitation finance par l'amortissement le remplacement de la flotte.

Étant donné qu'en principe un navire est d'une exploitation plus coûteuse au-delà de 16 ans, ce qui correspond à la grande visite de re-classification, la NAVALE devrait donc, avec une flotte de 20 navires, construire chaque année un navire un quart.

Or, la moyenne de valeur d'un navire neuf est de 30 à 40 millions. Cette année, nous n'amortissons encore que 15 millions, ce qui est insuffisant, heureusement que nous effectuons des opérations d'achat, de vente, ou de placement qui, jusqu'à présent, nous ont permis de ne pas réduire notre flotte. Mais cette solution n'est pas satisfaisante.

C'est ce qui nous fait dire, et ce qui a fait sursauter certains de nos interlocuteurs : les fonds investis dans le maritime sont insuffisamment rémunérés en France pour inciter les armateurs à poursuivre leur métier et surtout à le développer.



SITUATION MARITIME - TENDANCE

Nous rédigeons cette rubrique au début du mois d'août et nous avons bien soin d'en fixer la date, car les tendances du marché varient rapidement en ce moment. Lorsque vous prendrez connaissance de ce texte, il est vraisemblable qu'il y aura encore d'autres changements. Mais de toute façon il est toujours bon de faire le point.

Dans le dernier SILLAGE d'avril-mai, nous assistions à une flambée des taux de fret. Depuis ces taux se sont effondrés. La crise provoquée par les producteurs de pétrole s'est atténuée ; on s'est aperçu que la hausse de prix des combustibles avait contribué à réduire les importations, donc moins de demandes de navires ; et tous les bateaux disponibles se sont reportés sur le trafic des blés, car un pétrolier une fois nettoyé peut très bien transporter des céréales. Le taux du tramping s'en est bien sûr ressenti. On commence à signaler le désarmement de plusieurs tankers de 200/300.000 t.

Pour un secteur qui nous concerne beaucoup plus, celui des bois exotiques, il y a une baisse importante des cours des prix du bois, résultat d'une diminution des demandes. Les contrats qui étaient conclus sont loin d'être réalisés, ce qui va nous provoquer une gêne dans l'utilisation de nos navires de C.O.A. Et c'est à ce moment que nos grands Collègues, qui dirigent la politique de la Conférence, ont demandé une hausse des frets, qui est fort mal accueillie par les chargeurs, alors qu'elle eût été beaucoup plus facilement admise il y a six mois dans l'euphorie de la hausse des cours du bois.

Il est vraisemblable que nous allons être amenés à dérouter un ou deux navires sur le secteur pondéreux tramping, et malheureusement à un moment où le marché risque de ne pas être favorable.

Le trafic de Madagascar va sans doute se modifier dans les mois à venir, parce que tout laisse supposer que le Canal de Suez devrait être ouvert au début de l'an prochain.

Nous allons pouvoir mettre l'AMALTHÉE sur la Côte d'Afrique, avec nos Collègues SITRAM, la Société Ivoirienne dont nous vous avons parlé, car il arrive au terme d'un contrat qui a duré un an et demi et qui a particulièrement été défavorable en raison de la chute du dollar pendant la plus grande partie de son affrètement.

Nos relations avec la COBRECAF et ceux qui la dirigent, c'est-à-dire l'Armement DHELLEMES, nous laissent espérer les développements possibles. Par contre, nous avons eu quelques déceptions avec les Luziens. C'est ainsi que nos associés, n'ayant pu assumer les charges financières du frigo de Bayonne - Bascadour -, que nous avons entrepris en compte commun, nous avons dû nous substituer à leur défaillance, ce qui nous a contraints à engager plus de capitaux que nous ne pensions dans cette entreprise. Mais nous avons la satisfaction de constater que ce frigo est plein, surtout en viandes, du fait de la crise agricole actuelle, et également en thon. Ce frigo se révèle même trop petit ; il devrait dans l'avenir jouer un rôle dans la région, sauf s'il y a boycott de la part des dockers, incitant les usagers à décharger plutôt à Bordeaux, comme cela a failli récemment se produire.

En Méditerranée, le climat est nettement plus favorable qu'il y a plus d'un an et nous avons restructuré notre bureau de Marseille. Après les déboires que nous avons eus dans ce secteur, nous reprenons espoir et nous pensons qu'il y aura dans le maritime, et peut-être même ailleurs, des développements possibles. Les échanges avec nos Collègues méditerranéens, pour concrétiser les structures que nous avons mises en place il y a deux ans, sous le nom de SudCargos, ont abouti à une extension de ces accords et ce pour une période que nous voudrions la plus longue possible, au moins 15 ans.

Nous avons remplacé le «NIOBÉ» en Méditerranée par un navire ro/ro, et celui-ci, de l'avis même de ceux qui l'ont affrété, donne pleine satisfaction.

Nous sommes toujours en contentieux avec l'armateur hollandais qui, après avoir acquis le «NIOBÉ», voulait que l'«ALCÉE» lui soit livré, mais sans effectuer les formalités nécessaires requises par la Marine Marchande. C'est la tournure que prendra cette procédure qui nous dira si nous aurons à livrer ou non le navire à l'automne.

Le trafic des vins est difficile depuis plusieurs mois ; mais le Groupement que nous avons constitué avec nos Amis languedociens nous permet de mieux nous défendre et de développer des marchés nouveaux, notamment sur l'Angleterre. Nous avons également conclu un accord avec le Groupe WORMS (NANTAISE CHARGEURS DE

L'OUEST) pour harmoniser notre politique commerciale et exploiter au maximum nos flottes respectives. Cet accord nous donne satisfaction, mais le secteur reste difficile de par l'ambiance quelquefois désagréable qui est le fait de notre principal concurrent dont les moyens mis à sa disposition par ses ramifications helvétiques lui ont permis un développement accéléré.

Le navire «PIC SAINT-LOUP», qui sera mis en exploitation à la fin septembre, viendra renforcer notre position. Mais il est certain que les petits navires pinardiens deviennent de moins en moins rentables dans ce climat de concurrence très vive.

L'exploitation de «LA GAVOTTE» sur Finlande/ Rouen se fait de plus en plus inquiétante. Le capital est déjà très écorné puisque les pertes dépassent les 3/4 de la première mise des Finlandais et de nous-mêmes. Cela est dû à plusieurs raisons, parmi lesquelles le maintien à un niveau identique à 1970, des recettes perçues et le coût très important de l'entretien et des réparations, en sont les principales. Pour faire face, plusieurs solutions ont été étudiées, notamment l'affrètement en vue d'en faire un navire de forage ; mais il est certain que ce n'est pas avec des menaces de grèves, en s'appuyant sur des renseignements du reste inexacts, que nous pourrions améliorer la situation.

Les deux chalutiers «GOLETTE» et «LA NORMANDE» ont été lancés aux Chantiers Navals du Havre. Ils doivent être prêts au cours du dernier trimestre pour aller sur les lieux de pêche. Dans ce secteur nous avons quelques difficultés mais aussi des satisfactions. Nous espérons bien pouvoir nous approvisionner en poisson dans de bonnes conditions pour mener une politique concurrentielle vis-à-vis de ceux de nos collègues qui tendent à casser les prix du marché du surgelé.

Enfin, dans le domaine des études nous pouvons vous signaler que Monsieur PRUVOT est allé faire un voyage de prospection en Iran. C'est une zone qui nous attire en raison des recettes dont vont bénéficier tous les pays qui s'y trouvent inclus. Peut-être pourrions-nous, par notre collaboration, participer à ce pactole.

Il est vraisemblable que des démarches identiques vont être faites en Libye pour le service des pêches, liaison qui renforcerait notre ligne Marseille.

Des contacts ont été pris également avec les Malgaches. Des études sont aussi réalisées avec l'Egypte.

En ce qui concerne les filiales, la SOG ENA ressent les effets de la diminution des trafics de bois ainsi que des trafics de céréales qu'elle réalisait et que les Coopératives font maintenant dans leur silo du nouveau poste de Blainville.

Nous construisons une scierie moderne, plus puissante que celle que nous avons, pour étayer le trafic des bois exotiques à Caen. Cette scierie est réalisée pour le sciage des grumes ; il est vraisemblable que l'importance de ce tonnage diminuera au profit des bois sciés et avivés. Néanmoins si nous voulons conserver notre clientèle, il faut bien faire l'effort financier voulu, qui sera assez lourd, avec une perspective d'amortissement qui, au départ, n'est pas assuré.

SoRéNaM-SOCARENAM assurent leur plein emploi, non sans difficultés. Le remorqueur que nous avons en construction à Boulogne devrait être livré à la fin du dernier trimestre, et nous recherchons des constructions neuves. C'est la raison d'ailleurs pour laquelle nous nous intéressons à la pêche.

Nos activités Courtage-transit font l'objet de nos préoccupations. Nos relations avec des Amis britanniques et Libanais nous font espérer la création d'une Société particulière pour répondre à leurs besoins et pour étudier avec eux des possibilités de développements.

Quant à la SoFriNo, elle se ressent des crises agricoles. L'an dernier l'afflux des beurres remplissait nos chambres froides. Cette crise résorbée, c'est l'excédent des viandes qui remplace les beurres. Les beurres achetés par les Organismes étatiques au prix de 7/8 francs ont été revendus, notamment aux Russes à 1,60. après un stockage de 6/9 mois en frigo, sans parler des frais d'approche. La viande part actuellement en Russie au prix de 3,50 F. La différence, c'est le Marché Commun qui paie.

On comprend que nos Ministres aient du mal à se mettre d'accord dans le cadre européen !

(12 août 1974)



BRUITS DE COURSIVES

GRUMIERS - Dénomination (suite)

Le 2ème grumier en construction en Espagne sera, comme nous l'écrivions dans le dernier SILLAGE, baptisé «PHRYNÉ». Le 1er, lui, sera dénommé «ANTÉE» ; ce sera le deuxième navire qui portera ce nom car c'est en 1954 que fut donné, pour la première fois, le nom d'«ANTÉE» au navire de 5.900 t. construit aux Chantiers de Blainville et qui

furent fermés par la suite. Ce navire avait été précédé de son sister-ship, le «PROMÉTHÉE 1».

Rappelons qu'ANTÉE était un géant, fils de Neptune et de la Terre à qui la légende donnait 64 coudées de hauteur. Il arrêta tous les passants dans les sables de Libye, les forçant à lutter contre lui et les écrasant de son poids car il avait fait vœu d'élever un temple à Neptune avec des crânes humains.

Hercule qui l'avait provoqué l'a terrassé trois fois, mais en vain car la Terre, sa mère, lui rendait des forces nouvelles chaque fois qu'il la touchait. Hercule s'en aperçut. Alors, il le souleva en l'air et l'étouffa dans ses bras. ANTÉE fut enterré dans la ville de TANGIS qu'il avait bâtie.

«ILE d'ARZ»

Monsieur Max LAMBERT, ancien Directeur de la Société MARITIME NATIONALE, qui était l'un des membres de la Conférence du TRAMPING PONDÉREUX qui vient de disparaître, vient de créer un nouvel Armement Français dénommé : Société de GESTION et d'AFFRETEMENT de NAVIRES - S.G.A.N. -

Cette Société qui compte posséder plusieurs navires de 4.000 à 15.000 t. vient de nous confier l'armement de son premier navire l'«ILE d'ARZ» (ex JUMIEGES) et fera appel à nous pour les autres.

ANCIENS DE LA SNC -

Nous extrayons d'un numéro de juin d'OUEST-France, l'article suivant:

«Les anciens, les veuves et amis de la Société Navale Caennaise se sont retrouvés pour leur rencontre annuelle, suivie du repas amical traditionnel, au Vieux-Bourg-en-Pleheré, hôtel de la Plage.

Les souhaits de bienvenue d'usage furent présentés par les organisateurs responsables de la journée à une cinquantaine de participants venus de tous les azimuts, de là où ils ont pris leur retraite, même de Hollande et de départements éloignés (une trentaine s'était fait excuser pour des raisons diverses : santé, éloignement, etc ...).

La journée se déroula dans la sympathie. L'ambiance était animée par des chanteurs et des conteurs.

L'on se quitta sur le chant «Ce n'est qu'un au-revoir mes frères» pour «atterrir» chez le commandant Rouget, qui offrait une coupe à Pléneuf-Val-André.»

SITRAM-

Vous connaissez les bons rapports que nous entretenons avec la SITRAM (STÉ Ivoirienne de Transports Maritimes) dont le développement est spectaculaire depuis un

an et dont les projets sont également importants. Celle-ci vient de nous confier l'étude et le suivi technique des travaux de transformation de son premier bananier, le «AZAGUIÉ». Ces travaux seront réalisés dans les chantiers de la SoCaRéNaM à Calais vers la fin de l'année.

LE VIADUC DE Caen -

Dans le dernier SILLAGE, nous vous avons donné les photographies permettant de constater l'État d'avancement des travaux de construction du grand Viaduc qui enjambe le Canal de l'Orne et toute la zone portuaire, surplombant d'ailleurs tous nos terrains de la SOGÉNA et de la SOMATRAM.

Le grand arc, qui pour l'instant est le plus grand du Monde pour les constructions de ce type, vient d'être réalisé. C'est un travail très spectaculaire. Cette réalisation contribuera à la renommée de Caen et il est malheureux qu'au départ ces travaux aient été endeuillés par un accident grave qui fit plusieurs victimes.

n°86 - décembre 1974

SILLAGE

La fin de l'année approche et nous devons dès à présent songer à la rédaction du prochain numéro de SILLAGE, pour qu'il vous parvienne en bon temps et vous présente nos vœux de Nouvel An.

BONHEUR, SANTE, pour Vous et les Vôtres,
PROSPERITE pour la Compagnie,

et par-dessus tout, pour notre Pays, un retour au calme qui permette d'améliorer les conditions de vie de chacun, car il faut bien le reconnaître, cette période de l'année est plutôt mouvementée.

SITUATION MARITIME

Avant de rédiger ce présent bulletin, j'ai relu le précédent datant de septembre dernier et j'ai constaté que durant ce laps de temps le marché des frets se maintenait ferme et favorable, alors que nous aurions plutôt craint le contraire. Déjà depuis plus d'un an nous avons assisté à de brusques et importantes hausses de fret, de trop courte durée, sans jamais en profiter, n'ayant aucun navire disponible. Mais il en a été tout différemment cette fois : ARISTÉE et PROMÉTHÉE, libres d'engagement, ont pu être réaffectés à des Canadiens jusqu'en décembre 1975 et à un taux convenable.

Après une période prolongée difficile, après deux ans d'exercices déficitaires, nous constatons une amélioration sensible de notre situation financière.

COTE D'AFRIQUE

Le début de l'année avait été extrêmement favorable car nous avons de l'aliment dans les deux sens. Nous nous attendions cependant depuis quelques mois à une baisse dans le trafic des bois exotiques. En fait nous devons subir un véritable effondrement dans ce secteur. Ce phénomène est la conséquence d'une grave crise du bâtiment qui entraîne une moindre demande de l'industrie du bois dans toute l'Europe.

Or, les négociants avaient, par crainte de nouvelles hausses des prix, constitué des stocks surabondants. Pressés par les restrictions de crédit, ils ont dû les réduire et ont, sans préavis, annulé plus de la moitié des ordres de transport.

Nous avons dû alors dégager nos deux 10.000 t. PROMÉTHÉE et ARISTÉE, qui ont été affrétés sur le marché extérieur jusqu'à fin 75.

Nous allongeons nos rotations en effectuant à la descente des chargements qui améliorent les résultats financiers de nos voyages ; mais nous serons peut-être amenés à distraire un troisième bateau de la ligne.

La situation ne s'améliorera sans doute que fin 75, date à laquelle nous recevrons, rappelons-le, nos deux 11.000 t. commandés en Espagne.

Dans ce secteur de Côte d'Afrique, le «HÉBÉ» a été affrété à nos jeunes Collègues-armateurs ivoiriens, la SITRAM, avec laquelle notre collaboration se poursuit agréablement. Nous avons étudié pour eux la transformation de deux bananiers l'«ASSOUBA» et l'«AZAGUIE», afin de leur permettre de mieux couvrir la part ivoirienne dans le transport des bananes et ananas, car l'achat de bateaux neufs, donc coûteux, pour un trafic dont les taux de fret restent relativement bas, ne permettrait pas d'atteindre la rentabilité. Il faudrait pour cela que les Gouvernements intéressés acceptent des hausses de fret et que la clientèle puisse les supporter.

Cette transformation nous a été confiée et sera réalisée dans les chantiers de la SoCaRéNaM. Nous en sommes particulièrement satisfaits ; cette marque d'estime et de confiance nous a touchés ..

AMPHIOPÉ

L'AMPHIOPÉ, qui est le «gros morceau» de notre flotte, est assuré d'une vie tranquille, sauf une nouvelle dévaluation du dollar, jusqu'en avril/mai 1975. Nous étudions dès à présent son utilisation après cette date.

CONTRAT ROTTERDAM / Caen

L'an dernier, dès juillet 1973, l'ATIC, pour le compte de la Société Métallurgique de Normandie, insistait pour fixer les conditions de transports de charbons entre Rotterdam et Caen au titre de l'année 1974. Comme le marché lui était favorable, ses conditions nous obligeaient à utiliser du tonnage sous pavillon étranger afin de maintenir notre présence dans ce secteur charbonnier.

Cette année étant meilleure pour l'armateur, ce client a accepté les conditions que nous lui proposons et nous avons bon espoir, par la suite, de remettre un bateau français sur ce trafic. C'est le troisième bateau dont nous vous entretenions précédemment et que nous écarterions du trafic Côte d'Afrique. Nous ne renouvelerions plus alors l'affrètement de l'«ARIANA».

LIGNE Madagascar - MIFANAMPY

La ligne Océan Indien se poursuit toujours dans des conditions délicates, car les bateaux qui l'assurent commencent à vieillir ; cependant les augmentations de frets obtenues en 1974 nous permettront de boucler l'année sans perte.

Malgré un mauvais début d'exercice, nous pouvons espérer que la période difficile tire à sa fin, car il semble que le Canal de Suez doive être réouvert dans le courant de l'année prochaine, et les services que nous avons rendus à la clientèle durant sa fermeture nous ont valu des contacts très bons avec celle-ci. Nous étudions pour cette ligne de nouveaux développements, qui seront facilités par le renforcement de nos services commerciaux de Paris et de Marseille.

Nous avons pris des contacts depuis peu avec le Gouvernement Egyptien ainsi qu'avec les Autorités du Port de Suez, pour leur signaler notre présence. Nous avons eu la satisfaction de constater que, malgré plusieurs années d'absence, notre Compagnie n'avait pas été oubliée puisque les personnes rencontrées se rappelaient encore le nom de nos bateaux.

MÉDITERRANÉE - SudCargos

Cette Société, que nous avons contribué à créer avec la Transat et l'Armement DAHER, est rappelons le le plus important des armateurs français desservant la Méditerranée et le seul desservant tous les ports africains, le Proche-Orient, la Grèce, Chypre, Malte, le MoyenOrient.

Les résultats de SudCargos sont très encourageants; la Société sur sa lancée actuelle envisage d'étendre ses services à de nouvelles lignes desservant la Méditerranée et également, après la réouverture de Suez, de prolonger ses activités vers la Mer Rouge et le Golfe Persique, pour améliorer les services rendus à sa clientèle dans ces régions qui doivent actuellement combiner mer et route.

Le «DAPHNÉ», ro-ro acheté en juillet, nous donne toute satisfaction et nous venons récemment de prendre 30 % d'une autre unité ro-ro, le «SAINTE-BAUME» acheté par nos

Collègues DAHER. Le bateau est armé par GROUPEMED, qui assure également sa gestion technique.

L'«ALCÉE» est toujours en ligne, car sa vente n'a pas été concrétisée. Après plus d'une année de discussions, l'armateur acquéreur présente des objections qui ne sont pas justifiées, et comme SudCargos a besoin du navire et que son rendement s'est amélioré, nous avons beaucoup moins de raisons de nous séparer de lui. Nous serions enchantés si nous pouvions nous libérer des pourparlers que seule l'intransigeance de cet armateur a rompus.

Il y a peu d'années encore nous étions, devant les piètres résultats constatés pendant longtemps, sur le point d'abandonner ce secteur ; mais maintenant que l'avenir se présente de façon plus encourageante, nous avons pris nos dispositions pour changer de bureaux à Marseille afin de disposer de locaux plus vastes et plus confortables, mieux situés, puisqu'ils sont Place de la Joliette à côté des bureaux que nous occupions autrefois. Nous ferons mieux face aux nécessités du programme que nous nous sommes tracé dans le secteur Méditerranée, tant pour la SNC que pour la SOGÉNA.

SECTEUR VINS - N.T.V.

Ce secteur reste le point délicat de nos activités actuellement, car l'armateur LEDUC, qui appartient en totalité à un Groupe financier Suisse, le Groupe ERMEFER, poursuit dans ce domaine une politique d'écrasement des prix que lui permet une flotte en grande partie sous pavillon de complaisance, même si, pour faire plaisir à notre Ministère de tutelle, ils arment quelques bateaux sous pavillon français.

La dernière manoeuvre de cette compagnie a été, alors que son Directeur était président du Comité de Trafic Nord France-Algérie, de créer un nouveau groupement, dont il avait soigneusement exclu notre groupe ainsi que la MORBIHANAISE, pour obtenir le monopole des transports de vins et liquides alimentaires de ou vers l'Algérie.

Dans ce contexte, nous avons été très surpris et flattés d'être approchés par la grande compagnie britannique P & O, qui correspond en Angleterre à ce que représente en France une compagnie comme les MESSAGERIES MARITIMES. Leurs Dirigeants sont venus nous manifester leur désir de participer aux transports de vins sur la Grande Bretagne et, dans cette intention, ils souhaitaient prendre des accords avec N.t.V., allant même jusqu'à la constitution d'une Société commune.

Nous avons cherché à convaincre cette relation anglaise que le vin, produit noble et respecté depuis l' Antiquité, méritait une attention spéciale de la part de ceux qui le

trahissent et surtout le transportaient et que seuls les équipages français étaient particulièrement compétents en cette matière : ils savaient prendre un soin particulier de leur cargaison, ce qui n'était pas toujours le cas des équipages étrangers, même méditerranéens, pourtant habitués à ce produit. Il serait donc douteux que les équipages anglo-saxons puissent convenir. Aussi leur avons nous offert de s'associer avec nous. Les pourparlers se poursuivent et nous souhaitons vivement aboutir. S'il en était ainsi, nous pourrions sans doute élargir notre zone d'activité et penser aux transports de vins sud-africains, australiens, et pourquoi pas jeter nos regards sur l'Amérique.

PÊCHE

L'aspect que présente la pêche cette année est tout différent de celui de l'an passé. L'an dernier nous manquions de produits ; cette année la pêche a été presque trop abondante ; les prix ont déjà baissé. Mais fait encore plus curieux, l'an dernier nous manquions presque totalement de cabillaud et nous n'avions que du lieu noir. Cette année, c'est l'inverse qui se passe : le cabillaud est abondant. Comme quoi dans ce métier comme dans l'agriculture, il est vraiment difficile de faire de la prospective.

Fait marquant et qui complique nos interventions, c'est l'insuffisance des moyens de stockage frigorifique pour pallier la mévente de viande et de poisson. Il faudra que le Gouvernement se préoccupe de ce problème pour maintenir un État d'équilibre permanent. A titre d'exemple, le frigo de Bascadour à Bayonne, qui avait été créé pour entreposer le poisson, est maintenant en grande partie rempli de viande.

Les essais du navire «GOLETTE» sont maintenant terminés et celui-ci rejoint St Pierre et Miquelon son port d'attache, d'où il pêchera.

Le deuxième chalutier «LA NORMANDE» sera prêt en janvier.

Dans le groupe S.N .C., nous vous le rappelons, nous sommes intéressés par des participations en quirats et nous nous sommes associés avec des armateurs spécialisés. C'est ainsi que cela nous a permis de collaborer avec l' Armement COBRECAF de Concarneau, qui est un spécialiste en la matière et dont nous affrétons les navires sur l'Afrique du Nord pour les transports de fruits, quand ils sont disponibles.

Si nous nous sommes intéressés autant à la pêche au thon, c'est parce que pour nous il représentait un transport sous forme congelé et l'utilisation de nos bateaux frigorifiques.

Quant à Saint-Pierre et Miquelon, sa situation a l'avantage d'être dans une zone de pêche où les Français seront toujours admis, car actuellement c'est la préoccupation des

armateurs que de trouver des zones de pêche ; De là nous pourrions prospecter le Canada et les États-Unis, afin de pouvoir trouver les débouchés tant pour nos produits fabriqués en France que ceux fabriqués à Saint-Pierre.

Au Gabon, dans le même esprit et dans un but psychologique pour appuyer le Gouvernement Gabonais dans ses efforts, nous avons créé une Société de pêche, la SOGAPECHE. Ceci se justifie d'autant plus que nous escalons dans ce pays avec nos lignes de Côte d'Afrique et ensuite parce que celui-ci a une vocation minière dont on peut escompter, dans un avenir prochain, une forte production de minerai. Nous voudrions participer à ce développement comme transporteurs au tramping

Sans doute avons-nous connu des déboires avec les bateaux de cette Société, déboires dus à des moteurs régulièrement défaillants. Cette période est, espérons-le, finie et nous pensons adjoindre une quatrième petite unité en 1975 pour aider l'affaire à se rentabiliser.

En Côte d'Ivoire, pour exploiter le «DONIBANE», navire spécialisé dans la pêche à la sardinelle, nous avons créé, avec le Colonel COTONNEC déjà intéressé dans SOGAPECHE, une nouvelle Société d'exploitation : la SOCIPECHE.

PERSPECTIVES ET PROJETS

Toute cette énumération concerne nos activités de reconversion et de diversification, répondant aux soucis que nous vous avons maintes fois énoncés.

Mais par tradition, nous tenons à maintenir notre position «tramping»; nous n'avons plus à l'heure actuelle que l'AMPHIOPE comme «gros navire» et, du fait des circonstances, nous avons été, par le fonctionnement même de l'ATIC et par les positions prises par nos Collègues, écartés de cette catégorie de navigation.

Nous sommes, dans le passé, souvent intervenus auprès des organismes de vente de charbons, minerais, phosphates, pour les inciter à constituer une association maritime afin de participer à la construction et l'exploitation commune des navires ; mais nous n'avons jamais eu d'échos favorables. Ces sociétés ou organismes n'avaient qu'un but : minimiser les frets ou accroître les commissions.

La roue a tourné, beaucoup de ces sociétés ont perdu leur privilège de vente et les pays nouvellement indépendants se sont vite mis au courant pour se réserver ces avantages. Les Dirigeants, s'ils se souviennent encore de nos propos, ne pourront que regretter de ne pas avoir suivi nos conseils.

Maintenant nous avons la satisfaction de voir revenir vers nous des sociétés qui sont intéressées à cette politique de collaboration «navire-cargaison». Les projets ne sont pas encore assez avancés pour que nous en parlions ouvertement ; nous sommes seulement flattés qu'on ait recours à notre expérience et compétence pour concevoir en commun des prototypes de navires qui conviendraient et dont les tonnages oscillent entre 20.000 et 40.000 t..

Ceci nous donne la quasi-certitude que, dans un proche avenir, nous saurons comment investir dans les bateaux et pratiquer en commun un programme de renouvellement sans avoir à se bagarrer pour entrer de force dans les Conférences.

FILIALES

FinFranLine - Cette Société nous donnait beaucoup de préoccupations et nous avons recherché à nous retirer, mais nos Collègues finlandais ont fait un effort : ils ont amélioré les frets. Nous avons, de notre côté, surveillé avec plus d'attention les débours et, à notre surprise, il faut le reconnaître, la situation s'est renversée : de débiteurs nous sommes devenus créditeurs et nous aurons cette année la possibilité d'amortir. C'est une grande satisfaction pour nous car nous étions désespérés de ne pouvoir sortir cette Société de l'ornière où elle semblait bien incrustée.

AUXPORT - Fonctionne normalement ; rend les services qu'on attendait d'elle. Nous envisageons d'utiliser l'un des remorqueurs pour une navette Le Havre/Caen, d'une péniche que nous allons étudier, pour le transport de produits pétroliers noirs.

NORMANDIE-PÊCHE - CHALUTIERS MALOUINS La pêche sera bonne cette année ; mais le «LOUIS GIRARD» vieillit et nous cherchons à le vendre à un pays tiers.

STÉ FRIGORIFIQUE DE NORMANDIE - Cette année le résultat sera aussi bon que l'an dernier, et nous sommes en train de construire deux frigos supplémentaires, un à Caen car nous sommes trop à l'étroit, et un à Rouvroy dans le Nord pour doubler la capacité de stockage des beurres.

STÉ FRIGORIFIQUE «BASCADOUR» - L'entreposage est au maximum ; nous étudions même des transformations.

Quant aux activités de SOGÉNA et de SOMARFRAN dans les différents ports où nous escalons régulièrement, elles ne font que se développer et nous sommes très heureux de constater la place que prennent ces sociétés dans le cadre de nos activités de plus en plus diversifiées.

COMITÉ D'ENTREPRISE

Ce comité s'est tenu fin octobre, puis à nouveau en décembre. Nous y avons présenté le compte-rendu de nos différentes activités, compte-rendu identique à celui qui vient d'être fait ci-dessus.

Ce qui nous a le plus frappés, c'est l'inquiétude du personnel navigant sur la sécurité de l'emploi.

Nous avons, dans les deux dernières décennies, vécu une période fortement bousculée et nous avons subi, dans la composition de la flotte des à-coups qui ont parfois contribué à cesser provisoirement tout engagement nouveau ou toute promotion. Il nous a fallu maintenir une constance, alors que 17 navires de la flotte charbonnière de cabotage national devaient disparaître dans les 10 dernières années, et cela n'a entraîné que peu de rétrogradation.

La situation a changé ; s'il est une période où le personnel navigant a tort de se faire du souci, c'est bien celle que nous vivons actuellement ; nous manquons de marins, nous manquons d'officiers. Nous allons être amenés à intensifier notre action dans le sens d'un accroissement du recrutement. Et s'il reste des chômeurs inscrits, c'est pour des raisons qui tiennent plus aux intéressés eux-mêmes qu'aux conditions économiques. D'ailleurs ce n'est pas particulier à la France, il en est de même de la plupart des nations et les Scandinaves, Allemands, Belges, engagent beaucoup de personnel extérieur : espagnol, yougoslave, etc ...

Il y a deux ans, nous étions certainement très inquiets de voir la tournure que prenait la condition maritime, il en est tout autrement maintenant. Mais cela n'empêche pas qu'il y a encore des trafics qui ne sont possibles qu'avec du personnel étranger. C'est le problème des bateaux de complaisance et vous constatez que dans le monde entier, il n'a encore jamais trouvé sa solution.

25 novembre 1974.

INONDATIONS - 16/17-11-1974

SILLAGE

SITUATION MARITIME - TENDANCES

SITUATION MARITIME

Que de changements en trois mois. Fin 74 nous étions dans une douce euphorie et nous nous étions fort bien habitués à l'ambiance de frets favorables et le problème d'utilisation de la flotte ne se posait pas.

Brusquement dès février les choses ont bien changé.

Alors que nous avions contracté les affrètements de l'«ARISTÉE» et du «PROMÉTHÉE» dans de bonnes conditions, l'«AMPHIOPÉ», qui était sous option de prolongation de charte, n'a pas pu bénéficier de cet avantage, son affréteur ayant jugé que le marché avait sérieusement baissé.

Pour fixer les idées, un bateau de ce type était loué 6 \$ par mois, la tonne et nous étions parfaitement satisfaits. Maintenant nous sommes tombés à 2 \$, c'est-à-dire que ce n'est plus rentable. Nous prolongeons néanmoins espérant passer le cap des difficultés.

Nous avons fait l'essai d'amener l'«AMPHIOPÉ» avec du charbon venant de Rotterdam, déchargeant la majorité de sa cargaison à Dunkerque et le solde à Caen. Nous sommes heureux de cette escale exceptionnelle, qui nous permettrait peut-être d'envisager un autre emploi de l'«AMPHIOPÉ» dans le futur.

A un moment nous avons espéré, et cela aurait été très spectaculaire, recharger un lot important d'acier sur l'Amérique ; mais nos clients, la SMN, nous ont fait une proposition de fret tellement basse que nous avons dû abandonner cette perspective.

COTE D'AFRIQUE

Après un marasme qui avait occasionné de grandes difficultés chez tous les importateurs de bois, il semble que le marché se tasse ; mais il est encore loin de donner satisfaction et les nombreux litiges et contentieux risquent de s'accroître.

L'«APPELANT» et le «MAXIME HESSE» assistant l'«AMPHIOPÉ»

Nous constatons combien nous avons eu raison de nous séparer momentanément, par des affréteurs extérieurs, du «PROMÉTHÉE» et de l'«ARISTÉE».

Nos relations avec l'armement Ivoirien SITRAM sont toujours agréables et constructives. Les ateliers de la SoCaRéNaM Calais ont procédé aux transformations du bananier de la SITRAM «AZAGUIE» et il va effectuer son premier voyage de bananes. Les résultats aux essais sont particulièrement satisfaisants ; nous en sommes heureux et félicitons Monsieur HAMONNIAUX qui a été l'artisan de ces modifications.

Nous sommes d'autant plus satisfaits que cette solution, que nous avons proposée, avait été critiquée par nos collègues français et il a fallu cette réalisation pour que, convaincus des bons résultats, le deuxième bananier «ASSOUBA» soit traité dans les mêmes conditions à Calais. C'est une bonne clientèle pour la SoCaRéNaM qui a ainsi montré la valeur de ses réalisations.

Nous avons appris que la SITRAM envisageait un programme de développement important de sa flotte et nous étudions avec elle dans quelles mesures nous pourrions y participer.

CONTRAT ROTTERDAM / CAEN

Il s'effectue normalement, étant donné la couverture que nous avons de l'ARIANA.

Les conversations que nous avons amorcées avec la METALLURGIQUE DE NORMANDIE nous laissent espérer que cette Société va se diriger vers des activités maritimes et nous sommes tout disposés à collaborer avec elle, suivant une tradition presque ancestrale (1920). Ayant des intérêts liés avec cette importante Société, il nous sera plus facile de l'inciter à développer ce nouveau secteur commun.

LIGNE MADAGASCAR - MIFANAMPY

L'atmosphère a bien changé dans ce secteur. On s'attend dans les mois prochains à l'ouverture du Canal de Suez, début juin vient de proclamer M. SADATE.

Normalement la situation maritime devrait s'améliorer sur cet axe et peut-être qu'à la faveur des contacts avec les Pays Arabes, nous pourrions voir d'autres réalisations.

Mais l'ambiance à Madagascar s'est complètement modifiée et, ayant vécu dans d'autres pays des crises comparables, nous devons nous montrer très prudents, malgré tout le désir que nous avons de maintenir des contacts dans le transport des bananes.

Car il faut bien reconnaître que c'est notre Société qui a apporté les meilleures solutions aux problèmes qui se posaient.

MÉDITERRANÉE - SudCargos

Les résultats ayant été favorables, de nombreux armements qui n'étaient pourtant pas traditionnels sur ces lignes, viennent de se montrer ou comptent s'installer dans cette zone. La lutte sera donc plus âpre. L'avenir dira si cette recrudescence sera favorable ou non aux rendements de la flotte qui desservira toute cette zone. Nous sommes toujours intéressés par un nouveau navire roulier, soit en participation avec nos Collègues Marseillais, soit seuls.

La plus forte densité de nos bateaux et de nos services fait que la remise sur pied de l'agence SOGÉNA à Marseille va se trouver facilitée et le rendement devrait en être amélioré.

SECTEUR VINS

La gestion en commun de nos navires pinardiers avec nos amis CHEY ALLIER se poursuit dans une ambiance agréable ; mais les résultats sont entachés par la concurrence acharnée du groupe suisse qui a repris pratiquement tous les petits bateaux de ce type.

De notre côté, nous sommes en liaison avec nos amis Nantais et avec le grand groupe Anglais P and O, avec lequel il est probable qu'un accord très étroit interviendra prochainement, qui nous permettrait de moderniser et développer nos navires pinardiers sous pavillon Français.

PÊCHE

Là aussi combien peuvent se tromper les prospecteurs. Il y a 2 ans : pas de poissons et surtout pas de cabillaud. L'année dernière: que de poissons et surtout que de cabillaud ! Et cette année ? C'est encore trop tôt pour se fixer, mais toujours est-il qu'avec les facilités que l'État avait données pour augmenter la flottille de pêcheurs congélateurs, nous avons un excédent de tonnage de 12 à 15.000 t. en cabillaud, que l'État du marché ne permet pas de vendre. Ce poisson qui valait 7 F. est tombé à 4 F. et même moins car certains armateurs qui ont du mal à payer les achats inconsidérés de leurs chalutiers neufs ont dû le «brader».

L'armement thonier qui était un peu à l'écart de ces crises commence à les connaître.

Nous avons beaucoup appris depuis notre introduction dans ce nouveau métier et nous allons peut-être même évoluer et changer nos orientations. Toujours est-il que nous pouvons être satisfaits de l'initiative que nous avons prise à Bayonne pour le frigo et également nous fondons encore de bons espoirs sur St Pierre et Miquelon.

Le chalutier «LA NORMANDE»

Les navires «GOÉLETTE» et «LA NORMANDE» explorent maintenant les zones de l'Amérique de Nord. L'initiative, on pourrait même dire la nouvelle «invention» du service technique, conçue par M. DANJOU ,d'une conteneurisation des produits de la pêche a donné de bons résultats et améliore grandement les manutentions. Mais dans cette zone les préoccupations de personnel posent beaucoup de problèmes difficiles à résoudre, car à St Pierre tout est très politisé ; et nous nous passons de commentaires.

Au Gabon, alors que nous étions pleins de confiance, nous sommes déçus des résultats de SOGAPECHE. On mise beaucoup sur les développements économiques de ce pays qui, par la construction du Transgabonais et la réalisation d'un programme ambitieux mais non disproportionné, permettent d'envisager dans cette zone des opérations intéressantes. Nous souhaitons y participer.

PERSPECTIVES ET PROJETS

C'est une rubrique qui est particulièrement importante dans la période actuelle, car nous assistons à une transformation profonde des conditions économiques.

Cette guerre de religion israëlo-arabe, qui est à l'origine de l'offensive de tous les pays arabes contre les pays consommateurs de pétrole, va avoir au point de vue économique des conséquences dont on ne soupçonne pas l'importance. Ce que nous constatons seulement présentement, c'est le flot d'argent qui s'est déversé sur ces pays du Moyen-Orient, provoquant un rush de tous les pays usiniers pour acquérir cette nouvelle clientèle. Ce rush n'a pas laissé indifférentes les compagnies de navigation et nous, comme les autres, nous sommes précipités en Egypte d'abord, pour l'ouverture du Canal de Suez, et petit à petit en Iran, aux Emirats, pour voir ce que nous pourrions y faire.

Nous avons trouvé dans ces régions une foule d'intermédiaires et nous avons beaucoup de mal à discerner ceux qui sont valables de ceux qui ne le sont pas ;

généralement ce sont des gens présentant bien, avec beaucoup de faconde et beaucoup d'aisance ; c'est un milieu curieux auquel nous n'étions pas habitués.

M. Étienne PRUVOT avait commencé sa prospection par l'Iran, M. Gérard DESCLOS a continué sur l'Égypte et les Emirats. Que pourrons-nous en sortir ? Jusqu'à présent pas grand-chose, mais c'est instructif. Et il faut que nous y pensions car, par ailleurs, tout va se trouver bloqué.

Dans nos projets, nous avons avec nos Collègues CHARGEURS RÉUNIS et UNION NAVALE, envisagé réaliser un bateau de 40.000 t., Ils nous avaient demandé de faire partie d'un club d'exploitation pour les transports à effectuer dans un ou 2 ans. Dans les discussions nous nous sommes aperçus que le rôle commercial nous serait étranger et qu'étant donné l'État de nos finances nous devions assumer seuls un programme d'emprunt d'environ 90 millions. Dans la période actuelle c'eût été parfaitement imprudent, aussi avons-nous décliné.

Nous avons également d'autres affaires à l'étude par des clients qui, impressionnés par les taux de frets qu'ils payaient ces temps derniers, étaient disposés à prendre «du pavillon français». Mais à la suite de l'effondrement des cours, constatant les taux que l'on obtient actuellement sur le marché, ils remettent à plus tard leurs études, ce qui éloigne nos espoirs. Alors il nous faut bien penser à autre chose.

S'il y a un métier particulièrement mouvant, c'est bien le nôtre !

FILIALES

Nous sommes dans l'obligation de nous diversifier si nous voulons subsister et comme notre trafic pondéreux de moyen tonnage s'est considérablement réduit, comme les lignes d'Algérie/Maroc se sont reconstituées sous des formes bien différentes de ce qu'elles étaient autrefois, ne serait-ce que par la présence de nouveaux participants Marocains, Algériens et Tunisiens, il nous faut bien composer avec les circonstances et la NAVALE ou tout au moins son Groupe, n'est plus une simple affaire maritime, mais c'est un ensemble d'activités diverses, axé sur les problèmes maritimes certes, mais tout disposé à étudier de nouveaux problèmes.

Aussi le SILLAGE, qui est le compte-rendu de ses activités, comportera-t-il, de plus en plus, des rubriques extérieures qui intéresseront naturellement les marins mais auxquelles le personnel de terre portera, lui aussi, progressivement intérêt.

D'ailleurs nous croyons vous avoir convaincus. Si l'exploitation des navires frigorifiques a été possible, c'est bien parce que nous avons, en dehors de la SNC, des

Sociétés frigorifiques, telle la SoFriNo, et des Sociétés de pêche, qui ont contribué à assurer leur exploitation.

Parmi ces filiales, il y en a une qui est plus expressément maritime : c'est la FinFran-Line.

Après de nombreux atermoiements, des hésitations, nous nous sommes rendus compte que «LA GAVOTTE» était de caractéristiques dépassées. Une offre s'est présentée à laquelle nous avons répondu favorablement et la Marine Marchande, notre tuteur, tenue au courant, nous a donné l'autorisation de vente, à condition, bien entendu, qu'on maintienne la ligne en activité par l'exploitation provisoire d'un navire étranger en attendant de concevoir un navire neuf plus adapté à la concurrence. C'est ce que nous allons faire dans les mois qui suivent, si nous arrivons à convaincre nos partenaires finlandais, car nous ne sommes pas seuls dans cette affaire.

AUXPORT, maritime également, subit les contrecoups des statistiques portuaires de Caen. Le trafic ayant baissé ces temps derniers, cela nous donne quelques préoccupations, mais ce n'est pas grave.

La SoFriNo donne des résultats favorables parce que cette Société est constituée par trois activités principales :

L'entreposage. La pêche. La fabrication et le commerce du surgelé.

Or, il est bien rare que ces trois secteurs soient défavorisés en même temps. Ce n'est peut-être qu'exceptionnellement que coïncident les résultats bénéficiaires pour ces trois activités, mais néanmoins la Société est prospère et chaque année voit se créer de nouveaux secteurs et de nouvelles implantations.

La SOGÉNA va déplacer sa scierie industrielle pour être à pied d'oeuvre à Blainville où se situe désormais le principal des activités bois. C'est un lourd investissement pour elle.

Les résultats d'ensemble de l'année 74 sont très bons.

Les sections mécaniques SoRéNaM / SoCaRéNaM se font apprécier dans les secteurs de plus en plus techniques où elles se créent une bonne réputation.

Quant à la SoMaTraM, nous procédons à sa liquidation sans qu'il en ait résulté d'inconvénient majeur pour le personnel. Notre principal souci a été de réemployer dans des secteurs plus actifs une main-d'oeuvre dont nous avons du mal à assurer l'emploi en permanence et en toute sécurité d'activité.

NOMINATION AU DIRECTOIRE DE LA SNC

Le Conseil de Surveillance lors de sa réunion du 21 janvier 1975 a nommé membre du Directoire de la SNC, Monsieur Étienne PRUVOT, Directeur SNC à Paris, Président Directeur Général de SoMarCo International.



Une fois de plus notre Société est en deuil, le jeune Patrice DETOLLE a été victime le 14 mars d'un accident de voiture alors qu'il se rendait à nos bureaux de la Rue des Ternes. Mourir à cet âge - 26 ans - est particulièrement triste et nous voulons saisir cette occasion, surtout près des jeunes, pour les inciter à l'extrême prudence. Que de peines ils provoquent. Et quand ils sont chefs de famille, que de problèmes ils posent aux leurs.

VIEUX SOUVENIRS

Nous avons reçu courant mars la lettre dont nous vous communiquons ci-dessous la traduction, d'un Monsieur WELLS à Scarborough qui fut autrefois chez JENKINS³ adjoint de M. RAMSEY. Ce sont vraiment des souvenirs bien lointains qu'il évoque puisqu'ils datent de l'époque 1920-1930 et seuls les très anciens pourront se les rappeler.

Naturellement nous avons fait lire cette lettre à M. LIZORET, qui était un tout jeune homme à cette époque et qui, comme nous, a été très sensible aux souvenirs que les relations de la NAVALE avaient contribué à créer avec ceux qui travaillaient en accord avec elle.

«Ci-joint quelques copies de papiers et documents que je possède et qui j'espère intéresseront quelques-uns après si longtemps.

CAEN et ses environs m'ont intéressé et j'en garde d'heureux souvenirs depuis que je les ai visités vers 1920 pour le compte de mes employeurs. Il s'agissait de MM.

³ MM. JENKINS étaient les agents des Chargeurs Réunis et de la Cie Sud-Atlantique et recevaient régulièrement des navires de la NAVALE CAENNAISE et occasionnellement des armateurs français : HONFLEURAISE, NANTAISE etc ... Comme commis de douane, je passais beaucoup de moments heureux avec les Commandants de ces navires, des hommes épatants, et je me souviens des «NIOBÉ 2», «CIRCÉ 2», «MÉDÉE 1», «HÉBÉ 2», «GALLIUM» et également des navires anglais affrétés «WALE OF MOWBRAY», «WALE OF PICKERING».

JENKINS de Newcastle-on-Tyne, exportateurs de charbon et courtiers maritimes, qui sont devenus STEPHENSON.

J'avais fait la connaissance de M. Gaston LAMY et de Maurice FERAY ; ce dernier a travaillé pendant un certain temps dans nos bureaux à Newcastle afin d'étudier la langue anglaise et les méthodes commerciales anglaises.

M. FRESEY et sa femme m'invitèrent à dîner deux ou trois fois.

M. GUILLIN était très hospitalier ainsi que son ami Henri BUANDE (?) également Mlle (à l'époque) Hélène HUBERT que j'avais emmenée voir un spectacle mais après avoir demandé la permission à son employeur, Mlle X ... et à sa maman. Tous étaient très gentils avec le jeune anglais et je ne les ai pas oubliés.

J'ai gardé le souvenir de M. FERAY conduisant à vive allure sa voiture dans les rues de Caen ... comme un coureur automobile, renversant les étals et provoquant des jurons ... bien que je croie que tout le monde le connaissait et l'appréciait. Je crois qu'il était aviateur durant la première guerre mondiale.

Je me souviens des milliers de grenouilles dans les champs près de l'Orne après une nuit pluvieuse, ainsi que du train avec des sièges en bois et dont certains wagons qui n'avaient pas de toit étaient inondés lorsqu'il pleuvait, il fallait alors s'asseoir sur des journaux ; de même lorsque le chauffeur remplissait la machine de charbon nous étions pratiquement aveuglés par la fumée. Il me semble me souvenir aussi de l'école de natation. Et puis parmi beaucoup d'autres souvenirs, du cidre, des tripes et du fromage ...

M. GEOFFROY me disait : *«Personne ne parle anglais à bord»* et il fallait que j'arrive à me faire comprendre bon gré mal gré. J'arrivais à me débrouiller, à faire mes achats dans un français qui n'était pas très correct grammaticalement. Même aujourd'hui j'arrête les marchands d'oignons français pour leur parler et je me débrouille assez bien, mais je ne peux pas écrire la langue, ni le *«jargon»* breton

J'ai quitté STEPHENSON CLARKE à la fin de 1929 et après j'étais employé dans des bureaux d'ingénieurs, puis à la RAF à Gibraltar et en Algérie. J'essayais souvent mon français à ALGER et après ma démobilisation je suis devenu fonctionnaire pendant 23 ans au Ministère de la guerre et maintenant je suis retraité, en bonne santé, et très heureux.

J'ai encore quelques cartes postales de Rouen, Trouville, Bon Secours, Dives-sur-Mer.

Je serais très heureux que vous me répondiez en français.

Avec toutes mes amitiés à Caen.

Mais toute cette période est révolue. Il y a bien sûr encore quelques survivants : l'expéditeur de la lettre d'abord et certains commandants, notamment du «KATWIJK» bateau belge d'ERHARDT & DEKKERS et qui est toujours en bonne santé dans son pays d'origine.»

Naturellement nous avons répondu à M. WELLS comme ci-dessous :

«Cher Monsieur, Votre lettre et les documents qui l'accompagnaient nous ont provoqué une grande joie, car ils nous rappellent une période lointaine et maintenant révolue, qui fut une époque de vie intense de notre Société. C'était le trafic charbon-minerai exclusivement et que nous avons pratiqué pendant presque un siècle avec trois amis fidèles qui étaient : JENKINS à Newcastle, COWARD à Cardiff, et ERHARDT & DEKKERS à Rotterdam.

Tout cela a disparu parce que le minerai bas-normand que nous exportions de Caen a perdu sa clientèle par suite de la concurrence des grandes mines d'Afrique, du Vénézuéla, etc ... Notre minerai était trop pauvre et trop siliceux.

N'ayant plus ces échanges de tonnages qui nous procuraient un coefficient de remplissage inégalable, nous avons dû abandonner la partie, mais nous nous sommes reconvertis dans d'autres activités. Les 17 bateaux que nous avions sur ce trafic ont été vendus à des armateurs qui pratiquent maintenant des prix plus bas que nous.

Nous sommes restés très longtemps en relations avec M. RAMSEY, et tous les ans nous envoyons nos vœux à MM. MAC FARLANE et FRY, qui nous donnent toujours de leurs nouvelles ce qui nous fait plaisir.

Par contre la Société, qui je crois est POWELL DUFFRYN et qui a absorbé JENKINS, n'a pas maintenu le contact avec nous et quand il y a des occasions de travail, on ne pense plus à la S.N.C. Cela nous a quelque peu peiné.

Le Commandant GEOFFROY a été blessé et est mort des suites de ses blessures lors des bombardements. Ses deux fils faisaient leurs études de médecine ; l'un est mort de maladie très jeune, le second est maintenant professeur très réputé à Rouen.

Monsieur Gaston LAMY est décédé en 1951 et Maurice FERAY a également disparu il y a quelques années. Il avait fait, comme moi d'ailleurs, un stage à Newcastle et je me souviens que nous habitions Tynemouth à l'époque.

Je vais essayer d'obtenir des nouvelles des personnes auxquelles vous faites allusion.

Quant à la société de natation dont vous faites état et qui était un endroit de rencontre des Caennais, elle a fermé pour cause de salubrité publique, la rivière Orne est devenue, comme tous les fleuves côtiers, un véritable égout.

Nous sommes très touchés par la fidélité de votre souvenir. Soyez assuré que de notre côté nous apprécions vivement cette marque de sympathie.»

CHARGEMENT À BORD DU NÉLÉE : une locomotive pour les CF de Madagascar.

INTERPÊCHE : la NORMANDE, InterPêche

LA NOUVELLE SCIERIE DE LA SOGÉNA

LIVRAISON D'UN REMORQUEUR DE 2.400 ch POUR ANVERS.

PREMIÈRE ESCALE DE L'AMPHIOPÉ À Caen.

COMMISSIONS COMITÉ D'ENTREPRISE.

--o-0000-o--

n°88 - septembre 1975

SILLAGE

EDITORIAL

En 1974, la SNC a changé de structures. Elle est dirigée maintenant par un Directoire composé de :

| | |
|--|---------------------|
| Président Directeur Général | : M. André GIRAULT |
| Directeur Général (Technique et Armement) | : M. Bernard DANJOU |
| Directeur Général Financier (Administratif et Personnel) | : M. Yves LENEGRE |
| Directeur Général/Paris | : M. Étienne PRUVOT |

C'est le Directoire qui dorénavant rédigera pour la publication «Sillage» les articles concernant la Navale Caennaise et les sociétés de son Groupe. Je continuerai cependant, autant que faire se pourra, à rédiger un éditorial qui vous fera connaître mon opinion personnelle, même au risque de provoquer certaines réactions, comme ce fut le cas dans le passé. J'estime en effet que si l'on veut pratiquer le dialogue - ce terme étant très à la mode - il est bon de savoir au préalable les opinions des partenaires. Comme le prochain Sillage doit paraître en septembre, étant donné la période des vacances qui ne facilite pas la préparation de la rédaction, je prends mes précautions à l'avance.

Nous sommes en juillet 1975, au coeur de l'année, mais aussi hélas en pleine crise. Espérons, comme beaucoup tendent à le penser ou tout au moins à le proclamer, qu'elle se résorbera en même temps que nous atteindrons la fin de l'année.

Il est vrai qu'étant donné l'examen qu'on peut faire de la situation dans tous les domaines, on a tendance à adopter la méthode du Dr COUÉ : se persuader que tout ira bien à force de se le répéter. Cela peut peut-être donner des résultats dans le domaine de certaines psychiatries, mais je ne crois hélas pas que cela aura une influence sur les contingences économiques.

Quand je dis «crise», je devrais plutôt parler des «crises» car quel que soit le côté où l'on se retourne, on ne voit partout que marasme et même dans certains cas, découragement.

A côté de cela, les étrangers qui visitent notre pays sont unanimes à dire «Ouelle chance vous avez en France, vous êtes en plein boum. Que de petites maisons coquettes où il doit faire bon vivre ! Tandis qu'ailleurs, et surtout en Angleterre, on est loin d'avoir la même impression». Cela est agréable à entendre, mais me paraît loin de la réalité.

Parlons d'abord de la crise maritime, celle qui nous touche de plus près. Elle a été d'une soudaineté incompréhensible donc imprévisible. Il est vrai que l'année dernière, à peu près à même époque, il y a eu un boum qui, lui non plus, n'était pas prévu, mais dans ce cas-là nous avons mieux supporté l'erreur de nos pronostics. Ce qui est grave, c'est que les taux de frets ont baissé dans des proportions inconnues jusqu'alors et je ne veux, pour meilleure preuve, que le renouvellement des contrats de charbon ROTTERDAM sur Caen pour l'année 1976.

L'année dernière, à pareille époque, le prix plancher demandé par l' Armement français était supérieur à 30 F. L'ATIC, et surtout la MÉTALLURGIQUE DE NORMANDIE, ne l'avaient pas accepté et elles avaient conclu avec un Armateur étranger avec lequel nous sommes en relation et que vous connaissez, M. KALAMOTUSIS, au taux de 28 F., taux qui, pour lui, était rémunérateur.

Cette année, nous étions en pourparlers avec la SMN pour trouver une solution longue durée qui nous convenait fort bien et qui nous donnait l'espoir que cet important client dont nous effectuions autrefois l'intégralité des transports charbon, désirait maintenant, voyant les prix élevés des frets, réaliser une Société d' Armement avec nous. Nous en étions fort flattés. Nous avons commencé les démarches et nous avons déjà en vue un bateau.

C'est à ce moment que l'ATIC procéda à une consultation de tous les frets de ROTTERDAM, de Pologne et de Russie. Et pour les charbons de ROTTERDAM, les Polonais se sont offerts pour couvrir les transports sur 3 ans, au prix de 14 F. la première année, 15 F. la seconde et 16 F. la troisième. Devant de tel les offres, il n'y avait qu'à se retirer. Seuls les Armements de l'Est pratiquant une économie différente de la nôtre où il n'est plus question de rentabilité, mais d'utilisation des tonnages sans souci des prix de revient, peuvent faire de telles propositions. C'est grave pour l'avenir ! Et que vont devenir nos navires tramping qui, jusqu'à présent, effectuaient la plus grande partie des transports Pologne-Russie. Nous avons eu la chance de nous alléger dans ce secteur et de nous reconvertir dans d'autres zones qui ne sont pas fameuses dans l'ensemble mais qui, néanmoins, nous permettent encore de tenir. C'est l'avantage des lignes régulières et les deux plus grands Armements français l'ont compris aussi qui pré-

sentent encore maintenant de fort beaux bilans car ils desservent encore des zones très fréquentées. En tout cas, c'était pour nous l'effondrement de nos espoirs d'intéresser un client important à ses propres transports maritimes. On ne peut résister à la tentation de propositions alléchantes !

La crise qui frappe le tramping a frappé encore plus durement le secteur pétrolier. Celui-ci n'est évidemment pas de notre ressort, mais comme nous sommes en tant que nationaux tous solidaires, nous ne restons pas indifférents aux tracas de nos collègues pétroliers et pour eux les soucis sont de deux sortes. Il y a d'abord la chute des frets qui provient des réactions qu'ont occasionné les pays pétroliers, quand avec beaucoup d'arrogance ils ont augmenté considérablement et sans consultation, les prix de leur fourniture pétrole en pratiquant, et cela a été la première fois qu'il y a eu unanimité, une politique solidaire de prix très élevés. Nous avons subi les contrecoups de cette décision dans le prix des soutes.

Mais les pays importateurs, prévoyant le déséquilibre dans le budget de leur échange, pratiquèrent une politique de stricte économie qui contribua à réduire le tonnage. L'hiver très doux dont nous avons bénéficié a contribué également à diminuer l'importance de la consommation pétrole, électricité, énergie, et le marasme général en plus a apporté aussi un pourcentage non négligeable à cette sous-consommation.

Conséquence : effondrement des frets, accroissement du désarmement, on cherche en vain des parkings pour gros tankers.

L'erreur capitale fut la folie collective de tous les Armateurs mondiaux qui, par leurs commandes inconsidérées, faillirent bloquer les chantiers de construction. Et pour cela parce qu'un homme politique américain avait fait une déclaration fracassante sur les changements de la politique d'importation aux États-Unis. On prévoyait que dans deux ou trois ans, ce pays principal consommateur mondial, ne pouvant se suffire à lui-même et désireux de garder ses réserves, allait importer la moitié de sa consommation. Ce fut un engouement collectif si bien qu'un ou deux ans après toutes les commandes passées, nous assistons à la livraison de tous ces bateaux de 200, 300 et même 400.000 t. qui n'ont plus leur emploi, qui font l'objet d'emprunts, qu'il faut maintenant rembourser et qui vont amener inexorablement à la faillite certains grands armements spéculatifs. Les Norvégiens seront les plus durement touchés. Est-il possible de se tromper aussi lourdement ? et il s'agit d'armateurs de haute tradition !

La comparaison des taux de frets donne une image exacte de l'effondrement des cours ; le barème appliqué était de 330 en octobre 1973 ; il est tombé à 30 fin 1974 et cette situation est encore accentuée du fait de la hausse de prix des soutes.

Voilà où mène une pratique erronée de la prospective. Les Armateurs qui avaient eu deux belles années se sont laissé entraîner par excès d'optimisme et vont en subir les conséquences. Heureusement, l'Armement Français ne fait pas partie de ces Armements ; il est vrai que sauf pour l'approvisionnement national, il ne joue pas un rôle marquant dans ce secteur.

Crise aussi dans la Pêche où nous nous étions aventurés depuis quelques années afin d'alimenter en poisson surgelé le compartiment alimentaire de la SoFriNo qui, elle, se développe d'une façon satisfaisante. Nous avons commencé par de grands chalutiers pour la «Grande Pêche» à la morue, le «NÉVÉ»; puis, nous avons continué par des thoniers en collaboration avec les spécialistes de cette pêche : la COBRECAF de Concarneau et les pêcheurs basques de LUZ-ARMEMENT.

Il y a deux ans, on ne pouvait s'approvisionner en cabillaud, on ne pêchait que du lieu noir. Maintenant, la situation est renversée. Toujours est-il que le prix du cabillaud qui était de 7 F. le kg est tombé à 3,50 F. et qu'il se trouve actuellement dans les frigos un stock d'environ 15.000 t. de cabillaud qu'il sera difficile de résorber. Par ailleurs, la pêche est abondante, ce qui, c'est triste à dire, n'améliore pas la situation ; à 3,50 F. on ne vit pas et comme les salaires des pêcheurs sont fixés sur le prix du poisson, cela crée des conflits qui sont loin d'être agréables. Aussi sommes-nous extrêmement déçus. Quand un Chef de Syndicat vous téléphone et vous menace de «mettre le bordel» dans la Maison si on n'obtempère pas à ses injonctions : en l'espèce, reprendre un membre du personnel qui avait refusé un embarquement, vous comprendrez que cela ne nous incite pas à continuer et surtout à commander d'autres bateaux. Comme ceci vient déjà en plus du reste, ce n'est pas dans ce secteur que nous allons chercher à nous développer.

Crise dans le bâtiment et les travaux publics où rien ne va plus. Comme conséquence, crise dans le secteur des bois, particulièrement des bois exotiques, mettant d'ailleurs en difficulté toutes les industries qui vivent de ces approvisionnements. Nous avons été obligés d'affréter des navires à l'extérieur, ce qui donne une idée de l'importance de la diminution des tonnages importés.

Crise dans la métallurgie qui est très touchée. Les usines très modernes de FOS ne travaillent qu'à 50 %, celles de Dunkerque à 20 % et à la SMN (Société Métallurgique de Normandie), un haut-fourneau sur deux est arrêté, pourtant elles sont mieux placées parce que portuaires, elles ont quand même subi une sensible diminution (d'environ 16 %).

Mais il est à mon sens une crise beaucoup plus grave et qui ne fait pas l'objet de statistiques. C'est la crise de moralité qui s'accroît progressivement, aussi bien dans le domaine des relations commerciales et industrielles que dans celui des rapports journaliers avec nos semblables et dans le comportement général de l'humanité. Il n'existe pas d'unité d'immoralité pour pouvoir étudier l'évolution de ce phénomène inquiétant et c'est bien regrettable, car chacun jugeant d'après ses propres tendances, on exprime sur ce sujet des opinions divergentes.

Dans les relations commerciales, nous le constatons indubitablement par le développement qu'a pris, dans notre propre organisation, le Service Contentieux. Ce Service était, dans le passé, réduit à sa plus simple expression : pas de procédure et nous recourions systématiquement aux arbitrages pour des différends qui, en général, étaient mineurs. Mais, petit à petit, soit par suite de la diversification de nos activités, soit et surtout parce que le climat moral s'altérait, nous avons été dans l'obligation de créer un Service spécial qui prend de plus en plus d'importance, ceci pour les rapports avec les clients.

Quant à nos rapports avec nos collègues, ils ont subi la même tendance. Avant 39/40, nous ne faisons partie que d'une Conférence, celle des «Armements Pondéreux» et nos rapports entre nous étaient excellents et même cordiaux. Nous avions entre nous une confiance totale dans la parole donnée. Ce front commun n'était pas du goût des Courtiers qui se sentaient incapables de nous dissocier et tous les scénarios qu'ils montaient étaient voués à l'insuccès.

Après la guerre, il en fut tout différemment. L'esprit des conférences n'était plus le même et pour certaines, notamment celle d'Algérie, c'était une atmosphère de méfiance qui présidait aux réunions, convaincus les uns et les autres par avance de la non-exécution des accords. Nous avons été trompés ; nous n'avons pas manqué de pratiquer les mêmes méthodes. En stratégie, il faut toujours lutter à armes égales et c'en était fini de la confiance et de l'amitié d'antan.

Seuls les Anciens dont je fais partie, gardent l'amertume et la nostalgie de la période d'avant-guerre si reposante et agréable.

Tout ceci ne concerne que l'exercice même de notre profession, mais au risque de dépasser le cadre que je m'étais toujours fixé dans les éditoriaux rédigés à votre intention, je ne puis résister à vous faire connaître mes sentiments et mes inquiétudes sur le comportement humain actuel. Les conclusions qu'il faudra en tirer vous guideront sur l'orientation qu'il conviendra de donner à nos affaires.

Au risque de passer pour un pessimiste, nous constatons un abaissement notable de la moralité. Le laisser-aller, l'esprit d'indépendance, la revendication permanente et systématique, le recours à la brutalité pour obtenir rapidement ce que l'on désire sans se soucier si la demande est raisonnable ou non, tout souligne cette crise morale profonde qui bouleverse la conception que les Vieux avaient de la famille et des comportements humains.

Il n'est question dans la Presse que de hold-up, de rançons, de raids punitifs, de viols, drogue, torture, rapt, agression de vieillards, le tout emprunt de pornographie, d'esprit de cruauté et jusqu'à la dernière invention : ce qui n'était qu'un spectacle, le stock-cars, devenu maintenant un système d'agression pour les paisibles automobilistes. Et nous assistons à tout cela, nous le lisons chaque jour dans les journaux sans qu'aucune protestation générale ne se manifeste, alors que nous vivons une ère insoupçonnée dans le domaine de la découverte, que nous assistons au développement le plus extravagant de progrès scientifiques et d'améliorations des conditions de la vie!

Un livre récent a eu un succès de publicité mérité *«Et le bonheur en plus»*. Il est l'oeuvre d'un vulgarisateur, François de Closets, qui est un familier de la Télévision et qui a fait, pour les dernières décennies, l'énumération de tous les progrès de la science. Il les prolonge d'ailleurs en donnant des aperçus sur ce que sera bientôt la réalité physique des prochaines années, perspectives qui donnent à penser, sans crainte de vains espoirs, que très rapidement l'homme va dominer la matière malgré toutes les protestations auxquelles on assiste de la part des revendicateurs qui ne connaissent rien au problème, mais l'utilisent à des fins politiques.

Atome, pollution, sont devenus des sujets tabou et chacun s'autorise à en parler alors que la question ne devrait être traitée que par des doctes et des scientifiques.

Comme pour tous les progrès, il y a évidemment une contrepartie qui présente des risques au départ et la crainte d'HIROSHIMA hante toujours les esprits alors que la bombe atomique n'a rien à voir dans l'utilisation de l'énergie atomique pour la production de l'électricité.

Chaque jour des progrès sont faits et les inconvénients que l'on peut craindre trouveront une solution dans les jours très prochains. Il y a dix ans seulement, qui pensait que les Centrales atomiques participeraient dans des proportions non négligeables au programme d'extension de la production électrique.

Cette électricité, elle est produite, pour l'instant, par les méthodes déjà classiques de la fission de l'atome c'est-à-dire de sa cassure, mais lorsqu'on aura réalisé le programme ardu - mais nos scientifiques en viendront à bout - de la fusion, c'est-à-dire de

la création du magma de la matière, on passera directement de l'atome à l'électricité, et de quelle puissance l'homme ne disposera-t-il pas?

Cela fait rêver, et l'auteur termine son livre, sans doute avec l'intention de calmer les protestataires systématiques, en disant : «Toute cette science actuelle est une réalité et le bonheur viendra de lui-même, en plus».

J'ai lu ce livre et j'y ai réfléchi et j'arrive, en ce qui me concerne, à des conclusions toutes différentes, car s'il y a des progrès indéniables dans la science, par contre, dans la moralité, on a abouti à un résultat tout opposé. Je serais tenté, au lieu de dire «et le bonheur en plus» de dire «et la moralité en moins».

Des philosophes diront qu'il fallait bien s'y attendre, et que la décadence morale est le corollaire du développement matérialiste. Il ne semble pas pourtant que ce soit la découverte scientifique qui soit la cause de l'abaissement de la moralité, mais c'est l'homme et l'homme seul qui en est le responsable. C'est sa façon de vivre actuelle qui a détérioré l'ambiance et j'en rends responsable l'appétit insatiable d'une jeunesse qui veut tout, et tout de suite, sans mériter d'abord, et sans se rendre compte des conditions financières qui en découleront pour elle.

Vous savez que lorsque vous commandez une voiture vous commencez par payer une taxe de t.V.A. de 33 % et que si vous n'avez pas l'argent pour l'acheter, vous avez des systèmes de prêts qui vous coûteront 20 % d'intérêts et si vous avez un accident et que vous soyez mal assuré, je connais de nombreux cas où le budget familial a été anéanti.

Je suis heureux de constater que tout le monde aspire à bien vivre. Il est normal qu'il en soit ainsi, mais il faut réaliser ce but progressivement et raisonnablement. Tout cela, c'est dû à la poussée des jeunes et je ne puis que comparer la méthode appliquée à ma génération à celle de la génération actuelle.

De mon temps, nous étions sérieusement contrôlés par nos parents qui nous apprenaient à mériter ce qu'ils nous accordaient, à rendre service aux autres et à se gêner pour autrui. Quant aux sanctions, elles étaient efficaces, parce que très souvent corporelles, et pour certains caractères, il n'y a pas de meilleur système, l'ayant subi moi-même.

Maintenant, cela devient une exception de rencontrer des jeunes gens ou jeunes filles de bon comportement traditionnel, certains diront bourgeois, tandis qu'autrefois, on peut dire que la grande majorité donnait une impression de bonne conduite. Avant 1914 et même après, ce n'était pas un exploit de passer son bachot à 17 ans et de gagner sa vie à 21 ans, sauf dans des cas très spéciaux. Voyez le résultat actuel.

Par contre, alors que l'on devrait vivre la période de l'atome sinon l'âge d'or, nous en sommes arrivés à l'époque de régression, nous vivons (l'ère du poil» ; on ne voit que hirsutes, poilus, déguingandés, mal tenus. Lorsque certains pays, en pleine expansion démographique auront des majorités de jeunes gens de moins de 30 ans, je songe à ce que certains partis politiques pourront tirer d'un tel potentiel en prenant en main toutes ces masses humaines. C'est là mon plus grave souci.

Regardez ce qui se passe dans le monde, tant en Asie, qu'en Afrique, en Amérique latine. Comment pensez-vous que nous pourrions continuer à vivre aussi tranquillement et calmement comme nous le faisons en France actuellement alors que nous sommes menacés de tels bouleversements.

Et si je vous tiens de tels propos, c'est que chacun de vous a ses responsabilités et la principale est de conduire et éduquer sa famille afin que ses enfants puissent faire preuve de caractère et de connaissances telles qu'ils puissent vivre indépendants et sans être contraints d'accepter le diktat d'un Parti quel qu'il soit. Toutes les études littéraires et similaires ne leur donneront pas cette indépendance quand nous serons sous le régime d'un Parti. Le Père de famille doit penser à tout cela pour l'avenir de sa descendance ; il doit lui mettre quelque chose dans la tête et lui apprendre à vivre de ses bras. En régime non capitaliste, c'est le Parti qui assume les activités tertiaires.

Distinctions

Pour ceux qui ont une responsabilité industrielle et commerciale, ils doivent se rendre compte que n'importe quel militant du Parti pourra les remplacer du jour au lendemain quand il s'agit d'instaurer une économie où le prix de revient n'est pas pris en considération, où le résultat de gestion n'est pas le but final de toutes les opérations.

Tout le monde risquera d'être supplanté et c'est pour cela qu'à la Navale Caennaise, nous ne voulons pas ignorer cette situation, mais nous voulons en tenir compte pour les années qui viennent et essayer d'en minimiser les conséquences tout en souhaitant, naturellement, que je me trompe lourdement sur ces pronostics inquiétants ...

... et combien je le souhaite.

G. Guillin août 75.

n°88 - septembre 1975

Dans les nominations en juin dernier au grade de «Chevalier du Mérite Maritime» nous relevons les noms de MM.:

André GIRAULT, Président du Directoire SNC

Alfred LOCQUEN, Commandant de l'ARISTÉE, Alexandre PELLEN, Maitre d'Équipage à bord de l'ÉGÉE

Nous les félicitons de cette distinction.

• • •

THE BALTIC EXCHANGE

LE NOÉ ET LE NÉLÉE : LE PREMIER ET LE MILLIÈME NAVIRE À FRANCHIR LE CANAL DE SUEZ.

LES ANCIENS DE LA Navale Caennaise À PLÉNEUF-VAL ANDRÉ.

LANCEMENT ANTÉE, GIJON LE 12 juin 1975.

PAGE OUVERTE AU COMITÉ D'ENTREPRISE.

DÉPARTS EN RETRAITE : Roulland, Floch, Le Gaouyat, Kerfriden, David.

--o-0000-o--

n°89 - décembre 1975

SILLAGE

VOEUX

L'Automne et l'approche de l'hiver provoquent chez les gens du 3^{ème} âge un sentiment, sinon de tristesse, tout au moins de morosité.

Une fois les belles teintes d'automne estompées, les «décadants» se préparent, avec plus ou moins d'optimisme, à affronter les rigueurs d'une période qui est la plus sombre de l'année.

Instinctivement le 3^{ème} âge n'aime pas constater qu'il suit inexorablement la même évolution que la nature, avec cette différence pour lui, qu'hélas il atteint son «terminal» alors que la nature, elle, se prépare à un renouveau toujours «espéré» et souhaité toujours «meilleur».

Laissons aux philosophes le soin d'approfondir ce problème métaphysique.

Or, c'est à ce moment de leur existence que les «Vieux» ressentent le plus le désir de voir aboutir les initiatives qu'ils ont conçues avec tout leur entourage, de voir réaliser enfin des projets auxquels ils ont réfléchi avec plus ou moins d'intensité. Ressentant davantage la fuite accélérée du temps, ils voudraient brûler les étapes, tout en faisant profiter leur descendance des avatars qu'ils ont connus au cours de leur existence.

A quoi servirions-nous ici bas si nous ne pouvions faire profiter notre entourage de notre propre expérience ... A condition toutefois qu'il veuille bien consentir à nous écouter.

C'est dans cet État d'âme que je vous exprime cette année mes Voeux de Nouvel An. De bonne Santé tout d'abord; de Réussite et de Bonheur «en plus», si possible, mais ceci dépend beaucoup de chacun ; ne sommes-nous pas les principaux artisans de nos joies et de nos peines ...

Il faut vraiment beaucoup d'optimisme dans la période actuelle pour croire à un avenir prometteur, car tout ce que nous constatons autour de nous est inquiétant et cette situation ne fait qu'empirer. Et malgré cela, en France tout au moins, nous bénéficions d'un calme relatif qui ne correspond en rien au degré d'effervescence de la vie actuelle dans le monde.

Nous vivons, sans bien nous en rendre compte, dans un ilot de paix et ... d'indifférence, alors que chaque jour nous apporte une nouvelle preuve de haine, de conflit et de destruction.

Il y a peu de temps, nous pensions que le problème Vietnamien aboutissait à une solution après 30 ans de conflits. Il semble que le calme revienne petit à petit, mais non sans soubresauts. Mais, hélas ! , d'autres naissent par ailleurs, l'Angola est en plein bouleversement; le Portugal, qui n'est pas loin de chez nous, est en vraie révolution ; on s'entredéchire au Liban.

Comme l'hydre de la mythologie, chaque fois qu'une de ses têtes est tranchée, de cette entaille naissent des furies encore plus terrifiantes pour la race humaine. Et la plupart du temps on a l'impression que ce sont des minorités incontrôlées qui manœuvrent.

La preuve est faite que la majorité n'est pas apte à s'imposer et que c'est perpétuellement le régime de la trique qui a force de loi. C'est vraiment bien décevant !

Au moins, nous en France, restons calmes et tranquilles. C'est mon voeu le plus cher. Et surtout, si nous n'avons pas tout ce que nous désirons, ne nous révoltons pas pour l'obtenir immédiatement, et méfions-nous des apprentis-sorciers.

Cependant, je voudrais insister sur un point, et vous demander à tous votre collaboration, c'est celui que posent les accidents du travail et des précautions qu'il faut prendre sans cesse et renouveler chaque jour pour réduire les dangers qui sont cause de malheurs. C'est une oeuvre commune à tous les échelons, y compris les intéressés eux-mêmes. On comprend l'émotion et la douleur qu'ils provoquent chez les victimes et les familles qui les pleurent.

Mais là encore, ce fléau ne doit pas être une raison pour aviver la lutte de classe. Si ceux qui ont une tâche manuelle sont plus touchés que d'autres, ces derniers n'en sont pas pour autant dégagés. L'accident, il est dans la vie courante, il est sur la route : le nombre des blessés et des tués en voiture est sans cesse plus grand.

Évitons, dans une action commune, de déclencher une lutte d'opinions et de politique, et merci par avance d'apporter, Tous, votre contribution à ce souci primordial de sécurité.

Que 76 soit propice à Tous et surtout aux Navigants plus particulièrement exposés, et vers lesquels nos pensées se portent en fin d'année.

G. Guillin Editorial

L'Année 1975 qui se termine ne laissera que des mauvais souvenirs en ce qui concerne nos activités maritimes : commerce et pêche. Ce sera la plus mauvaise année depuis la dernière guerre par les résultats qu'elle laisse, et c'est sans regrets que nous la voyons s'estomper.

Si, à l'exception du «CIRCÉ», nous avons maintenu en exploitation la totalité de nos navires, c'est au prix de sacrifices très importants et qui ne pourront pas se renouveler ; certains navires ont «tourné» à perte, ce qui laisse présager un Bilan déficitaire.

Au seuil de cette année 1976, tous, Navigants et Sédentaires, doivent prendre conscience qu'il y a à réaliser dans l'exploitation de la Flotte, un important programme d'économies sur tous les plans : entretien, réparations, dépenses d'huiles et soutes, frais de conduite, nourriture, dépenses d'escale, et qu'il faut faire preuve de travail et d'imagination pour que les rotations à venir soient aussi rentables que possible.

Pour vous encourager dans ce sens, je vous citerai un seul exemple : L'«AMPHIOPÉ» lorsqu'il était affrété par BANG, cet été, a escalé au Brésil : l'un des chargeurs s'est rendu à bord et a emporté du navire une excellente impression; nous avons gardé le contact avec lui et, malgré le marasme actuel, il nous a affrété le navire pour un an à un taux qui est loin du 6 \$ de 74/75, mais qui nous a permis d'éviter un désarmement. Voilà le résultat d'un témoignage collectif.

C'est une période difficile à passer : NAVALE doit en sortir dans les meilleures conditions pour continuer son expansion dans les domaines les plus variés.

Il faut, en effet, penser à l'avenir et c'est dans cet esprit, profitant également de l'aide fiscale à l'investissement accordée, que, ne trouvant pas le Ro/Ro d'occasion que nous recherchions, nous avons, en collaboration avec la Cie DAHER, commandé aux A.C.H. un Ro/Ro de 1600 t., 550 m. de roll, dont les caractéristiques vous sont données plus loin, livrable malheureusement dans 24 mois. Il sera exploité dans le cadre de «SudCargos» avec un équipage SNC. Pour l'instant l'«ALCÉE» va donc continuer à être exploité en Méditerranée, à moins que la conjoncture ne permette plus d'utiliser des «conventionnels» ... ou que nous trouvions à le remplacer.

Nous étudions également avec nos associés finlandais le Ro/Ro convenant le mieux au trafic Scandinavie/ Nord France et pressons le mouvement afin d'obtenir l'aide à l'investissement pour ce navire également. Mais il faut réaliser quelque chose de raisonnable, bien adapté à un trafic qui évoluera avec les années.

La situation économique malgache ne prédispose pas pour le moment à la réalisation de notre projet de construction d'un navire de 8/10.000 succédant aux moyens tonnages que nous exploitons si difficilement en ce moment. Le «CI RCÉ» en attendant sa vente est désarmé, et le «NÉLÉE» risque de subir le même sort. Ce sont maintenant des navires dépassés, vieilliss, et d'une exploitation onéreuse ; finalement ils n'auront pas été d'un rendement satisfaisant, mais ils nous ont permis de faire notre percée dans plusieurs secteurs : Maroc puis Océan Indien.

La vente du «BORÉE» s'inscrit dans cette perspective et aidera la SNC à passer financièrement ce cap difficile.

Le secteur «vins» subit, lui aussi, les contre-coups de la crise, mais les dirigeants de N.T_ V. arrivent à exploiter les «pinardiens» en faisant souvent de la corde raide : la réussite commerciale du «PIC-St-LOUP» permet de rétablir un équilibre financier incertain. Le «MANDOURAH», qui a peu de chances de renaviguer comme transporteur de liquides, va peut-être se reconvertir dans un secteur très particulier, celui de poseur de câbles sous-marins, suivant une technique nouvelle mise au point par l'équipe dynamique qui se trouve à la tête de la COMEX.

C'est le moment de vous parler des accords que nous venons de passer avec la Société COMEX, dont nous vous entretenons plus longuement dans les pages qui suivent.

Pour répondre à leurs besoins en navire support de surface pour le transport, le service de 1 ou 2 sous-marins chargés d'assister la pose des pipes, de surveiller ceux-ci ainsi que les plates-formes (travaux d'entretien), nous venons d'acquérir un chalutier pêche-arrière allemand dont les caractéristiques vous sont données plus loin. Ce chalutier qui prendra le nom de «PROTÉE», sera transformé par la SoCaRéNaM Calais et entrera en exploitation au plus tard le 1er mai 1976 en Mer du Nord. Il sera bien entendu armé par un équipage SNC.

Nous entrons ainsi dans une activité toute nouvelle, utilisant des techniques d'avant-garde, et peut-être n'en resterons-nous pas là. différemment du 4ème trimestre du fait de l'amointrissement des courants commerciaux sur l'Algérie, et des évènements graves que connaît le Liban. Heureusement que nous ouvrons de nouveaux trafics au-delà du Canal de Suez et nous poursuivons, dans le cadre de SudCargos, nos efforts dans ces secteurs.

Reste à évoquer l'une des activités la plus importante par le nombre de navires qu'elle utilise : la Côte d'Afrique. La crise des bois n'a pas évolué favorablement, on ne voit pas, dans l'immédiat, la sortie du tunnel ; les signes de reprise n'apparaissent pas

encore de sorte que les clients profitent de la situation pour exiger des rabais sur les taux de fret.

C'est dans cette conjoncture que la décision a été prise de vendre le «THÉSÉE» dont la visite de 4 ans est prévue au Printemps 76 ; il était impensable d'engager des frais importants de re-classification de 4 ans sur un bateau aussi âgé et dépassé techniquement.

Par ailleurs, nous avons été sollicités par la SITRAM dans le cadre des relations amicales qui sont les nôtres depuis plus de deux ans, pour les conseiller dans un certain nombre de domaines, technique, armement, commercial, pour lui permettre de faire face au développement important de ses activités dans les années à venir.

L'étude de cette collaboration fait naturellement l'objet d'une mise au point progressive entre les deux partenaires et les divers accords qui doivent en découler seront annoncés dès leur conclusion.

C'est donc par une note plus optimiste que nous désirons terminer ce tour d'horizon et présenter à tous ceux qui participent à la vie de la SNC, nos Voeux très sincères et amicaux, ainsi qu'à leurs Familles.

Si dans le Bassin méditerranéen les trois premiers trimestres ont donné des résultats favorables, il en sera

4 décembre 1975

LE DIRECTOIRE

REFLEXIONS

Pour rendre la lecture du SILLAGE plus agréable, pour provoquer de ses lecteurs des réactions sur certains problèmes qui peuvent les intéresser, je me propose, dans les numéros à venir, de vous communiquer quelques unes de mes réflexions et de vous informer des constatations que j'ai pu faire au cours de ma vie active, voulant ainsi susciter chez vous-mêmes des interventions qui pourraient être profitables à nous tous.

Et pour commencer, aujourd'hui, je voudrais vous exprimer, comment au cours de 54 ans de vie active, j'ai pu me constituer une certaine philosophie, sans prétendre qu'elle puisse aboutir, dans tous les cas, à un heureux résultat.

Pendant le premier tiers de l'existence nous subissons l'éducation de la famille, les établissements scolaires nous inculquent des connaissances qui constituent notre instruction et nous permettent d'exercer un métier et de gagner notre vie.

Quand nous entrons dans la vie, nous découvrons beaucoup de choses et beaucoup d'éléments que nous ne soupçonnions pas. Nous devons parfaire nous-mêmes notre éducation au prix de notre propre expérience, ce qui devrait nous inciter à être prudents dans nos propos et à donner à chaque chose l'importance que, raisonnablement, on peut lui accorder.

A priori, nous sommes prédisposés à croire que l'homme est bon et indulgent. Par son talent Jean-Jacques ROUSSEAU aurait pu nous convaincre.

Pour tous les jeunes, l'amitié c'est sacré. Avec quelle conviction la jeunesse prononce-t-elle le mot les «copains». Exclamation dans laquelle elle met toute sa fougue et, hélas!, beaucoup de sa confiance. Qu'en reste-t-il au bout de quelques années ?

Comme les autres, je me suis insurgé contre les réflexions de mes Parents à cet égard. Ils voulaient, et je m'en suis aperçu par la suite, simplement contrôler mes relations. Ce que beaucoup de Parents devraient faire ... s'ils le peuvent !

Nous devrions, par la suite, tirer des leçons et, quand la période des responsabilités arrive, faire preuve de beaucoup moins d'enthousiasme et rester insensibles aux preuves de témoignages, toujours aimables, parfois flatteurs, mais jamais désintéressés.

J'ai eu à regretter la très grande confiance que j'ai accordée à ceux qui n'étaient plus des «copains», mais des «amis», des relations et même des alliés, et j'ai appris, à mes dépens, que la méfiance d'abord calme utilement les emballements et les enthousiasmes.

Puisse cette réflexion être utile aux jeunes qui tendent à faire trop confiance à autrui

* * *

On constate rapidement, au cours de l'existence, que rien n'est plus disparate que l'humanité.

Il faut de tout pour faire un monde et nous côtoyons chaque jour des bons et des mauvais, des intelligents et des moins brillants, des travailleurs et des paresseux, des gens honnêtes et parfois des fripouilles.

En somme, et l'époque actuelle permet encore plus de le dire, l'humanité est faite d'éléments de «tout poil».

Non Monsieur ROUSSEAU ! L'homme ne naît pas bon et les hommes ne naissent pas égaux.

Par contre, la civilisation veut qu'ils soient égaux en droits et le devoir de chacun est d'apporter, pendant son existence, son écot personnel pour atteindre ce but. A la naissance tout sépare les hommes : la santé, l'intelligence, la fortune, c'est-à-dire l'argent et la chance. C'est un État de choses qui, naturellement, est choquant; mais il faut y apporter remède et le faire avec tact et discernement.

Nous sommes bien loin de la perfection, mais néanmoins ne soyons pas pessimistes, des progrès ont été faits, l'histoire de l'humanité en est la preuve.

Comme bien d'autres, je me suis figuré que l'inégalité entre individus s'estompait lorsque ceux-ci se groupaient pour constituer des ensembles de plus en plus importants : associations, groupements divers, jusqu'à la Nation, et qu'une loi du nombre, que je concevais mal, m'apparaissait comme logique, par laquelle, grâce à l'heureuse influence des élites bénéficiant d'un plus grand sens moral et d'une intelligence plus vive, on devrait constater progressivement une amélioration des valeurs morales et spirituelles de tout l'ensemble. En somme, à l'image de la Fable «La renoncule et l'oielet», la fleur la plus odorante améliorerait les senteurs du bouquet.

Sully Prud'homme n'est pas plus heureux que Rousseau dans ses conclusions.

A quoi servent donc les vertus théologales et autres si leur pratique est aussi peu éducative pour la masse et qu'elles ne soient pas plus convaincantes pour l'ensemble.

A une époque où la civilisation a fait de grands progrès, on s'aperçoit que la plupart du temps, les malheurs qui frappent les hommes sont l'oeuvre des minorités tapageuses, amORAles, violentes, et que la loi du plus fort s'impose trop souvent. Les élites, les prophètes ne font plus le poids dans notre ambiance.

On s'aperçoit aussi que les gens intelligents qu'on côtoie et qui ont des responsabilités importantes, pour les postes qu'ils occupent, sont trop souvent guidés par des intérêts, des ambitions, des tendances, des concepts personnels. En somme que l'honnêteté intellectuelle est une vertu rarement pratiquée et cela s'applique trop souvent aux dirigeants, aux hommes politiques et Chefs d'État.

Alors, comment s'étonner que certains, quand ils parviennent aux plus hauts postes, soient à l'origine de tant de cataclysmes et d'horreurs.

Ma génération, qui est aussi la vôtre pour beaucoup d'entre vous, se demande encore avec étonnement comment l'Allemagne a pu pendant 15 ans être dirigée par un fou, que l'aristocratie militaire, bancaire, bourgeoise, a cédé à cet énergumène et que la presque totalité semblait découvrir, par surprise après le désastre, les erreurs commises.

J'ai vécu 14-18 et l'Occupation, et qu'on ne vienne pas dire que le Peuple n'était pas enthousiaste. Les écrits restent et grâce au cinéma nous avons pu conserver la vue et le son.

Que penser de l'Italie, où un dictateur bouffi d'orgueil avait réussi à secouer l'enthousiasme d'un peuple qui, à priori, était calme puisqu'il nous ressemblait et qui ne nous était pas foncièrement hostile.

C'est la France qui, au siècle dernier, avait participé à créer son unité nationale. Et pour nous remercier, moins d'un siècle plus tard, ses Dirigeants nous ont déclaré la guerre en 40 et n'ont pas hésité à frapper lâchement dans le dos et à mitrailler les populations en exode sur les routes. On peut s'attendre à tout.

Et maintenant on nous demande de collaborer avec nos anciens ennemis. C'est d'accord ; ce n'est pas en ravivant la haine et les rancoeurs qu'on améliorera la situation. Mais attention, ne nous emballons pas et regardons ce qui se passe dans le Marché Commun avec de tels partenaires.

Dans un numéro ultérieur, je vous parlerai de mes souvenirs de 40, de nos amis Anglais, les derniers venus dans cette Europe. Nous aurions tort de nous faire quelques illusions sur les motifs qui les poussent maintenant à être Européens, alors que toute leur histoire montre qu'ils voulaient maintenir un État de faiblesse sur le Continent pour mieux renforcer leur puissance.

Ils sont venus au Marché commun «à reculons». Il nous faut cependant reconnaître qu'ils sont de vrais champions pour la défense de leurs intérêts.

Bien que la période actuelle ne leur soit pas favorable, bien qu'ils soient divisés sur certains points, il faut constater que leurs Dirigeants, qu'ils soient Conservateurs ou Travailleurs, sont avant tout ANGLAIS ... Et nous ferions bien de les imiter.

Dans ce domaine, appelé communément celui des Affaires, il nous arrive de rencontrer des personnalités de tous les pays, et nous nous sommes créés une image de marque qui guide dans nos relations avec nos interlocuteurs/

--o-0000-o--

SILLAGE

ÉDITORIAL

Vous avez eu l'occasion durant ces derniers mois de recevoir et de lire une abondante littérature en provenance tant des syndicats que la Direction Générale.

Il nous paraît donc inutile de revenir longuement sur ce qui a été dit et écrit concernant les problèmes que la Navale a eut et à résoudre.

Nous voulons toutefois remercier ceux qui dans les circonstances que nous traversons nous ont exprimé leur compréhension et nous ont donné sous des formes multiples le témoignage de leur attachement.

Mais nous voulons aussi stigmatiser l'attitude de la C.F.D.T. qui, par sa conférence de presse, s'est comportée en organisation irresponsable. Il est toujours facile de juger et d'affirmer, mais qu'est-ce qui supporte les mauvais coups ainsi donnés ? C'est la Compagnie et donc nous tous. Il faudra bien un jour qu'elle rende des comptes, car les efforts néfastes de cette attitude se font toujours sentir notamment sur le plan commercial, et il nous faut remonter la pente. La défense de l'emploi ne passe ni par les grèves ni par le dénigrement systématique de la Maison, car la clientèle risque alors d'aller chez les concurrents ou outsiders.

En ce qui concerne justement ce problème de l'emploi ainsi qu'en témoigne le Bilan qui m'a été dressé devant le Comité d'entreprise du 16 juin, et dont vous recevrez le compte-rendu, on est heureusement très loin des chiffres alarmistes lancés par les syndicats avec beaucoup plus le souci d'affoler que de proposer des solutions concrètes et raisonnables.

Sans doute serons-nous amenés à exécuter le plan prévu, mais il le sera de manière à résoudre au fur et à mesure les problèmes au mieux des intérêts de chacun.

Sur le plan commercial, la relance tant annoncée ne se concrétise pas dans le secteur maritime ; sur la Côte d'Afrique notamment la situation est loin de s'améliorer. Nous portons donc tous nos efforts sur les frets à la descente, et nous commençons à en ressentir les effets.

Pour mieux fixer vos idées sur les difficultés que nous rencontrons dans l'exploitation de nos navires nous ne citerons que quelques chiffres :

En deux ans, de 1973 à 1975, les salaires versés au personnel navigant sont passés de 16 à 21,5 millions de francs, soit une augmentation de près de 50 % jusqu'en 1973, il y avait 87 263 jours d'embarquement et en 1975 167 575 jours seulement.

Les charges qui représentaient 122 % des salaires en 73 sont passés à 140 % en 1975.

Durant la même période le taux de fret international d'un «AMPHIOPÉ» est passé de 6 \$ à 2 \$ puis 4,50 \$; les taux de fret sur la C.O.A. n'ont cessé de se dégrader; quant aux transports de liquides, ils étaient pour certaines traites en [et les taux ont suivi la dévaluation de cette monnaie soit 25 %.

En tous cas nous multiplions démarches et contacts et nous espérons que nous en récolterons bientôt les fruits, mais il faut que durant cette période nous sachions réaliser dans le domaine de l'exploitation le plus d'économie possible et nous remercions tous ceux qui nous y aident.

La dernière réunion du Comité d'Entreprise coïncidant avec la parution du «Sillage» nous ne vous ferons pas le tour d'horizon habituel que vous pourrez lire dans le compte-rendu.

Par ailleurs, vous prendrez connaissance du rapport présenté à l'Assemblée Générale des Actionnaires de la SNC

RAPPORT DU DIRECTOIRE

Nous vous avons réunis en Assemblée Générale Ordinaire, conformément à l'article 15 des statuts, pour vous rendre compte de l'activité de la Société durant l'exercice 1975, dont nous vous soumettons les comptes à votre approbation.

CONJONCTURE MARITIME INTERNATIONALE

Le renversement de Conjoncture décrit dans notre rapport 1974 s'est malheureusement accentué de sorte que tous les secteurs se sont trouvés touchés. Le bilan de l'année écoulée pour le commerce maritime international est largement négatif et aucune conclusion optimiste ne peut être retirée pour l'année 1976, qui risque fort de ressembler à l'année 1975. Il faut savoir en effet qu'en cas de reprise l'important

surplus de tonnage désarmé, construit durant les 12 derniers mois, ralentirait ou empêcherait même toute hausse importante de frêt à bref délai.

A tout cela s'ajoutent une augmentation importante des coûts d'exploitation, une modification fréquente des parités monétaires, une hausse lente mais constante du prix des combustibles.

ACTIVITÉS DE LA SNC

Dans cette conjoncture troublée, notre Société, qui s'était en 1974 fort bien comportée, a dû faire face à de nombreuses difficultés et le bilan que nous vous présentons s'en ressent. Examinons-le secteur par secteur.

« AMPHIOPÉ »

L'affrètement de ce navire illustre parfaitement ce que nous énoncions plus haut. Après avoir été affrété durant l'année 1974 à 6 \$, il n'a trouvé en mars 1975 que 2,10 \$ puis 2,25 \$. Vous comprendrez que, dans ces conditions, il n'a pu couvrir ses frais d'exploitation, d'autant plus qu'il a fallu faire face à une visite annuelle très onéreuse.

Heureusement nous avons pu trouver pour 1976 un affrètement d'un an au taux de 4,50 \$.

MÉDITERRANÉE

Ce secteur a subi le contre-coup des événements du Liban et d'une concurrence effrénée. Néanmoins SudCargos a réussi à équilibrer son exploitation ; par ailleurs les taux d'affrètement de nos navires à ce Groupe ont laissé des résultats favorables.

Dans le cadre de la modernisation de notre flotte, nous avons commandé avec la Compagnie DAHER, aux Chantiers du Havre, un RO-RO de 1600 t. qui devrait être livré à la mi-1977; nous en posséderons 25%. Nous avons pu bénéficier, pour cette acquisition, de l'aide de 15% du Plan de Relance et de l'aide de 10% à l'investissement.

NAVIRES POLYTHERMES

Nous rencontrons toujours des difficultés du fait de l'âge des navires et de leurs caractéristiques. Leur exploitation étant devenue trop onéreuse compte tenu des possibilités du marché, nous avons décidé de nous séparer de la plupart d'entre eux.

C'est ainsi que nous avons vendu le «BORÉE» et désarmé le «CIRCÉ» qui a été également mis à la vente.

Le «NÉLÉE» et le «NOÉ» sont restés affectés à la ligne de l'Océan Indien dont les résultats ont été décevants, en grande partie pour les raisons ci-dessus, mais aussi par suite d'une diminution des échanges commerciaux avec Madagascar.

Le «HÉBÉ» a continué à transporter des bananes de Côte d'Ivoire pour le compte de la SI TRAM et l'«AMALTHÉE» le thon de Côte d'Afrique pour compte COBRECAF.

TRANSPORTS VINS

Dans le cadre du G.I.E. N.t.V. (NAVALE TRANSPORTS VINICOLES), les navires ont continué à être exploités dans des conditions qu'on peut estimer convenables étant donné les difficultés rencontrées dans cette branche d'activité très agitée, comme vous le savez. C'est un secteur en plus très concurrencé et il est dommage que des accords n'interviennent pas entre partenaires, ce qui éviterait la baisse continue des résultats d'exploitation.

LIGNE COA.

Malgré la baisse sensible de trafic, ce secteur est celui qui a laissé le meilleur résultat car nous avons pu affréter à temps, ARISTÉE et PROMÉTHÉE à des taux rémunérateurs. Les 4 navires restant en ligne (ÉGÉE-THISBÉ-THÉSÉE-GALATÉE) ont suffi à couvrir les demandes de transport de nos clients dans de bonnes conditions de rentabilité.

Le volume transporté n'a représenté que 132.000 m³ contre 204.000 en 1974 (avec 6 navires). Par contre dès la fin 1975, la détérioration des conditions de frets et de chargement en Afrique nous a amené lors de la remise en ligne des «ARISTÉE» et «PROMÉTHÉE» à désarmer le «THÉSÉE» et à le mettre en vente de même que son sister-ship le «GALATÉE».

Les deux navires de 11 000 t., en construction en Espagne, «ANTÉE» et «PHRYNÉ» ne nous ont pas été livrés en 1975 comme prévu. Le premier est entré en exploitation en avril 1976 au départ de Caen sur la C.O.A. ; quand au second, il semble que sa livraison sera effectuée à la fin juin.

Sur cette ligne nous faisons porter le maximum de notre effort commercial. C'est pourquoi nous avons lancé en 1976 une ligne régulière au départ de Caen, avec 6 navires, ligne sur laquelle nous fondons de grands espoirs pour obtenir le redressement de ce secteur qui représente l'activité principale de la flotte SNC

NAVIRES DE PÊCHE

Autant ce secteur durant de nombreuses années nous avait laissé de grandes satisfactions, autant il nous a donné d'amères déceptions en 1975. Cela est dû en grande partie à la crise subie par la pêche : baisse du prix du poisson, Cabillaud 3,50 le kilo au lieu de 7,00 F, Thon 2,80 le kilo au lieu de 3,68, à l'augmentation du carburant qui fait que pour 1 kg de poisson pêché on dépense désormais 1 Fr de combustible ; aux arrêts des «NAVAR RA» et «MORGAT» pour leurs réparations ; du «BISCAYA» par suite d'avaries ; la mauvaise utilisation du «DONIBANE» ; enfin la défaillance de LUZ-ARME-MENT dans ses engagements au titre du GIE SOLUZCAEN, de sorte que nous avons été amenés à nous substituer à elle auprès de ses créanciers.

Heureusement le début 1976 se présente dans de meilleures conditions.

PROTÉE - COMEX

Nous avons enfin pris, au cours de l'année 1975, des accords avec la Société COMEX, Société de renom international, spécialisée notamment dans la surveillance et l'entretien de pipes sous-marins de distribution de pétrole et de plates-formes marines de recherche pétrolière.

Cette Société exploite dans ce but des sous-marins qui ont besoin d'avoir en surface pour leur servir de base d'un navire aux caractéristiques spéciales avec portique puissant afin de soulever le ou les sous-marins en vue de les amener à un hangar-atelier construit à bord.

Après avoir examiné avec COMEX les-conditions de rentabilité d'un tel ensemble, nous avons acheté un navire pêche arrière allemand, qui a été transformé par la SoCaRéNaM Calais et qui va entrer en exploitation sous le nom de «PROTÉE», armé par un équipage SNC

Nous avons pu là également bénéficier du 10% d'aide à l'investissement.

PARTICIPATIONS

Compagnie Franco-Finlandaise - «FinFranLine»

Devant les résultats enregistrés, les Dirigeants de cette Société ont vendu leur navire « LA GAVOTTE » pour le remplacer prochainement par un navire mieux adapté, probablement RO-RO.

Société Auxiliaire Portuaire - «AUXPORT»

n°90 - été 1976

Année difficile pour les trois remorqueurs du fait de la baisse du trafic du port de Caen et du refus de l'Administration de relever suffisamment à temps les tarifs afin de permettre l'équilibre de l'exploitation.

L'année 1976 se présente toutefois sous un jour plus favorable du fait de la reprise du port bas-normand.

Chalutiers Malouins

Le «LOUIS GIRARD», après de nombreuses péripéties, a été enfin vendu et livré. Comme la vente de ce navire entraîne la dissolution de la Société, celle-ci procède actuellement à une liquidation amiable de ses biens.

Société Frigorifique de Normandie «SoFriNo»

Ses résultats sont toujours aussi satisfaisants ; elle a procédé à des investissements nouveaux par l'agrandissement de certains de ses entrepôts.

Société Financière Maritime et Industrielle - «SoFiMari»

Cette Société est devenue récemment établissement financier, ce qui lui permettra, quand les circonstances deviendront favorables, d'intensifier son rôle de holding des filiales du groupe.

Pour 1975 le résultat permet d'augmenter le dividende, qui passe de 5 à 5,20 Fr.

Société Frigorifique - «BASCADOUR»

L'exploitation a continué à donner satisfaction. Les recettes couvrent les frais et les amortissements.

Société Gabonaise de Pêche

Devant les difficultés rencontrées dans son exploitation et le manque de prise en considération de celles-ci par les Autorités Gabonaises, la Société a décidé de procéder à sa liquidation.

Société Saint-Pierraise de Pêche « INTERLPÊCHE »

Largement déficitaire en 1975, cette Société doit recevoir des aides des Pouvoirs Publics qui lui permettront de trouver une meilleure assise et de continuer son exploitation à condition que 1976 confirme le redressement amorcé au début de l'année.

Société Ivoirienne de Pêche

L'exploitation du «DONIBANE» et les difficultés rencontrées par LUZ-ARMEMENT vont nous amener à dissoudre cette Société.

COMMENTAIRES DU BILAN

Le bilan qui vous est soumis reflète bien les difficultés rencontrées par notre Société dans ses diverses exploitations.

Le résultat est nettement inférieur à celui de l'an dernier.

Le bénéfice d'exploitation avant amortissements et provisions pour re-classification, s'élève à 2 940 000 Fr, alors qu'il atteignait 22 330 000 F en 1974.

Au titre des amortissements de l'exercice, nous avons pratiqué 10 400 000 F, à noter que les amortissements dégressifs n'ont pas été entièrement pratiqués et que les navires sur cale n'ont pas reçu de dotation.

Nous avons constitué une provision pour re-classification des navires de 2 530 000 F. Après imputation de ces sommes, le compte d'exploitation se solde par une perte de 9 990 000 F.

L'incidence du compte de Pertes et Profits permet de ramener ce déficit à 2 130 000 Fr grâce aux plus-values dégagées par la vente des «BORÉE» et «NÉVÉ».

Le report bénéficiaire de l'an dernier, de 2 680 000 Fr, étant supérieur à cette perte, il est possible de procéder à une distribution que nous vous proposons, compte tenu de la situation de notre Société, de réduire à 1,50 F. par action au lieu de 3,50 Fr l'an dernier.

--o-0000-o--

n°91 - Éditorial 1976

SILLAGE

EDITORIAL

Lorsque les navires qui effectuaient nos trafics pondéreux Minerais-Charbons ont disparu de leurs rotations sur Caen, nous avons eu la préoccupation de trouver de nouvelles activités pour le personnel qui en assurait l'entretien dans des activités telles que matelasserie, lingerie, cave et magasin.

Par ailleurs pour répondre aux besoins de plus en plus importants de la SNC et de ses filiales, nous avons alors organisé un service d'imprimerie et de fournitures de bureau tant pour le siège que pour les bords.

C'est ce service qui assure depuis plus de 20 ans l'édition de SILLAGE ainsi que la publication des rapports annuels SNC et Filiales, sans compter les dépliants, les brochures, et les papiers à lettres pour l'ensemble du Groupe.

Petit à petit, le talent de nos imprimeurs nous a incités à faire paraître des documents plus élaborés. Mais SILLAGE nécessitait un grand travail de mise au point, sans compter qu'il ne fallait pas nuire aux autres travaux en cours, de sorte que certains retards ont été enregistrés dans sa parution, notamment du dernier numéro; ce dont nous nous excusons.

Or, ce journal, qui est fait pour vous informer, perd de sa valeur si vous en prenez connaissance trop tardivement. Nous avons donc pensé intercaler entre deux numéros plus élaborés chaque année - NOËL et juillet - un SILLAGE de présentation plus simple et qui, de ce fait, pourra être imprimé rapidement.

Le Numéro que nous vous présentons aujourd'hui est ce nouveau SILLAGE que nous appellerons «SILLAGE INFORMATION».

LE PROBLEME EST TOUJOURS CELUI DE SAVOIR COMMENT VOUS
INFORMER DES ACTIVITÉS DE LA SOCIÉTÉ

Jusqu'à présent nous vous avisons de tout ce que nous entreprenons, en vous recommandant parfois une certaine prudence pour éviter des indiscretions qui pouvaient nous être néfastes.

Cela n'a pas empêché que certains de nos numéros ont été lus par des personnes peu favorables à la Compagnie et, par ailleurs, les syndicats en ont tiré toute une série d'arguments dans l'intention de nous nuire et de nous gêner, et la conférence de presse de la C.F.D.t. du printemps dernier en est l'illustration.

Ceci nous a donc bien refroidis.

Cependant, comme tous vous désirez être tenus au courant de la vie de la maison, vous comprendrez que nous sommes pris entre deux feux. Mais nous continuerons néanmoins à essayer de répondre à votre attente.

VOICI DONC LES NOUVELLES DE LA SNC

Nous ne faisons d'ailleurs que reprendre les informations plus détaillées que nous avons été amenés à donner dernièrement à vos Représentants au Comité d'Entreprise.

L'ambiance commerciale internationale n'est pas meilleure et les résultats de tout ce que nous avons entrepris ces derniers temps sont loin de récompenser nos efforts.

Le navire «PROTÉE» illustre bien cette situation. Si le navire lui-même est prêt depuis juin, par contre le fournisseur du portique se trouve dans l'impossibilité, encore actuellement, de le faire fonctionner normalement.

Nous savons bien qu'à l'époque où nous avons envisagé cette nouvelle activité qu'est pour nous le service «offshore», nous estimions que c'était en quelque sorte un pari sur l'avenir ; mais nous étions loin de penser que la mise en service serait aussi lointaine. C'est une grosse déception.

Mais comme un contentieux ne va pas manquer de s'ouvrir avec le constructeur, nous espérons pouvoir obtenir le remboursement des charges très lourdes supportées par SNC et une indemnisation pour le manque à gagner.

En ce qui concerne la Pêche, qui était une forme de reconversion maritime et qui s'alliait parfaitement aux activités et transports frigorifiques, si les résultats de 1975 ont été décevants, par contre ceux de 1976 sont en nette amélioration et notre bilan s'en ressentira.

Pour ce qui est de St-Pierre et Miquelon, ce sont et le comportement des équipages et les éléments de la politique locale qui nous causent une grosse déception, et c'est à se

demander si les Saint-Pierrais se rendront compte un jour des impératifs de gestion d'une affaire industrielle privée.

ABORDONS MAINTENANT LES TRAFICS PUREMENT SNC

Si l'« AMPHIOPÉ » continue son exploitation normalement et si les résultats sont améliorés, grâce à la remontée du dollar, par contre nous subissons, en ce qui concerne le prix des soutes, cette augmentation de la monnaie américaine.

Dans le Bassin Méditerranéen et dans le cadre de SudCargos, l'exploitation durant l'été a été favorable, ce qui est normal étant donné que c'est la période où les relations sont accélérées entre l'Afrique du Nord, la Corse et la France.

Nous espérons que le 2ème semestre sera meilleur que le premier, de sorte que sur ce secteur les pertes enregistrées seront épongées.

Sur l'Océan Indien, nous avons remis en exploitation le « HÉBÉ » qui assure la ligne concurrentiellement avec le « NÉLBE » et le « NOÉ ». Ces deux derniers ne sont sans doute pas les bateaux idéaux, mais pour l'instant il faut nous en contenter.

Lorsque la reprise sera confirmée, il nous faudra envisager l'exploitation d'un navire plus important à la place de ces deux polythermes.

C'est toujours la Côte d'Afrique qui nous donne des soucis, ceux-ci sont de deux ordres :

- La clientèle d'abord, qui n'exécute pas les programmes prévus et qui nous oblige à une gymnastique continuelle. C'est ainsi que pour faire face à une baisse des importations des Etablissements LEROY, nous avons dû affréter le « PHRYNÉ ».

Celui-ci, qui est parti vers la Côte Américaine du Pacifique, doit nous être à nouveau redélivré à la mi-décembre, soit dans le Bassin Méditerranéen, soit en Europe.

La situation des ports africains ensuite.

Les chargements sont de plus en plus longs et les attentes se multiplient de sorte que nous avons vu nos navires « plancher » anormalement à SINOÉ et retrouver également une longue attente au Portugal.

Par contre, nous avons la satisfaction de constater que l'amorce de notre ligne régulière au départ de Caen donne des résultats encourageants et la conteneurisation s'accroît. Nous notons aussi avec plaisir que la S.M.N. utilise de plus en plus nos lignes pour ses exportations vers la Côte d'Afrique.

Il reste à vous parler des navires pinardiers. et là les difficultés ne viennent pas des trafics eux-mêmes. car de ce côté nous assistons à une reprise ce qui nous a permis de

réarmer l'ASTRBE, mais elles sont créées par les syndicats qui poussent les équipages à revenir sur les accords pris à bord des «MAGUELONE» et «ASTRÉE» il y a seulement quelques mois.

En juin, au cours de la Réunion du Comité d'entreprise, nous vous avons solennellement prévenus que l'exploitation de ces navires était marginale et que N.T.V. ne pouvait se permettre d'augmenter le coût de la rubrique «salaires».

Malgré cet avertissement, le syndicat C.F.D.t., lors de la dernière escale de l'ASTRÉE à Dunkerque, n'a pas hésité à remettre en cause l'accord du mois de mai et le personnel d'exécution, trois heures avant le départ du navire, s'est mis en grève et a revendiqué l'embarquement d'un nettoyeur.

Nous avons des engagements commerciaux qu'il nous fallait à tout prix respecter faute d'être mis au ban de la clientèle, caria S.N.C. s'estime obligée, elle, de tenir ses engagements si les syndicats ne tiennent pas les leurs. N.t.v. a dû céder temporairement, mais il ne faut pas croire que le problème est résolu pour autant, car le navire est menacé un jour ou l'autre d'être désarmé et ce, par la faute même de son équipage. Dans ce cas nous estimons que ce sera à lui de supporter les conséquences de ses actes.

Le problème est le même pour le «MAGUELONE» où, sans même avoir consulté le Bord, le syndicat C.F.D.t. nous a déjà écrit pour nous informer que cela ne pouvait pas durer.

Voilà donc un deuxième navire dont l'exploitation est compromise et qui ne pourra pas échapper à un désarmement et à sa vente à l'étranger.

Dans ce contexte, que devient la défense de l'emploi ? Nous nous demandons si c'est bien celle-ci qui préoccupe les syndicats, car nous constatons que des navires identiques aux «MAGUELONE» et «ASTRÉE», effectuant des voyages de même importance, ont un équipage plus réduit et sans que le syndicat lève le petit doigt.

Une nouvelle fois nous avons la conviction que c'est la SNC qui est visée.

Contrairement en effet à ce qui vous avait été dit, les décisions de désarmement que nous avons dû prendre n'ont pas eu les répercussions dramatiques annoncées. Heureusement du reste pour les intéressés.

En ce qui concerne le personnel d'exécution, l'effectif est resté le même par rapport au mois de juin dernier et vous savez qu'aucun marin n'a été licencié, seulement un petit nombre d'entre eux n'ont pas été repris à la fin de leurs congés ; la plupart du reste ont retrouvé un embarquement entre-temps.

En ce qui concerne les officiers, nous avons repris un certain nombre de ceux qui avaient été détachés. Reste le problème concernant 4 ou 5 officiers-mécaniciens pour

lesquels nous avons dû procéder à la rétrogradation ; mais nous espérons là encore trouver une solution ... si toutefois l'attitude des équipages des «ASTRBE» et «MAGUE-LONE» ne remet pas tout en question.

VOILA L'AMBIANCE AU DÉBUT DU 4ème TRIMESTRE

Malgré toutes ces difficultés nous n'abandonnons pas, et ne sommes pas décidés à brader comme d'aucuns le voudraient.

SOMMAIRE OU SILLAGE DE NOËL 76 (projet)

Editorial Tribune Libre.

Le «PROTÉE»

La SOGÉNA à l'Exposition internationale d'Alger

LE «PHRYNÉ» à Caen

OUISTREHAM point de départ d'un car-ferry sur l'Angleterre

Pages ouvertes au Comité d'Entreprise

Voyage du personnel S.N.C. en Grande-Bretagne

Départ à la retraite des navigants

etc ...

Pour l'instant, nous nous trouvons dans une situation de statu quo. Nous espérons que l'ambiance internationale s'améliorant, nous pourrions étendre nos activités.

Dans un an maintenant, le Ro/Ro que nous avons commandé en association avec DAHER devrait être livré.

En ce qui concerne la liaison France-Finlande, nous sommes en pourparlers pour remettre sur la ligne un navire aux caractéristiques plus importantes que La GAVOTTE, puisque avec l'appui de l'Administration nous pourrions imposer un minimum de tonnage sous pavillon français.

Les syndicats avaient prétendu que c'était là un secteur rêvé et nous reprochaient de l'avoir abandonné. Mais si la Société FinFranLine est encore debout, avec un capital reconstitué après en avoir perdu plus des trois quarts, c'est bien parce que nous avons su vendre La GAVOTTE au bon moment, ce qui permettra de financer au démarrage le nouveau navire.

Nous espérons que nous réussirons à vendre dans les mois qui viennent nos navires désarmés, ce qui nous donnera la possibilité de reconstituer une trésorerie lourdement

handicapée par la conjoncture économique actuelle et en particulier sur les lignes de C.O.A.

Nous multiplions les contacts avec les industriels qui s'intéressent au pavillon français, afin de prendre avec eux des accords de transports. Mais il faut avouer que le taux très bas des frets internationaux ne facilite pas notre tâche.

Le 17 septembre 1976

Le Directoire

DERNIERES NOUVELLES ...

LE THÉSÉE a enfin trouvé acheteur.

C'est un chinois de Hong-Kong qui va le mettre sous pavillon de Singapour; son nouveau nom sera «JAKARTA». La livraison devrait intervenir au Havre vers la fin du mois d'octobre.

Le Comité d'Entreprise va être entièrement renouvelé dans les mois qui viennent. Voici le calendrier des opérations:

Début novembre la S.N .C. va envoyer aux syndicats la liste des électeurs et éligibles. Les syndicats ont deux mois pour faire connaître leurs candidats. Il ne restera plus alors qu'à faire imprimer les bulletins de vote et à les faire parvenir à tous les bords. Le vote devra intervenir entre les 14 et 19 février 1977. Après quoi les résultats seront centralisés par Maître Nouzille, huissier, qui les proclamera vers la mi-mars.

--o-0000-o--

n°92 - printemps 1977

SILLAGE

ÉDITORIAL

Avec l'approche de 1977, le moment est venu de dresser le bilan de l'année 1976 qui, malheureusement, comme nous le pensions n'a pas vu la fin de la crise que connaît l'armement de par le monde depuis 2 ans.

C'est donc sans grand regret que nous tournons la page.

Notre Compagnie a été, comme beaucoup d'autres, durement secouée par la tourmente et nous regrettons de devoir constater que certains se sont ingéniés à multiplier à plaisir nos difficultés, alors que le simple bon sens commandait à tous de serrer les rangs pour franchir ce cap difficile.

Cette attitude n'a cependant pas été générale. Il nous est agréable de reconnaître ici qu'une grande majorité des navigants et des services à terre auxquels nous avons demandé de faire un effort tout particulier sur le plan de l'agressivité commerciale, des économies, de la rigueur de gestion, ont participé à l'effort commun, ce dont nous tenons à les remercier.

Nous remercions également les Sociétés du Groupe qui, par leur aide, ont contribué à réduire au maximum le recours aux crédits bancaires.

Vous vous doutez bien que la dégradation des conditions d'exploitation, en particulier sur les trafics COA, n'a pas été sans répercussion sur notre trésorerie, qui cependant a été récemment améliorée par les ventes des « THÉSÉE » et « GALATÉE ».

EMPLOI -

Les prédictions volontairement pessimistes de certaines centrales syndicales se sont heureusement trouvées infirmées. C'est un problème qui requiert continuellement notre attention, mais il faut que vous soyez tous conscients qu'il ne se résoudra pas par des revendications aberrantes dont le résultat immédiat, si nous ne nous y opposons pas énergiquement, aboutirait à augmenter les difficultés d'exploitation et à amener le désarmement pour la vente de certains navires qui deviendraient inexploitables.

AVENIR -

Nous allons donc aborder 1977, comme nos Confrères, avec de nombreux problèmes.

« AMPHIOPÉ »

La charte tombe en février et il nous faudra lui trouver un nouvel affrètement dans un marché qui reste difficile.

OCÉAN INDIEN

Après avoir accru en 1976 la part de trafic assurée par SNC, il nous faudra repenser à la desserte de la ligne.

TRANSPORTS DE VINS

Le Groupe que nous constituons avec la C.G.A.M. et la MORBIHANAISE nous a permis de faire face avec succès à la concurrence, et nous pensons que nous pourrions arriver en 1977 à redresser convenablement les taux de fret.

Encore faut-il que les bateaux exploités par NTV aient un prix de revient qui soutienne la comparaison avec les bateaux étrangers.

MÉDITERRANÉE

Souhaitons que SudCargos continue sa percée sur le Bassin Méditerranéen et au-delà de Suez pour assurer le plein emploi de nos navires auxquels va s'adjoindre prochainement le «LUBÉRON».

Nous espérons sur ce secteur que certains confrères reviennent à des conceptions plus saines de la concurrence entre armateurs français, car leur comportement en 1976 n'aura pas été exempt de critiques.

C.O.A.

1976 aura vu la modification radicale de notre desserte de la C.O.A. Nous avons organisé au départ de Caen une ligne régulière qui nous a permis, avec l'aide de la SOGÉNA, de recueillir des tonnages croissants de marchandises diverses à la descente. Nous avons acquis 300 conteneurs qui sont un bon atout commercial.

Par contre la remontée en bois est toujours très décevante : encombrement des ports, taux de fret, désorganisation.

Nous installerons, dès le début de l'année prochaine, deux représentants, l'un au CAMEROUN - GABON, l'autre en COTE D'IVOIRE. Nous espérons que leur présence améliorera les escales et assurera un meilleur contact tant avec les clients qu'avec les Bords. L'orientation que semblent prendre les rapports maritimes de la France avec les pays francophones d'Afrique de l'Ouest nous laisse bien augurer à échéance de ce secteur pour la SNC qui devrait développer sa part dans les années à venir. Mais nous pensons cependant que l'année qui vient sera encore difficile.

FINLANDE - FinFranLine

Nous étudions la commande d'un RO-RO de 6000 t. destiné à remplacer «LA GAVOTTE» ; grâce à cette unité, nous assurerons à l'avenir 50 % du trafic franco-finlandais, contre 20 % par le passé.

«PROTÉE»

Ce navire porte sous-marin nous aura valu de nombreux ennuis techniques en 1976, au point que sa livraison a été retardée de plus de 6 mois.

Nous avons de très bons espoirs d'utilisation en 1977.

PÊCHE

Les résultats des navires de pêche se sont, en 1976, nettement améliorés et représentent un élément positif de notre compte d'exploitation. Néanmoins nous restons prêts à vendre nos parts dans certaines unités si une occasion favorable se présentait.



Voilà comment nous envisageons 1977.

Nous souhaitons que la crise actuelle prenne fin le plus rapidement possible, ou tout au moins s'atténue pour nous permettre la réalisation de nos espoirs qui, bien sûr, dépendent en grande partie des circonstances économiques, mais également des hommes. Si nous avons, tous ensemble, la volonté de faire progresser le pavillon SNC, une grande partie du chemin sera faite.

Ce sont les vœux que nous formulons pour la Compagnie en même temps que nous vous assurons de nos souhaits très sincères pour vous et vos Familles.

BONNE ANNÉE !

Le Directoire

RÉFLEXIONS DE FIN D'ANNÉE

Bientôt nous verrons apparaître sur nos éphémérides l'indicatif de l'an nouveau.

Faisons lui bon accueil et souhaitons qu'il nous soit favorable.

Après une serre de quatre années plus que décevantes, nous en aurons bien besoin.

Nous quitterons 76 sans regret. Ce fut pour nous une période difficile, compliquée, qui nous laisse une profonde amertume et nous inciterait au découragement, si la réputation de la SNC n'était en jeu.

Certes nous ne nous faisons aucune illusion sur la rentabilité des activités maritimes dans le secteur international que la crise nous a contraints à pratiquer.

Ce n'est donc pas a priori une question de gros sous, bien que, jusqu'à preuve du contraire dans le système économique qui nous régit (pour combien de temps encore ?), il nous faille recourir au capital quelle que soit sa forme pour assurer la survie, pratiquer l'adaptation aux circonstances et attendre des périodes plus favorables, si un optimisme invétéré nous y prédispose.

Mais avant tout, redoublons de prudence et regardons autour de nous ce qui se passe ; c'est ce à quoi je m'emploie à faire dans ma semi-retraite.

Quand déferlent tous les éléments défavorables, il ne faut pas gâcher ses forces à pratiquer des ripostes épuisantes et superflues, mais songer à l'avenir et attendre des temps meilleurs. Dans le passé, j'avais évoqué la fable des membres et de l'estomac, ce qui m'avait valu quelques réactions : les membres, las de voir l'estomac profiter seul de leur activité, se mirent en grève et durent revenir très vite à une plus juste conception de la solidarité. Aujourd'hui j'évoquerais la fable du chêne et du roseau, plus agreste, car roseau il faut être pour survivre aux tempêtes.

Où en sommes-nous pour la S.N.C. ? Que reste-t-il des reproches qui nous furent faits ?

La conférence de presse des syndicats n'a pas tenu ses promesses, il est vrai que le véritable but de cette

intervention tapageuse était de créer ou d'entretenir chez le personnel navigant une ambiance revendicatrice afin de favoriser les grèves. Peut-être désiraient-ils faire un exemple en appliquant les principes, qu'ils ont codifiés à l'intention de leurs partisans, pour discréditer, en les dissociant, les petites et moyennes entreprises.

Nous avons prévenu le Comité d'Entreprise de la S.N .C., le seul représentant du personnel à qui nous ayons des comptes à rendre, que particulièrement éprouvés par la crise nous serions sans doute dans l'obligation de pratiquer des compressions, mais que de toute façon elles ne toucheraient qu'un très petit nombre.

Cette information fut traduite dans la presse par l'annonce de mise en chômage de 250 personnes, par des propos malveillants qui ont inquiété le personnel, nos banquiers, et nos clients. Le but était atteint.

Depuis, des financiers nous ont fait des approches pour nous demander si vraiment nous étions disposés à vendre la SNC

Voilà du beau travail ! J'espère que les méthodes changeront quand on recourra à l'auto-gestion ...

Actuellement, par les mesures prises ces derniers mois, notre problème est pratiquement résolu sans cataclysme, en ne provoquant qu'une gêne passagère.

Par contre, tenant compte de cette agitation, nous avons décidé de ne plus continuer à administrer les équipages des collègues qui désiraient maintenir leur activité sans être tracassés par les actions revendicatrices.

Certains de ces collègues ont d'ailleurs disparu d'eux-mêmes, renonçant au métier maritime ; d'autres désiraient subsister. Nous avons alors pensé rendre service aux navigants en assurant ces services maritimes, qui contribuaient à diminuer nos frais généraux propres.

Ces temps derniers nous avons décliné une nouvelle offre de gestion, et la seule qui nous reste maintenant est en voie de discussion pour que nos collègues assurent leur propre gestion.

Car, pourquoi persister, lorsqu'on nous impose la politique de la lutte des classes. On ne tient nullement compte de nos obligations, de nos nécessités.

Le but poursuivi est certain, et d'ailleurs les représentants des syndicats ne le nient pas : c'est à vous de vous débrouiller nous n'avons que faire de vos difficultés. Ils s'en moquent, ce qu'ils cherchent, c'est le chambardement.

A la Radio, le représentant du syndicat C.G.t. a affirmé que nous, les patrons, P.D.G., et autres, constituons l'espèce humaine la plus exécrée des travailleurs.

Alors, prenons-en notre parti et limitons-nous en fonction du nombre de collaborateurs qui n'éprouvent pas pour la Maison de tels sentiments, veulent bien accepter de collaborer plutôt que de lutter. Car la NAVALE a des bases solides, ce sont sa structure, ses cadres, et le personnel navigant qui accepte de nous faire confiance. Nous voulons bien continuer à participer avec la majorité d'entre eux, renonçant à convaincre les autres.

Nous venons enfin de vendre le premier navire désarmé, deux autres sont en transaction. Nous pourrions donc reprendre la politique de reconstruction, pour travailler dans un climat moins agité et plus confiant.



Voici où nous en sommes en fin d'année.

Nous attendons dans les mois qui viennent la livraison d'un nouveau Ro-Ro pour la Méditerranée.

D'autre part les études sont sur le point d'être terminées avec les Collègues Finlandais pour reprendre nos activités maritimes au sein de la Société Franco-Finlandaise «FinFranLine». Nous escomptons qu'il y aura un, peut-être deux bateaux dans un délai restreint.

Nous avons eu la satisfaction au cours de ces négociations, de voir nos suggestions appréciées par nos partenaires ce qui prouve que l'équipe SNC n'est pas à cours de facultés d'adaptation .

En cette fin d'année; je remercie très vivement ceux qui nous ont aidés, c'est grâce à eux que nous surmonterons nos soucis.

Merci pour la confiance que vous nous avez accordée, et acceptez pour vous et vos familles nos vœux bien cordiaux.

Le Président du Conseil de Surveillance

G. Guillin

30 novembre 1976

Je désire que SILLAGE vous intéresse et c'est la raison pour laquelle je fais un effort pour l'étoffer d'articles divers et de réflexions, qui vous feront mieux comprendre la politique mÉNÉE par le Directoire.

Mais nous apprécierions beaucoup, et combien l'aije espéré, que vous apportiez une contribution sous forme d'articles ou même d'idées que nous pourrions étoffer.

Quand nous avons l'occasion de nous retrouver autour d'une table vous avez toujours de bonnes histoires à raconter et nous serions heureux d'en faire profiter les lecteurs de Sillage.

PREMIÈRE ESCALE À Caen DU PHRYNÉ ;
PROTÉE ;
LA SOGÉNA À ALGER ;
COMITÉ D'ENTREPRISE ET DÉLÉGUÉS DU PERSONNEL ;
VOYAGE EN GRANDE-BRETAGNE ;

ÉCHOS · ECHOS · ECHOS · ECHOS · ECHOS · ECHOS · ECHOS · ECHOS

Malheureusement, il n'en fut rien et nous étions inquiets car notre trésorerie devait être avant tout réservée pour remettre la flotte en État après les hostilités.

C'est Monsieur Roger Lamy qui trouva la solution en proposant une participation importante de la Société PATIN de HONFLEUR qui avait pris pied à Caen, désirait s'y implanter profondément et risquait par celà même de créer une concurrence charbonnière inutile.

JUBILÉ INDUSTRIEL de Monsieur Georges PATIN

Président des Etablissements PATIN

Mi-October, le Conseil d'Administration des Éts PATIN s'est réuni pour fêter le jubilé de Monsieur Georges PATIN, son Président.

Le signataire avait été désigné par ses collègues pour lui exprimer, au nom de tous ses Amis, les sentiments qu'ils éprouvaient en fêtant 50 années d'activités dans l'industrie charbonnière et lui adresser leurs compliments pour la belle réussite de sa pal itique commerciale.

La création de la Société PATIN mérite d'être racontée pour la petite histoire, car c'est la SNC qui a pris, vers les années 1938, l'initiative de surveiller l'évolution de la Société ALLAINGUILLAUME devenue par la suite Éts PATIN.

A cette époque, nous avons appris que Monsieur Louis ALLAINGUILLAUME, cofondateur avec les Maisons Lamy et VEREL de la SNC en 1903, avait passé un accord en 1928 avec la Société COMMERCIALE d'AFFRETEMENTS ET DE COMBUSTIBLES-S.C.A.C. - qui prévoyait la vente à ces derniers de sa propre Société en 1941 et à un prix qui serait fixé à dire d'expert.

Nous prîmes donc nos dispositions pour rester en éveil et pour intervenir le moment venu afin de faire échouer la négociation par une surenchère, et c'est bien ainsi que les choses se passèrent. 11 nous a fallu payer une somme importante, comptant que les charbonniers de Caen reprendraient à leur compte l'opération qui les concernait plus que nous.

Nous ne pouvions en plus que nous réjouir car nous découvrîmes, lors des négociations, que non seulement Monsieur Louis ALLAINGUILLAUME vendait sa Société Charbonnière à la S.C.A.C., mais aussi la part des actions qu'il détenait dans la Navale Caennaise. Quel risque avons-nous couru sans le savoir, et que penser de deux Administrateurs qui siégeaient à la SNC, qui n'ignoraient rien de cette situation et s'étaient bien gardés d'en faire part à notre Président Gaston Lamy !

Mais nous perdions la majorité que nous avions dans la Société ALLAINGUILLAUME et notre participation (SNC et Éts Lamy) fut limitée à environ 20 % du capital.

Nous trouvions ainsi d'autres partenaires avec lesquels se créèrent des liens de profonde amitié tant sous la présidence de Monsieur PATIN Père qu'après son décès lorsqu'il fut remplacé par son fils, Georges PATIN.

Les relations entre les Lamy et les PATIN furent si amicales que ces derniers proposèrent de fusionner leur propre Société avec l'affaire ALLAINGUILLAUME. Ainsi furent créés les Éts PATIN dont on connaît la brillante réussite.

Tout récemment, des accords ont été passés avec le puissant pétrolier TOTAL concrétisés par une affaire nouvelle, afin de maintenir en activité l'affaire PATIN malgré la crise charbonnière qui se précise d'année en année, véritable création d'un organisme commun de vente de produits charbonniers et pétroliers. C'était une sage mesure pour le prévoyant de l'avenir qu'est Monsieur Georges PATIN, mais en tant que SNC, nous savons que TOTAL est aussi un armateur puissant puisqu'il vient d'absorber la Société AUXINAVI qui possède toute une flotte de pétroliers. Nous souhaiterions, dans l'avenir, être amenés à participer à des affaires communes. N'oublions pas que nous avons eu dans le passé, vers les années 1950, deux pétroliers dont un avait une participation de la Société ALLAINGUILLAUME.

n°92 - printemps 1977

Ainsi comprendrez-vous l'intérêt de ces contacts pour l'avenir, d'autant plus que Monsieur Georges PATIN a de solides amitiés en Grande-Bretagne et en Allemagne où il s'est fait une excellente réputation.

Voici pourquoi nous avons été particulièrement heureux de le féliciter d'un jubilé qui demeure prometteur.

G. Guillin

SILLAGE

ÉDITORIAL

Dans le numéro de Noël nous vous avons présenté le bilan de 1976. Il nous faut ici vous dire comment nous avons passé les quatre premiers mois de 1977.

Sur le plan commercial, nous continuons à subir la crise mondiale de l'Armement : les taux de fret internationaux dans le domaine du pondéreux ne se sont pas améliorés avec toutes les conséquences qui en résultent pour l'exploitation de nos navires.

L'«AMPHIOPE», à la fin de son affrètement, fin Janvier, a été arrêté au Havre pour effectuer sa visite annuelle et subir des travaux d'entretien indispensables : cales et panneaux, appareil moteur. Cette visite terminée, nous avons été dans l'obligation de le désarmer au Havre, d'où nous avons été chassés pour nous réfugier en baie de Roscanvel. Nous avons étudié de nombreuses offres d'affrètement, soit au voyage, soit en time-charter, mais elles étaient toutes à un taux qui était très loin du strict coût d'exploitation du navire ; la seule rubrique «salaires et charges» s'élève par jour à 13.150 F. alors qu'il nous est offert un taux d'affrètement journalier de 3.000 S (soit 15.000 F). Si cette situation devait se prolonger, il nous faudrait en tirer les conclusions.

En Méditerranée, l'exploitation de nos navires par SUDCARGOS a été favorable. Dans l'avenir il convient de songer au remplacement des navires RO/RO de petit tonnage par d'autres d'environ 2.500 T. et plus. C'est dans ce contexte que la Société DAHER a été amenée à négocier la vente du «SAINTE-BAUME». SUDCARGOS cherche à affréter coque-nue un RO/RO de 2.500 T. dont l'armement serait confié à un équipage SNC. Quant au «LUBÉRON», qui sera livré fin 1977, il sera lancé le 3 Juin prochain.

L'accord conclu entre Armements français desservant la Libye, le retour au calme au Liban, une hausse des frets sur la Tunisie, renforcent notre optimisme sur l'avenir de ce secteur.

Les résultats des navires de pêche sont meilleurs actuellement qu'au début de l'année, mais les prix de vente s'étant bien améliorés depuis l'an dernier nous trouvons

des satisfactions dans cette activité. Cela ne nous empêche pas de souhaiter de nous dégager de ce secteur.

Sur l'Océan Indien, nous avons renforcé depuis plusieurs mois notre position et nous étudions la possibilité de remplacer nos navires de moyen tonnage par un tonnage plus important.

Dans le Transport des vins, les accords passés entre les groupes qui se concurrençaient auparavant vont permettre de redresser la situation, mais les navires d'un coût d'exploitation élevé n'ont pu échapper au désarmement : c'est le cas du «MAGUELONE» qui est, du reste, en pourparlers de vente pour être transformé en navire transporteur de divers.

Sur le secteur de la C.O.A., nous commençons à récolter les fruits de la politique que nous avons définie voilà près d'un an. Nous enregistrons un accroissement des tonnages au départ de Caen, ce qui aurait dû améliorer sensiblement les résultats d'exploitation de nos navires jusqu'alors décevants, si les séjours dans les ports africains n'avaient pas augmenté en durée. La présence sur place de nos deux représentants permanents Messieurs Barluet et Sheppard, s'avère particulièrement bénéfique et permet notamment de réduire très souvent les inconvénients énoncés ci-dessus.

Le «PROTÉE», après les péripéties que vous connaissez, vient enfin de nous être livré pour être immédiatement affrété durant 6 mois par TOT AL, dans le cadre de notre association avec COMEX. Il opère en Mer du Nord. au large de l'Écosse sur le pipe de FRIGG, et c:: depuis le 12 Avril. Nous souhaitons vivement que cette expérience soit un succès, qui laisse présager de nouveaux affrètements dans une activité qui est très concurrencée.

Profitant d'une reprise du marché des «REEFER», nous avons affrété «coque-nue» le «CIRCÉ», qui était désarmé, à un taux rémunérateur et profité de l'occasion pour réembarquer plusieurs officiers SNC. Le navire est toujours à la vente et nous espérons que sa remise en exploitation sera un élément favorable dans les négociations à venir. Son sister-ship, le «NÉLÉE», a été livré courant Avril à ses acheteurs Grecs.



Voilà comment se présente le premier quadrimestre 1977. Il est certain que si les conditions de réception dans les ports africains s'amélioraienent et si les taux de fret internationaux remontaient, beaucoup de nos soucis s'estomperaient.

Les comptes de l'exercice 1977 vont être prochainement présentés à votre Comité d'Entreprise qui vient d'être renouvelé. Ils font ressortir, avant amortissements, une perte d'exploitation fort lourde qui s'explique essentiellement par le déficit d'exploitation de la ligne de la Côte d'Afrique et ce malgré une amélioration des autres secteurs.

Le Conseil de Surveillance a décidé, devant ces résultats, de ne pas distribuer de dividende et d'abandonner ses jetons de présence.

Il est certain qu'il s'agit là d'une situation sérieuse, mais en ce qui nous concerne nous mettons tout en œuvre pour y faire face et améliorer dès 1977 l'exploitation de la flotte SNC.

Le Directoire (5.5.77)

RÉFLEXION

Le Directoire a rédigé à votre intention un compte rendu d'activité de la S.N.C. Nous voudrions le compléter par quelques réflexions personnelles et vous communiquer des informations qui vous permettront de comprendre la politique suivie par la Compagnie et par le Groupe qu'elle constitue, depuis que sur la pression des conditions économiques elle a diversifié ses activités.

Les comptes de la S.N.C. qui seront présentés prochainement sont encore bien décevants. Depuis plus de deux ans, nous constatons que notre Société ne peut vivre de l'exploitation de ses bateaux et qu'elle équilibre ses bilans par la vente, dans des conditions généralement favorables, des navires anciens qu'elle avait amortis les années précédentes.

C'est évidemment grave pour l'avenir et c'est là notre principale préoccupation, car pratiquement nous nous étions étiolés. Malgré toutes nos recherches, nous ne voyons pas comment nous pourrions apporter remède, dans les prochains mois, à une situation qui n'est pas de notre fait. Nous nous consolons en constatant qu'au point de vue exploitation, les résultats des derniers mois sont moins mauvais que les précédents, mais ils sont encore loin d'être favorables. Il y a dix ans, nous pouvions commander des navires, amortir dans de bonnes conditions et envisager des développements ultérieurs ; maintenant il nous faut nous rendre à l'évidence, pour l'activité maritime le climat se détériore progressivement.

Ces deux dernières années, le Comité des Armateurs de France, qui publie pour chaque exercice un compte rendu qui a une audience quasi officielle, affichait un

optimisme que nous étions loin de partager, il est vrai que notre Comité est patronné par quelques grandes compagnies dont les résultats en effet ont encore été favorables en 1975 et 1976. Mais un examen approfondi des conditions aurait dû atténuer cet enthousiasme de circonstance que nous n'approuvions pas.

Cette année au contraire, pour la publication du dernier compte rendu le ton a bien changé. C'est un rapport très pessimiste qui sera présenté au public et aux Administrations qui nous contrôlent, rapport appuyé par des chiffres inquiétants.

La concurrence effrénée des pavillons de l'Est, facilitée par l'inertie des gouvernements occidentaux, celle des pavillons de complaisance, celle des flottes des pays neufs qui prennent progressivement leur place, restreignent la place du pavillon français et dégradent gravement les conditions de rentabilité, d'autant plus que le prix de revient d'un navire français est très élevé. (Pour un navire moyen: 5.000 F. de plus par jour qu'un navire anglais, par exemple).

Quelques secteurs, très limités, peuvent encore se développer. mais ils sont peu nombreux et rendent difficilement pensable une progression générale de l'activité maritime en France.

Une autre préoccupation qui est plus générale et qui touche notre pays tout entier, c'est l'évolution économique et politique.

Je n'aime pas la politique, je n'ai aucune affinité pour m'immiscer dans ce domaine et je suis navré de constater que c'est trop souvent l'ambition qui pousse les hommes politiques plutôt que le véritable intérêt de la France.

Je me souviens de cette phrase d'un grand Ministre de notre Histoire qui disait à son Roi : «Faites-moi de bonnes politiques, je vous ferai de bonnes finances». En transposant pour la période actuelle, nous pourrions répondre à nos Ministres de tu telle : Donnez-nous des conditions économiques normales et nous ferons bien notre travail d'industriels, tout prêts d'ailleurs à collaborer avec l'ensemble du personnel pour agir au mieux, et tout cela dans un esprit de conciliation, de calme et de bonne entente. Mais n'est-ce pas là une utopie?

Ayant constaté les résultats des dernières élections, j'ai cherché à comprendre quel avenir nous serait réservé par cette éventuelle majorité qui venait de se préciser dans l'allégresse d'un résultat favorable.

Il est tout à fait naturel et prudent d'envisager l'hypothèse de l'application du programme commun dans un assez court délai et il n'est pas trop tôt pour y penser.

Qu'est-ce que 10 mois dans la vie d'une société ? C'est déjà si peu dans la vie d'un homme.

Les syndicats voient dans la nationalisation la panacée universelle, et c'est la menace qu'ils brandissent pour appuyer leur action. Mais ne raisonneront-ils pas autrement lorsqu'ils auront la responsabilité de la gestion des affaires qu'ils auront nationalisées. On raisonne bien différemment selon la place qu'on occupe à la frontière de l'irresponsabilité.

Je voudrais d'ailleurs vivre assez longtemps pour assister aux transformations profondes qui pourraient se produire après les prochaines élections si la France basculait.

Comment nos nouveaux maîtres pourront-ils donner satisfaction à leurs électeurs, tenir leurs promesses tout en continuant de rembourser les dettes, de rentabiliser les exploitations, d'améliorer la balance des échanges, de maintenir le franc à son taux actuel, et de rester compétitifs tout en garantissant l'emploi à tous les salariés?

Nous avons eu la chance de vivre une période exaltante pendant laquelle nous avons assisté à des progrès techniques extraordinaires et ce n'est pas fini ; mais il est un problème qui n'a jamais été résolu : c'est bien celui de la quadrature du cercle.

Eh bien ! je crois que nos problèmes économiques, sociaux, politiques, sont tout à fait du même ordre : il n'y a pas de solution parce qu'il n'y a pas de majorité définie pour pratiquer une politique. Il en sera toujours ainsi tant que les Français resteront divisés et surtout tant qu'ils verront dans la lutte des classes la possibilité d'améliorer leur sort. Tout n'est plus que haine, envie, jalousie, et pour parvenir au but trop de Français ne voient que la violence comme moyen d'action. C'est infiniment triste.

Je suis très pessimiste car je trouve que cela va mal.

Et pourtant je pense que les choses ne vont pas encore assez mal pour qu'une majorité raisonnable ne puisse se définir.

Nous subissons notre sort et pratiquement nous ne pouvons pas intervenir. Après 75 ans d'existence, après avoir supporté pas mal de contrariétés et même de déceptions, j'en suis arrivé à me dire : soyons nationalisés et nous verrons bien si les nouveaux patrons mettront assez de conviction et d'ardeur pour assurer la pérennité de la Maison.

Récemment, je lisais les réflexions d'un journaliste qui regrettait qu'à la fin de notre existence nous n'ayons pas la possibilité de jouer «les arrêts de jeu» comme on le pratique dans tous les matches. Arrivé à la fin de la mienne et ayant vécu les époques 14-18 et 39-44, Dieu le père arbitre en la matière, devrait bien, avant de sonner le

gong, m'accorder la possibilité d'assister, pendant deux ans seulement, à ce que nos nouveaux Messieurs nous préparent, car une chose est de parler et d'affirmer sans ciller les plus énormes contrevérités, une autre est de gérer avec responsabilité et courage et malgré toutes les difficultés que la vie d'une affaire peut présenter.

Mais en réalité, serons-nous nationalisés ? Notre Compagnie ne présente pas un intérêt tel et sa puissance financière n'est pas tellement grande pour attirer les appétits des politiciens et des syndicats qui les soutiennent.

Si l'on en croit ce que dit la presse et en attendant qu'il y ait un correctif en préparation pour le programme commun, la nationalisation serait d'abord appliquée à des grandes sociétés, à quelques grandes banques d'affaires et à des sociétés qu'on qualifie de multi-nationales et dans les mains en général de pétroliers. En dehors de cela, le Secrétaire Général du Parti Socialiste a annoncé dans un discours qu'ils envisageaient la nationalisation de 1500 sociétés. Serons-nous parmi elles ?

Enfin, il est possible que dans ces cas ponctuels et sur la pression d'actions syndicales, un régime identique soit appliqué à certaines sociétés.

Voilà en somme ce qui nous attend. Suivant ses sentiments et ses convictions, chacun tirera ses conclusions.

Pour nous et malgré les hypothèques qui pèsent sur l'avenir politique et économique, pendant les mois qui viennent nous poursuivrons notre politique qui est de moderniser notre flotte, de vendre quelques unités anciennes et coûteuses, pour envisager la construction de deux ou trois bateaux neufs mieux adaptés à leurs trafics ; mais nous limiterons nos efforts uniquement à ce que nous permettent nos possibilités financières, sans nous engager au-delà.

J'ai rencontré tout récemment d'anciens collègues des CARGOS ALGÉRIENS que je n'avais pas vus depuis 20 ans. C'était l'époque précédant la décolonisation de l'Afrique du Nord et nous avions envisagé une fusion de nos compagnies, ce qui prouve que, contrairement à ce qu'ont dit les syndicats à notre sujet, nous n'étions pas opposés à de telles éventualités. Nous voulions mettre en commun nos flottes algériennes-marocaines. L'affaire était bien partie. mais elle n'a pas abouti. Je l'ai toujours regretté malgré les événements qui ont suivi.

Nos Collègues auraient d'abord subsisté et nous aurions été renforcés dans notre position nord-africaine. A l'époque, les CARGOS ALGERIENS nous avaient dit: «*Nous ne*

pouvons pas faire cela à des collègues algériens». C'était évidemment une délicatesse, mais ils n'ont pas été payés de retour.

J'ai appris, au cours de notre dernière entrevue. que la vraie raison était différente : Le Groupe ROTHSCHILD dirigeait à l'époque trois affaires importantes de navigation : l'UNION MARITIME, la SAGA. la CBVN.Or. les CARGOS ALGERIENS étaient sous l'obédience de sociétés d'assurances du Havre et le Groupe ROTHSCHILD avait prévenu ces dernières qu'elles seraient rayées de leurs polices d'assurances si l'accord envisagé par la NA Y ALE CAENNAISE et les CARGOS ALGERIENS venait à aboutir. C'est cc qui a fait renoncer nos collègues rouennais.

Je remémorais tous ces faits avec ces anciens amis et de constater que de tout cet ensemble seule subsistait la NA Y ALE CAENNAISE. Les CARGOS ALGERIENS ont disparu, la SAGA, la CBVN, l'UNION MARITIME aussi, et récemment l'Armement LEDUC a été vendu à des Suisses.

Quand depuis des années j'exprime mes sentiments pessimistes en disant que l'armement français devient impraticable sous son pavillon, cet exemple en est une preuve. Seuls quelques cas font exception et pas pour longtemps encore.

G. GUILLIN (13.4.77)

--o-0000-o--

SILLAGE

ÉDITORIAL

Au seuil de l'automne, il nous faut faire le point sur la situation commerciale de notre Compagnie et vous dire où nous en sommes face à une conjoncture internationale qui ne s'est pas améliorée, loin de là.

Un peu avant l'été, plutôt que de laisser l'«AMPHIOPÉ» désarmé, nous avons cru devoir accepter une offre d'affrètement de la C.N.A.N. pour une période de 4 mois environ, au taux très bas de 3.200 \$ jour, mais cependant convenable dans le marasme actuel. Nous espérions ainsi passer le cap difficile des mois de vacances pour nous retrouver, en octobre, avec un marché plus ferme. Malheureusement, les pronostics ne laissent guère espérer une amélioration des taux d'affrètement d'autant plus que la récolte de céréales étant excellente dans le monde entier, nous n'assisterons pas à des transports de tonnages aussi importants que les années passées. C'est soucieux pour l'avenir de ce navire qui, avec ses 15 ans d'âge, ses dimensions, son manque d'appareils de manutention, trouvait déjà à se placer difficilement. S'il en est ainsi, il faudra essayer de le vendre et peut-être même le désarmer en attendant ... Espérons toutefois que «l'affaire exceptionnelle» se présentera d'ici là !

En Méditerranée, SudCargos a connu un semestre meilleur que l'an dernier et les résultats s'annoncent favorables. Au milieu d'une concurrence qui s'avère acharnée, cette Société fait bonne figure et nous avons le plaisir de récolter les résultats d'un effort commercial qui ne s'est jamais relâché.

C'est ce même effort commercial qui permet d'écrire aujourd'hui que nous assistons à un redressement marqué du secteur de la Côte d'Afrique malgré les aléas des séjours dans les ports africains. La prospection à laquelle nous avons procédé systématiquement depuis plus d'un an avec le concours de la SOGÉNA, permet désormais à nos navires de descendre sur la Côte avec des cargaisons non négligeables et de relever ainsi nos résultats d'exploitation. Il reste encore un effort important à faire auquel tous doivent continuer à se consacrer.

Il se pose en ce qui concerne ce secteur, le problème du partage entre Armements Français des quotas dans le cadre de la répartition 40/40/20, 40 % devant revenir aux navires français. Nous avons de grosses difficultés pour faire reconnaître par nos collègues nos «performances», mais nous mettrons tout en jeu pour que l'effort que nous faisons depuis plus d'un an se trouve concrétisé et permette l'exploitation normale des navires que nous avons spécialement conçus pour ce trafic.

· Sans doute, les «ÉGÉE»/«THISBÉ» posent-ils des problèmes du fait de leur capacité moindre alors que les frais d'exploitation sont au moins égaux à ceux des 10/12.000 t. C'est la raison pour laquelle nous songeons à nous en séparer pour les remplacer par un plus gros tonnage.

C'est le même problème qui se pose sur l'Océan Indien où, si le «HÉBÉ» fait encore bonne figure et il l'a prouvé tout au long du premier semestre, des navires comme les «NOÉ» et «AMALTHÉE» n'ont plus leur place surtout depuis que les cargaisons de vins ont énormément diminué. Là aussi, nous aurons à les remplacer par un tonnage plus important et nous avons déjà des projets en cours que nous ne demandons qu'à réaliser.

Dans le transport des vins, les résultats des accords passés entre les Armements concurrents il n'y a pas si longtemps, s'avèrent très utiles surtout face à un marché difficile où chacun «aurait laissé des plumes» s'il n'y avait pas eu accord.

L'affrètement par TOTAL du «PROTÉE» s'est poursuivi à la satisfaction de tous les partenaires à tel point qu'il y a eu des «rallonges» au contrat. Notre navire associé au «PC 12» de COMEX, a prouvé sa capacité de répondre aux besoins des pétroliers et nous avons bon espoir qu'avant la période d'hivernage où il sera désarmé, il pourra profiter d'opérations au «coup par coup» qui amélioreront d'autant son exploitation.

Si en 1978, nous réalisons à nouveau un affrètement à temps, nous pourrions alors dire que le pari fait en 1975/1976 aura été gagné malgré le très lourd handicap qu'a représenté la mise au point très longue du portique, mise au point qui pèse très lourd dans les résultats financiers.

Le «CIRCÉ» est affrété jusqu'à la fin de l'année à CAMPEX, mais son affréteur a bien du souci puisque le navire a attendu près de 35 jours devant LAGOS avant de commencer son déchargement.

Nous poursuivons toujours nos recherches en vue de sa vente.

C'est dans le domaine de la pêche que nous avons assisté aux changements les plus importants. Nous avons déjà dit et écrit que nous cherchions à nous dégager de ce

secteur. Un grand pas a été fait dans ce sens puisqu'en juin, nous avons vendu à COBRECAF 50 % du «NAVARRA» et à un groupement de conserveurs, le G.I.E.C., les 50 % restants du «NAVARRA» et les 50 % que nous possédions encore dans le «MORGAT». Nous espérons négocier en fin d'année la vente de nos quirats dans le «BISCAYA» et l'«ÎLE-de-SEIN». Ainsi se ferme une page de nos activités dans l'Armement thonier, page que nous n'avons pas à regretter.

Le Directoire (1.9.1977)

SOUVENIRS MARSEILLAIS

Nous sommes abonnés à une publication professionnelle, LA REVUE MARITIME», qui traite plutôt des questions concernant la Marine « ROYALE» et, dans l'un des derniers numéros, un ancien officier sous-marinier de Toulon racontait ses souvenirs de jeunesse.

En lisant ses propos, le lecteur est toujours tenté, étant donné le lieu de l'action, de «revaloriser» le récit en adoptant, même silencieusement, l'« accent» du pays. Une simple lecture aurait été neutre, il faut donc par imagination transposer le texte dans le parler focal car, comme disait l'auteur «te langage pointu ne convient pas à ce genre de propos !»

Ces souvenirs m'ont rappelé les nôtres, déjà lointains, fors de notre repli à Marseille pendant la période si déprimante de l'occupation de 1940 à 1945.

Toute la Flotte ayant été concentrée en Méditerranée, il nous restait 7 navires. Les «Transports Maritimes», sous la juridiction desquels nous étions soumis par suite de la réquisition, nous faisaient une obligation d'avoir une antenne à Marseille.

S'était alors posé le problème de notre domiciliation sociale, une partie du personnel de Caen ayant été muté dans le port phocéen. Nous devons faire un choix entre les différents armements locaux que nous connaissions fort peu à l'époque.

L'armement pondéreux en effet, sans être un secteur très fermé, était surtout constitué d'armements du Nord, qui entretenaient fort peu de relations avec les lignes régulières en général et pratiquement pas avec les armements méditerranéens, car effectivement il n'y avait pas d'armateurs charbonniers en Méditerranée.

Il n'était pas dans notre intention de faire l'acquisition de bureaux. Il fallait donc nous résoudre à cohabiter avec l'un de nos collègues méridionaux.

Alors se posait le problème : Qui choisir parmi la dizaine d'armements de Marseille?

C'était en Mai 40, à cette époque j'étais affecté au Ministère de la Marine Marchande, Place de Fontenoy, où je m'occupais plus particulièrement des navires angariés⁴ Tous ces bateaux avaient été donnés en gestion à des armements français, dont certains étaient marseillais et j'étais en rapport direct avec eux. La NAVALE CAENNAISE, avait elle «touché» trois navires angariés.

Dans les rapports que j'avais avec Marseille, j'avais été très impressionné par les propos que tenait le représentant d'une compagnie locale, la COMPAGNIE BUSCK.

Cette société était dirigée par un Suédois naturalisé Français, Monsieur EKELUND, un homme de fort belle prestance. J'ai su par la suite qu'il avait dû dans sa jeunesse être engagé dans l'armée suédoise. Etant donné sa taille on le voyait fort bien en grenadier de la Garde.

Il dirigeait sa société avec bonhomie, mais il avait perdu à Marseille toute rigueur scandinave ; par contre il avait gagné un «accent» plus que provençal. Et tout le personnel vivait dans cette ambiance folklorique et de bon aloi.

Le fondateur de la société était un Suédois, Monsieur BUSCK, qui avait désigné comme successeur M. EKELUND.

Connaissant des difficultés financières, la Compagnie BUSCK avait été reprise en partie par la COMPAGNIE MIXTE - celle dont on parle beaucoup en ce moment - et le représentant de la MIXTE à Paris était Mademoiselle LOCO, avec laquelle, bien qu'étant en retraite, nous sommes toujours restés en relation ; nous continuons à échanger nos vœux chaque année. C'était une femme de grand dévouement et pour elle toutes les questions affectives l'emportaient sur la réalité. Elle était très fière de sa Compagnie, aimait ses patrons et n'hésitait pas, quand je téléphonais, à manifester ses sentiments, ce qui est peu courant, lorsque je me permettais de lui faire quelques remarques car les bateaux de la Compagnie n'étaient pas un modèle d'exactitude, surtout quand ils quittaient leurs eaux du Sud pour fréquenter les zones plus dangereuses à l'époque de l'Atlantique ou de la Mer du Nord. D'après le ton des conversations téléphoniques, Mademoiselle LOCO devait bondir littéralement à l'écouteur, et pour me convaincre de

⁴ C'est-à-

dire des navires étrangers qui se trouvaient en France au moment de la déclaration de guerre et qui, pour cette raison, avaient été réquisitionnés pour contribuer à assurer nos transports. (Angarie: imposition, corvée, réquisition).

sa bonne foi et de son désir de bien faire, elle n'hésitait pas à me dire - et avec quel accent - : «Que le sacrifice de la Maison BUSCK pouvait aller jusqu'à la dernière goutte de «sang».

Je m'étais donc laissé prendre à ces propos inhabituels, il est vrai ; je pensais qu'on ne pouvait pas trouver à Marseille de meilleure domiciliation que la Maison BUSCK rue de la République, où nous sommes restés pendant la triste période de 40 à 45, c'est-à-dire jusqu'à la Libération.

Hélas ! Combien par la suite j'ai eu l'occasion de le regretter.

Le personnel de Caen, qui s'était déplacé là-bas et qui avait dû changer ses habitudes, n'avait pas la même insouciance et cette ambiance trop marseillaise nous a valu beaucoup de complications et même d'avatars. Le Midi, malgré son soleil, n'était guère attirant et les conditions de vie laissaient à désirer à l'époque.

Il était impossible de se loger à Marseille et il fallait se préoccuper de l'hébergement des Caennais. Nous avons fini par trouver en location aux environs proches de Marseille, à Sainte-Marthe, une propriété de campagne spacieuse, confortable et qui bénéficiait d'un jardin splendide que les Caennais, dans le but d'agrémenter l'ordinaire, entreprirent de cultiver sans jamais obtenir de résultats heureux.

Les plates-bandes étaient irriguées directement par l'eau de la Durance. Des essais furent entrepris pour la culture des pommes de terre et des haricots, mais les jardiniers ne furent pas récompensés.

Pour les Caennais, Sainte-Marthe c'était le grand air.

On oubliait les soucis de l'occupation car jusqu'en Novembre 1942 nous étions en zone libre. Les logements que l'on trouvait à Marseille étaient trop souvent infestés de punaises et toujours de cafards, ce qui rendait les séjours désagréables ; en comparaison Sainte-Marthe c'était un paradis de fraîcheur.

La liaison pour Marseille se faisait par un tramway qui allait du Vieux Port à Ste-Marthe, et c'est à ce tramway que je repensais en lisant les souvenirs du sous-marinier de Toulon racontant son histoire de navette entre le Mourillon et la Baie.

Les tramways ont eu à cette époque une importance capitale, puisqu'il n'y avait pas d'autres moyens de transport, excepté le vélo.

Prendre le tramway pour aller à Ste-Marthe était un vrai problème. Il fallait jouer des coudes pour avoir une place à l'intérieur ; une véritable grappe humaine s'agrippait comme un essaim aux rambardes des portillons. Je me demande encore comment il n'est pas arrivé plus d'accidents à l'époque. Mais que de souvenirs plaisants m'a laissés ce tramway !

A chaque arrêt vous pouvez imaginer le mouvement de foule que cela provoquait pour la descente et la montée des voyageurs et la ruée qui se produisait pour reprendre une place à bord ou ne pas perdre celle que l'on avait déjà.

Un jour, j'avais à mes côtés un jeune marseillais qui, s'adressant à une mignonne lui disait avec l'«*accent*» et pour l'encourager à monter : «*Viens petite, il y a encore une place dans mon cœur !*». C'était gentil, c'était galant. Pour nous gens du Nord, on oubliait un moment l'occupation.

Une fois, j'ai vu ce fameux tramway s'arrêter, le wattman prenant son temps, pour servir d'arbitre dans un conflit de partie de boules où les hasards de la pétanque avaient rapproché le cochonnet trop près de la ligne de tramway. PAGNOL n'a pas inventé l'incident qu'il raconte dans une de ses Nouvelles. Cet incident de parcours devait être fréquent et ne déclenchait aucune récrimination des usagers.

Un jour, l'orage, comme il s'en produit dans cette région, provoqua dans la ville une véritable inondation et fut la cause dans le service de tramways d'un retard inhabituel. Arrivé au terminus, le wattman recevant les observations du chef de poste expliqua les méfaits du déluge qu'il avait subi. Comme administrativement il fallait bien mettre un motif sur la feuille de contrôle, l'autre lui répliqua : «Eh ! bien, si tu as eu de l'orage : mets raz-de-marée ! ». Et tout cela avec l'«*accent*».

Mais Ste-Marthe laissa un cuisant souvenir aux Caennais, pour lesquels les questions d'intendance et d'approvisionnement étaient d'importance. Il y avait dans le verger des abricotiers magnifiques et chacun se régala à la pensée de voir ces fruits figurer au menu comme dessert. On voulut les avoir à point, on retarda la cueillette au bénéfice de la maturation. Hélas ! un matin ce fut la consternation, pendant la nuit des autochtones avaient tout raflé.

Je ne puis parler des abricots de Ste-Marthe sans penser à ceux que j'ai dégustés quelques mois plus tard à La Nouvelle. Ces souvenirs méritent d'être rappelés dans ces réflexions méridionales.

C'était quelques mois après la Libération.

Mettant à profit notre présence à Marseille, nous avons pris la décision de nous installer en Méditerranée. Les places étaient déjà prises et nous n'étions guère bien accueillis, nous arrivions tard il est vrai. Mais pour nous imposer, nous avons avec nos amis de la SAGA-CBVN, qui sur ce point avaient les mêmes intentions que nous, fondé une société commune implantée dans le port de La Nouvelle. Ce furent les ETABLISSEMENTS MARITIMES DU LANGUEDOC (E.M.L.).

C'était un port pratiquement inconnu, qui avait eu une période de triste renommée au moment de la guerre d'Espagne, alors qu'il servait au cabotage des armes qui transitaient par des voies plus ou moins occultes. Ce fut aussi un lieu de reflux pour les réfugiés espagnols.

Nous avons par ailleurs, en tant que SNC, racheté une affaire à Marseille : la Société Maritime et Routière qui était dirigée par un Monsieur BU□□, de descendance anglaise, et qui était courtier maritime à Marseille. Le nom, la réputation, la vieille tradition britannique nous avait donné confiance et cela nous permettait d'entrer officiellement dans la Conférence de Marseille puisque la société y figurait déjà.

C'est ainsi que nous avons pu mettre en exploitation deux petits caboteurs qui avaient pour nom des Forts de Toulon : «FORT LAMALGUE» et «FORT MALBOUSQUET».

M. BUSCK était une personnalité marseillaise, mais de même que pour M. EKELUND de la Cie BUSCK, nous nous sommes aperçus par la suite combien nous nous étions trompés.

En même temps que la Compagnie, on nous avait obligés de reprendre quelques éléments locaux, dont un directeur M. CAMPANELLA qui ne menait nullement la politique que nous entendions suivre. Nous avons envoyé sur place un représentant de l'armement, M. LEGUEN, un représentant du service technique et des comptables.

Malheureusement, M. LEGUEN, qui s'était laissé circonvenir par le trop charmeur CAMPANELLA, était complètement obnubilé par sa faconde méridionale et commettait gaffe sur gaffe. Comme nous avons beaucoup d'amitié pour lui, nous lui avons fait comprendre qu'il pouvait très bien occuper un poste à La Nouvelle où nous avons acheté une charge de courtier maritime à son intention.

Avec cette charge maritime il y avait un pavillon d'habitation comprenant un petit jardin et c'est dans ce jardin, lorsque je suis venu le visiter, que j'ai vu et cueilli des abricots qui étaient vraiment les meilleurs que j'aie jamais dégustés.

Hélas ! déconvenue supplémentaire, M. LEGUEN n'a pas voulu être courtier maritime, ce qui nous a mis dans un grand embarras. Nous avons pourtant agi avec toute la diplomatie voulue, mais malgré cela certains ont prétendu que nous avions eu mauvaise conscience vis-à-vis de lui.

Mais les abricots étaient si suaves ... qu'ils ont calmé mon amertume !

Je ne puis rappeler ces souvenirs sans penser à M. BRETON qui fut pendant plusieurs années directeur de l'agence de Marseille et qui, par son intelligence, son habileté et sa volonté de surmonter les difficultés, nous a permis de pénétrer vraiment dans ces milieux si peu engageants au départ.

C'est sans doute en raison de la prochaine venue de Fructidor, le Septembre révolutionnaire, que me vient à l'esprit un autre souvenir d'arbre fruitier : celui des citronniers de Nemours.

A Nemours, c'était de l'autre côté de la Méditerranée, en Algérie, nous projetions l'implantation de la NAVALE CAENNAISE pour renforcer l'exploitation de nos lignes régulières. C'était un port pondéreux où la plupart des exportations consistaient en charbon, minerai et argile smectique, des tonnages importants qui se faisaient tant sur le Nord de la France que sur le port de La Nouvelle où nous avons réussi à attirer nos clients. Ce fut la Société Maritime Algérienne «SOMARAL».

Mais à Nemours les logements étaient pratiquement inexistant dans ce pays pittoresque aux confins de l'Algérie et du Maroc et nous avons dû construire 5 pavillons pour loger le personnel dans un endroit particulièrement agréable sur les rives d'un oued dont la vallée était très fertile et où tous les arbres fruitiers poussaient : ananas, bananiers, figuiers et surtout deux citronniers produisant des fruits d'une grosseur exceptionnelle.

C'est à eux que je repense, nous en avons dégusté pendant plusieurs années. Comme le citron s'exporte bien, nous avons eu chaque année un envoi de ces magnifiques agrumes.

Mais hélas ! rapidement le climat social et la guerre d'Algérie rendirent la situation impossible. C'est un triste souvenir.

Nous vivons intensément et par la collaboration entière de tous, nous étions arrivés à un très beau résultat en Méditerranée : 4 navires escalaient de Marseille sur Oran/ Mostaganem/Nemours ; Marseille/ Alger ; Marseille/ Bône/Philippeville.

Sur les relations Oran et Bône, nos bateaux avaient réussi à obtenir le «Ruban Bleu» du Service Postal, ce qui était assez élogieux pour la compagnie nouvellement arrivée.

Hélas ! tous ces souvenirs furent endeuillés par le naufrage tragique du caboteur «Ste ANNE» disparu corps et biens avec le Commandant GICQUEL et son équipage. Comme le désastre était demeuré inexplicable, toute une polémique s'instaura à l'initiative malencontreuse d'un journaliste qui fit croire aux familles explorées à un arraisonnement par la Marine espagnole et à sa séquestration dans un port ibérique.

De tout ce qui était en Algérie, il n'est rien resté.

De tout le trafic maritime, seuls des quotas de la Conférence Sud France nous ont été accordés et nous avons, après un certain moment de découragement, accepté la proposition qui nous était faite par la COMPAGNIE DAHER et l'ancienne TRANSAT

d'exploiter en commun ces quotas sous le nom de SUDCARGOS, avec nos navires propres et ceux de nos associés.

Enfin cette fois nous n'avons pas été déçus.

Nous entretenons avec nos amis marseillais les meilleurs rapports et nous avons maintenu notre présence, que nous renforçons par la construction de navires plus modernes et convenant mieux aux circonstances.

Pourquoi remémorer toute cette période et ces souvenirs qui ne toucheront sans doute que ceux qui ont vécu la décennie de 1950-1960, c'est-à-dire la période de l'activité commerciale très intense que nous avons menée et qui correspondait à la fin de la période de réquisition de la flotte après la guerre et à la guerre d'Algérie.

Si nous l'avons fait, c'est d'abord pour étoffer le présent numéro du «SILLAGE», ensuite pour inciter les nouveaux dirigeants à tenir compte de nos erreurs et à se montrer moins confiants dans les contacts qu'ils auront par la suite.

Il est bon d'avoir un préjugé favorable, mais il faut toujours le tempérer et envisager une solution de repli si les événements ne tournaient pas comme on l'espérait ou si les individus ne correspondaient pas à l'idée que l'on s'en faisait. Ce fut pour moi bien souvent un sujet de déception que mon expérience serve au moins aux nouveaux responsables.

G. GUILLIN (24.8.77)

LANCEMENT DU LUBÉRON ;
LA CENTRALE ÉLECTRIQUE DE CAEN ;
CIMENTS FRANÇAIS ;
RÉUNION DES ANCIENS DE LA CAENNAISE ;
HÉBÉ, TRANSPORTEUR DE CONTENEURS.

--o-0000-o--

n°95 - décembre 1977

SILLAGE

ÉDITORIAL

A l'heure des Bilans, nous devons constater que l'année 1977 n'a guère été meilleure que celle qui la précédait. La crise maritime mondiale qui n'est qu'un des aspects de la crise tout court est loin de s'atténuer et la SNC a dû naviguer au milieu de difficultés nombreuses que nous espérons surmonter à l'automne et qui réapparaissent avec la baisse des transports de bois en provenance de la Côte d'Afrique.

Comment avons-nous passé cette année 1977 et quels sont les espoirs pour 1978 ?

L'«AMPHIOPÉ», à la fin janvier, s'est arrêté au HAVRE pour effectuer sa visite annuelle et subir des travaux d'entretien indispensables : cales, panneaux, appareil moteur. Cette visite terminée, nous avons été dans l'obligation de le désarmer au HAVRE d'où nous avons été chassés pour nous réfugier en Baie de Roscanvel. Nous avons alors étudié de nombreuses offres d'affrètement, soit au voyage, soit en time-charter, mais elles étaient toutes à un taux qui était loin du strict coût d'exploitation. Un peu avant l'été, nous avons cru devoir accepter une offre de la C.N.A.N. pour une période de 4 mois environ, au taux très bas de 3200 S, mais cependant convenable dans le marasme actuel. Nous espérons ainsi passer le cap difficile des mois de vacances pour nous retrouver en octobre avec un marché plus ferme. Celui-ci ne s'est pas dégradé, mais il ne s'est pas amélioré, et nous n'avons pu profiter d'occasions ponctuelles du fait que la C.N.A.N. a retardé de semaine en semaine l'échéance de l'affrètement ! Ce navire qui devait nous être rendu à la mi-October Je sera peut-être à la fin de l'année, c'est du moins ce qu'on nous a promis. Ces retards successifs nous ont beaucoup gênés dans nos négociations puisque nous n'étions jamais à même de traiter un nouvel affrètement à date précise. Nous avons étudié différentes possibilités d'utilisation en 1978 et nous continuons dans ce sens afin d'éviter d'avoir à Je désarmer à nouveau, en attente d'offres d'achat meilleures que celles actuelles.

En MÉDITERRANÉE, vous savez que l'exploitation des navires «ALCÉE», «DAPHNÉ», «ALPILLES» et «Ste-BAUME» sont fonction de la situation commerciale de SudCargos. Si

le début et la fin de l'année ont été difficiles, les 2ème et 3ème trimestres ont été bien meilleurs et laissent augurer une année satisfaisante, de sorte que les navires pourront être rémunérés au taux du marché international.

Au mois de juin, la Société DAHER s'est séparée du «Ste-BAUME» dont les caractéristiques n'étaient plus adaptées aux nouveaux trafics, et l'arrivée du «LUBÉRON» (75 % DAHER - 25 % SNC), armé par la SNC, vient compléter une flotte de Ro/Ro qui récolte les résultats d'un effort commercial qui ne s'est jamais relâché.

Il n'empêche que dans ce secteur la concurrence est très vive, pour ne pas dire parfois délirante et qu'il y a lieu d'être attentifs à son évolution.

Dans le TRANSPORT des VINS, les accords passés avec les Armements concurrents il n'y a pas si longtemps, s'avèrent très utiles, surtout face à un marché difficile. La situation aurait été grave s'il n'y avait pas eu ces accords. Il n'en demeure pas moins vrai que le nombre de navires exploités est encore supérieur aux besoins et que les «pinardiers», d'un coût d'exploitation élevé, ont dû ou devront être désarmés. C'est ce qui s'est passé pour le «MAGUELONE», c'est ce qui risque de se passer pour l'«ASTRICE» mais dans ce cas N.t.V. pense le remplacer par un navire moderne.

Il reste qu'il s'agit d'une activité très marginale et qu'elle est un souci constant pour ceux qui en ont la responsabilité.

Sur l'Océan INDIEN, nous envisagions de remplacer nos navires de moyen tonnage par un tonnage plus important.

C'est dans ce but que nous avons négocié avec la C.G .M. l'achat de leur navire «SUFFREN» spécialisé dans le transport des marchandises diverses (vin - frigo - conteneurs) ; cette négociation s'est concrétisée par l'affrètement de ce navire pour un voyage en Novembre-Décembre sur l'Océan Indien, avec promesse d'achat si le «SUFFREN» nous donne satisfaction. La décision sera prise lorsque «SILLAGE» sera sous presse. Cet achat entrainera la vente de l' «AMALTHÉE», actuellement désarmé et celle du «NOÉ». Nous espérons que l'acheteur de l'«AMALTHÉE» pourra utiliser comme état-major des officiers SNC

Sur le SECTEUR de la C.O.A. nous commençons, début 1977, à récolter les fruits de la politique définie lors de la mise en service des «ANTÉE» «PHRYNÉ». Nous enregistrons un accroissement des tonnages au départ de Caen, ce qui aurait dû améliorer sensiblement les résultats d'exploitation de nos navires jusqu'alors décevants si les séjours dans les ports africains n'avaient pas augmenté en durée. La présence sur place de nos

représentants permanents permet de réduire très souvent les inconvénients énoncés ci-dessus.

Notre effort s'est accentué tout au long de l'année et nous espérons pouvoir enregistrer, fin 1977, un redressement certain lorsqu'au cours du mois dernier le tonnage de bois transporté a beaucoup diminué, ce qui affecte lourdement les résultats d'exploitation ... et nous ne percevons pas, à l'heure actuelle, de signes de reprises.

Il se pose aussi, pour ce secteur, le problème du partage entre Armements français, du quota dans le cadre de la répartition 40/40/20, 40 % devant revenir à l'Armement français. Nous rencontrons de grosses difficultés pour faire reconnaître par nos collègues nos «performances» mais nous mettrons tout en jeu pour que l'effort que nous faisons depuis bientôt deux ans se trouve concrétisé et permette l'exploitation normale des navires que nous avons spécialement conçus pour ce trafic.

Le «PROTÉE», après les péripéties que vous connaissez, nous a été livré en avril 1977 pour être immédiatement affrété durant six mois par TOTAL, dans le cadre de notre association avec COMEX. Il a opéré en Mer du Nord, au large de l'Écosse, sur le pipe de Frigg, jusqu'à fin octobre. Cette expérience a été une réussite technique et laisse augurer des affrètements futurs. Il est actuellement à Caen où il effectue sa visite annuelle et procède à des travaux d'améliorations décidés à la suite de cette exploitation de six mois. COMEX, dans un rapport général, a tenu à rendre hommage à la S.N .C. et plus particulièrement à l'équipage pour l'esprit qui a régné à bord durant toute cette période.

Le «CIRCÉ» continue son affrètement conclu au début de l'année, avec à son bord, un état-major SNC Nous espérons que la Marine Marchande acceptera le renouvellement de cet affrètement bare-boat (coque nue) ce qui permettra de sauvegarder l'emploi d'officiers.

C'est dans le domaine de la pêche que nous avons assisté aux changements les plus importants. Nous avons ainsi vendu à COBRECAF 50 % du «NAVARRA» et à un groupement de conserveurs, le G.I.E.C., les autres 50 %, ainsi que les 50 % que nous possédions encore dans le «MORGAT». Nous avons récemment négocié la vente de nos quirats dans l' «ILE-de-SEIN» et nous espérons en faire autant des 50 % que nous avons dans le «BISCA YA». Ainsi se fermera une page de nos activités dans l'Armement thonier, page que nous n'avons pas à regretter, d'autant plus que l'année 1977 a été favorable. Mais il y avait des choix à faire et donc des désengagements à effectuer.

L'année qui vient sera donc encore difficile et nécessitera la mobilisation de toutes nos énergies. Toutes et tous, à la mer comme à terre devons être convaincus que rien n'est possible si nous n'avons pas la volonté de faire face ensemble aux difficultés et de les surmonter.

C'est sur ce vœu que nous vous disons, à vous et à vos familles,

BONNE ANNÉE

Le Directoire (8.12.77)

INQUIÉTUDES ...

... car par les temps qui courent nous ressentons beaucoup plus d'inquiétude que d'espoir. Aussi je désire vous mettre au courant de certains faits qui risquent, dans l'avenir, d'avoir une influence sur le sort de nos sociétés.

J'ai écouté, tout récemment à la télévision, la séquence sur un sujet qui nous préoccupe particulièrement : «L'Afrique AUX AFRICAINS» et je suis encore tout impressionné par ce que j'ai appris.

Vous le savez peut-être déjà, la télévision traite assez souvent en fin de soirée des sujets économiques qui sont parfois très captivants. Or donc, l'interviewer questionnait les Chefs d'État d'un certain nombre de pays africains : Côte d'Ivoire, Gabon, Congo, Zaïre, Mali, Tanzanie, et chacun faisait connaître son opinion sur ses rapports avec les Français, mais aussi sur les rapports avec les Chinois, les Russes et les Cubains.

C'est ainsi que j'ai appris que les Chinois avaient, de Dar-es-Salaam au Centre de l'Afrique, construit un chemin de fer de 1800 km, et les vues que l'on donnait des gares et des rames de wagons montraient que la réalisation était fort impressionnante. Les mêmes Chinois ont construit au Congo une usine monstre d'électricité avec un barrage imposant, dont la production sera nettement supérieure aux besoins du pays, qui pourra ainsi exporter ou implanter des industries nouvelles en traitant sur place des matières premières tels minerai, manganèse, bauxite ; peut-être des industries chimiques de synthèse : azote ou dérivés de pétrole. En somme des usines qui seront demain des concurrents dangereux pour nos sociétés européennes.

Quant aux Russes, c'est surtout le moral qu'ils soignent en Afrique et particulièrement la santé : plusieurs centaines d'Africains sont allés en Russie pour étudier la médecine, certains y ont séjourné 7 ans et sont revenus assez contents de leur sort et

parlant tous la langue russe. Ce seront, eux aussi, de futurs concurrents pour nos sociétés européennes d'ingénierie.

Cette séquence télévisée montrait des hôpitaux bien équipés qui étonnent quand on se remémore les installations du Dr Schweitzer au Gabon.

Quant aux Cubains, ils se sont introduits plutôt en Angola, mais on parle beaucoup d'eux au Zaïre. Ils font surtout de l'éducation politique, sans parler de l'enseignement militaire et de la pratique des méthodes insurrectionnelles ; par ailleurs ils s'occupent de l'élevage des chevaux.

Tout cela donne beaucoup à penser pour l'avenir.

Ainsi donc, les Européens ne sont plus les seuls à traiter avec les pays noirs. C'est un fait, il faut l'accepter et envisager les conséquences.

Tous les pays noirs nous reprochent pendant la période passée d'avoir sous-payé les produits importés. Maintenant le courant a changé et ce sont eux qui nous vendent à prix d'or le pétrole, le phosphate, l'uranium, etc ... en somme les matières premières nécessaires à nos industries.

La même émission indiquait qu'au Zaïre les Allemands, avec la collaboration du Gouvernement, avaient amorcé des études et même des réalisations de fusées porteuses de satellites. Ils espéraient bien, avant deux ans, avoir une fusée capable de mettre sur orbite des satellites africains et forcément allemands. Ceci aussi est un sujet de préoccupation quand on sait à quoi doivent servir les satellites qui, pour l'instant, ne sont que russes et américains et qui sont destinés surtout à espionner ce qui se passe dans le monde et à transmettre tous les messages qui sont ainsi connus et ne font pas l'objet de discrétion. De plus qui peut le plus peut le moins, et ces fusées propulseuses de satellites peuvent fort bien lancer des engins nucléaires.

Quel avenir nous réservent donc ces pays africains qui sont très riches en matières premières et qui, à pas de géant, font des progrès considérables? Beaucoup d'entre eux ont des gouvernements particulièrement agissants.

Tout cela : il est bon que les Français le sachent et qu'ils pensent et nous plus particulièrement ; nous dont une partie des activités maritimes ont été reportées, après la disparition de nos trafics anciens, soit sur la Côte d'Afrique soit sur l'Océan Indien.

Autre sujet de préoccupation : la situation en Afrique du Nord et les incidents graves du Polisario.

Vous savez que nous entretenons de très bons rapports avec le Maroc, où nous sommes d'ailleurs toujours installés bien que nationalisés.

Par ailleurs, en raison des circonstances et du comportement de nos collègues armateurs dans l'ancienne Conférence Algérie Nord France, nous n'avons plus de liaison SNC et nos rapports sont maintenant ceux d'un consignataire-transitaire, c'est-à-dire que nous représentons la Compagnie Nationale Algérienne à Calais, Boulogne, Caen et nous avons de ce (ait un secteur très actif.

Ces deux faits vous font comprendre combien nous sommes inquiets de constater la discorde qui se précise entre le Maroc et l'Algérie.

Nous sommes préoccupés comme tous les Français du sort des otages du Polisario et nous souhaitons de grand coeur qu'il soit trouvé une solution rapidement pour récupérer nos concitoyens et ne pas être concernés malgré nous dans un différend algéro-marocain.

Tous ces propos pour vous montrer combien les industriels et les armateurs français ont de mal à maintenir des activités dans ce secteur.

Car Je Polisario c'est évidemment la Mauritanie, mais c'est surtout MiFerMa, affaire nationalisée mais qui ne peut fonctionner sans l'assistance française. Sans ces profits, la Mauritanie ne peut vivre.

Bien qu'étrangers à tous ces conflits, nous en supportons les conséquences et c'est pour cela que nous devons nous occuper des «affaires étrangères» des autres pour être plus adaptés à la défense de nos intérêts !

C'est dans ce but que nous vous avons fait part de nos préoccupations ; vous comprendrez ainsi l'ambiance délicate dans laquelle nous évoluons pour assurer la pérennité de nos activités.

G. Guillin (21.11.77)

UNE JOURNÉE DE TRAVAIL À BORD DU PROTÉE ;
VOYAGE EN OCÉAN INDIEN ;
DÉPARTS EN RETRAITE : Blanchet, Dubois, Gilbert, Le Boudier ;
CARGO DIONÉ

--o-0000-o--

n°96 - septembre 1978

SILLAGE

ÉDITORIAL

Au seuil de l'automne, il nous faut faire le point sur la situation commerciale de notre Compagnie et vous dire où nous en sommes face à une conjoncture qui ne s'est pas améliorée, comme nous l'espérions tous.

Plutôt que de vendre l'«AMPHIOPÉ» à un prix que nous trouvions vraiment insuffisant, nous avons préféré l'affréter coque nue pour une année avec possibilité d'une 2ème année, à la même Société qui avait déjà exploité nos «CIRCÉ» et «AMALTHÉE» maintenant vendus ; mais cette Société a pris en plus, une option d'achat à l'échéance de ce bare-boat. Le navire est actuellement utilisé pour le transport de céréales le long du Continent américain.

En Méditerranée, SudCargos a connu un été difficile alors que le premier semestre 1978 avait été meilleur que celui de 1977. Cela montre combien il est difficile, en matière maritime, de faire des pronostics, même à court terme et d'établir des programmes d'utilisation de navires. Cette situation est préoccupante car l'exploitation de nos navires méditerranéens est liée à la bonne marche de cette Société qui, nous vous le rappelons, groupe SNCM., DAHER et nous-mêmes

Sur l'Océan Indien, la remise en ligne du «HÉBÉ» qui a effectué son départ de Marseille début août, a entraîné, par contrecoup, le retrait du «NOÉ» et son désarmement,

faute de trouver un affrètement à ce navire handicapé financièrement par un équipage de 28 hommes (presque autant qu'un «HÉBÉ» ou un «AMPHIOPÉ» !). Nous essaierons, pour ce navire, de renouveler l'opération bare-boat réalisée pour les «CIRCÉ», «AMALTHÉE» et «NÉLÉE» ce qui permettrait de conserver un embryon d'état-major SNC sur le navire. Quant au «DIONÉ», sa mise en service est un succès autant sur le plan commercial que technique. Nous mettons tout en œuvre pour qu'un accord intervienne prochainement avec nos partenaires dans ce secteur de sorte que cette ligne se trouverait ainsi confortée. Les rotations amèneraient sans doute le «DIONÉ» à charger dans les ports du Nord-Continent en plus de ceux du Sud-France.

Dans le transport des vins, les accords qui avaient été passés entre Armements concurrents ayant donné dans l'ensemble satisfaction, la SNC et t.M.V. (groupés au sein du G.I.E. «N.t.V.»), ont été amenés à se rapprocher du groupe LEDUC qui exploitait plusieurs navires dont l'«ODET» ainsi que plusieurs chais le long de la Côte française et à envisager une mise en commun d'une partie des activités appartenant aux trois partenaires : les chais de BREST, QUIMPER et MARSEILLE, le navire «ODET» pour LEDUC et le navire «PIC St LOUP» pour SNC/t.M.V. La Société bénéficiaire de ces apports prendra le nom de «N.t.V./LEDUC» et exploitera navires agences et chais dans le cadre du pool qui existe pour les bateaux pinardiers. Le groupe SNC - N.t.V. aura la majorité dans cette nouvelle Société et le Président Directeur Général en sera Monsieur Marc CHEVALLIER. La Navale Caennaise assoit donc sa position dans un secteur toujours difficile du fait de la concurrence internationale mais qui a tendance à se redresser depuis la constitution du pool. Les équipages ne ressentiront que peu de changements car c'est toujours SNC qui continuera à assumer la gérance technique et armement du «PIC St LOUP» ; quant à l'«ODET», cette tâche sera assumée par la nouvelle Société.

Sur la Côte d'Afrique, les deux derniers trimestres ont été satisfaisants eu égard à la crise actuelle et ce sont les meilleurs que nous ayons enregistrés depuis le début de celle-ci. Les difficultés au cours du 4e trimestre viendront surtout des chargements de bois car les clients français ont notablement réduit leurs carnets de commandes. Nous allons donc faire porter notre effort sur la recherche d'une clientèle nouvelle et sur la réduction de la durée des rotations et de la durée des escales qui sont encore trop longues. Nous remercions les Bords de toutes les initiatives qu'ils prennent afin de concourir à cette amélioration.

Nos pourparlers avec nos collègues français se continuent sous l'égide de la Marine Marchande, mais les récents changements intervenus au sein du Secrétariat Général, ne pourront que retarder la solution d'un problème qui est vital pour l'avenir de cette Ligne. Tant que celle-ci ne sera pas intervenue, il ne sera pas possible de restructurer notre Flotte en fonction des trafics à venir, car vous savez que nous ne pouvons ni vendre, ni acheter, ni commander de navires sans l'accord de la Place Fontenoy.

Le «PROTÉE» après le lâchage de COMEX, a pu trouver à s'occuper dans le cadre d'un accord avec la Société INTERSUB, concurrent du reste de COMEX. Il travaille actuellement pour une Société italienne entre Palerme et la Tunisie et prépare ainsi la pose du pipe de gaz ALGÉRIE-ITALIE. Cette collaboration est fructueuse, mais les travaux devant prendre fin prochainement, l'avenir, dans cette activité très concurrencée, reste

préoccupant. Les techniques y sont en perpétuelle évolution et le navire doit, chaque fois, répondre à des impératifs nouveaux de rentabilité.

L' «ASTRÉE» qui était désarmé depuis quelques mois à Calais, a pu trouver un acheteur à la mi-juillet ; mais malheureusement, c'est pour la démolition.

Avec ce navire disparaît un instrument qui avait contribué largement (après le «TSELFAT») à implanter la SNC dans ce secteur d'activités nouvelles qu'était le transport des vins. L' «ASTRÉE» a eu une carrière mouvementée. Sorti des Chantiers de Bretagne en 1955, il avait été conçu pour transporter les bois LEROY du Gabon sur Caen. Dans ce but, ses deux faux ponts étaient amovibles. La machine était encore à vapeur : nous avons hérité de celle du «MEDEX» acheté d'occasion. Après deux voyages sur la C.O.A., il prit place, doublant ainsi le «DAPHNÉ», sur notre Ligne Afrique du Nord/Caen et ce, jusqu'en 1970. En 1961, les Chantiers TERRIN de Marseille avaient remplacé la machine à vapeur par un moteur Pielstick, lui aussi acheté d'occasion et avaient placé toute une série de cuves à vin (16.000 hectos) de chaque côté des cales, laissant le centre de celles-ci pour le transport des marchandises diverses. En 1970, le navire fut transformé en Hollande en pinardier total par la mise en place de 8 citernes en acier inox (23.000 hectos) dans l'espace réservé jusqu'alors au général cargo. Le financement de cette transformation ayant été assuré par nos Amis CHEVALLIER de SETE et la SOGÉNA, ceux-ci devinrent copropriétaires de l'«ASTRÉE» avec la SNC Ce fut le début d'une longue collaboration qui se continua avec les «MAGUELONE» et «MANDOURAH» et surtout le «PIC St LOUP» construit en commun ... pour aboutir à la Société «N.t.v.-LEDUC» dont nous parlions plus haut.

Nous avons entretenu le Comité d'Entreprise en juin dernier de la reprise éventuelle de l'activité de FinFranLine. Celle-ci compte acquérir un navire d'environ 4.000 t. qui serait géré et armé par la Navale Caennaise. Les pourparlers avec ses partenaires finlandais étant bien avancés, FinFranLine pense aboutir dans les mois qui viennent. Dans un premier temps, ce navire serait affrété par FINNCARRIERS en attendant que le port de Rouen mette à disposition du navire, au nouveau quai CIMEP, la rampe nécessaire à l'accueillir.

Nous terminerons ce tour d'horizon avec la Pêche. Le «BISCAY A» se classe parmi les autres navires dans une honnête moyenne et devrait donc laisser en 1978, un résultat convenable. Quant à «LA NORMANDE», nous sommes en négociations pour le vendre, partie à l'État Français, partie à INTERPÊCHE qui actuellement l'exploite .

Tel est le bilan d'une situation qui présente toujours des difficultés et nécessite de la part de tous une adaptation continuelle.



INCENDIE DU PROMÉTHÉE

La Société a été endeuillée dans la nuit du 27 au 28 février par l'incendie qui s'est déclaré à bord de ce navire entraînant la mort de 4 marins qui n'ont pu échapper au feu qui s'était propagé à une vitesse déconcertante embrasant tout l'arrière du navire qui dut être évacué rapidement par l'équipage.

C'est vers minuit, le 27 février, qu'un début d'incendie fut découvert dans le local faisant office de lingerie. Malgré l'intervention rapide de l'équipage, le feu et surtout la fumée, envahirent le navire et ce, d'une façon fulgurante.

On ignore toujours les causes de ce sinistre et une enquête est actuellement mÉNÉE par les Autorités Maritimes. De son côté, le Comité d'Entreprise a décidé la création d'une commission de recherche et de réflexion qui suivra le déroulement des enquêtes officielles, réfléchira sur ces données et communiquera son avis sur l'accident afin qu'un tel fait ne se reproduise pas.

Dès le retour d'Arrecife - où l'équipage avait été débarqué - de M. LE LEVIER et du Second, M. COURBET, M. GIRAULT s'est avec eux déplacé en Bretagne et en Vendée pour visiter les familles et proches de Christian DURAND, François LE GUEN, Roger LE LONG et Gilbert MICHAUD et leur apporter la sympathie de la Compagnie dans cette douloureuse épreuve.

Les travaux de remises en État du navire étant supérieurs à sa valeur assurée, celui-ci a été vendu après appel d'offre à des franco-norvégiens qui ont l'intention de le transformer en navire poseur de pipes.

--o-0000-o--

SILLAGE

ÉDITORIAL

Ce «SILLAGE» de fin d'année nous fournit l'occasion de faire le bilan du passé et d'imaginer quelles peuvent être les perspectives d'avenir.

Tous, vous avez constaté dans les trois dernières années, une importante évolution qui, si elle s'est traduite malheureusement par une réduction importante de notre flotte, était pourtant nécessaire pour sauver l'essentiel de nos activités face à une conjoncture internationale défavorable.

Il ne faut pas oublier qu'à l'origine la Société Navale Caennaise effectuait essentiellement le transport de charbon et de minerai à destination ou en provenance des industries locales (importateurs locaux puis Métallurgique de Normandie, mines de fer). Cette politique s'est heureusement développée jusqu'à la dernière guerre sous l'impulsion de Monsieur Gaston Lamy.

La diversification de nos activités n'a été entamée qu'après guerre et ce fut une très belle réussite car elle permit à la NAVALE, lorsque les mines de fer locales cessèrent peu à peu leur exploitation et que les charbons de la SMN furent acheminés par de plus gros navires que les nôtres, de se maintenir en prenant des positions dans les secteurs les plus variés : marchandises diverses, vins et produits chimiques, bois exotiques, transport de marchandises en frigo, fruits et même pêche en mers lointaines (thon et morue) ... et en développant parallèlement toute une série de filiales dont la réussite nous est enviée par bien des collègues.

La crise internationale dont souffre l'économie mondiale depuis près de trois ans nous a touchés durement. Le pavillon français a dû se retirer peu à peu du tramping international car les taux étaient trop bas pour lui.

Nous avons alors le choix entre deux solutions :

- la première à laquelle nous avons renoncé consistait à liquider dans les plus brefs délais tout ce qui était source de déficit et à se replier sur les positions qui pouvaient encore être tenues ; cela avait comme inconvénients : la cession d'une partie de l'actif

dans des conditions souvent défavorables, le licenciement immédiat de près de 50 % du personnel navigant et le passage brutal de la Navale à une activité très réduite.

- la seconde, que nous avons adoptée, était de définir un plan de reconversion sur trois ou quatre années et nous efforcer pendant cette période de transition de renforcer nos positions sur les secteurs où nous voulions maintenir notre présence tout en nous séparant des navires inexploitable pour des raisons commerciales, techniques ou financières, dès que les problèmes d'emploi le permettaient et que le marché se montrait favorable.

Cette attitude volontaire d'étalement nous a permis de n'effectuer qu'une vingtaine de licenciements réels alors que l'effectif des navigants a été ramené à moins de 500

Ce plan a donné des résultats satisfaisants :

Sur l'Océan Indien, la mise en service du «DIONÉ» nous a permis d'accroître notre part du trafic.

Sur la C.O.A., nous avons développé le transport des marchandises diverses à la descente.

Ces deux actions nous ont permis d'entrer officiellement dans les deux Conférences avec des quotas.

Dans le secteur des transports alimentaires, notre participation dans la Société N.T.V./LEDUC avec l'apport du «PIC-ST-LOUP» a renforcé notre position.

En Méditerranée, notre association avec nos collègues Daher et S.N.C.M. a permis la poursuite de notre activité sur ce secteur et l'exploitation de nos quotas.

Sur le plan de la diversification, nous continuons un essai sur le marché de l'assistance aux sociétés de recherches pétrolières avec le «PROTÉE».

L'autre aspect du plan qui portait sur les cessions d'actif s'est également déroulé dans de bonnes conditions et les ventes, en particulier celles des navires de pêche, nous ont permis de passer des échéances financières difficiles en 1977, et nous ont fourni un disponible qui ajouté aux emprunts contractés auprès des banques ont permis l'achat du «DIONÉ» et du «PROTÉE» et une participation dans la construction du «LUBÉRON».

Pour l'avenir, nous continuerons à exploiter les «DIONÉ» et «HÉBÉ» sur l'Océan Indien, et les «ANTÉE», «PHRYNÉ» et «ARISTÉE» sur la C.O.A.

Nous regrettons que pour cette ligne les quotas attribués ne nous permettent que l'exploitation de trois navires, ce qui nous oblige à trouver des trafics hors quotas pour le «THISBÉ» et a comme autres conséquences la vente de l'«ÉGÉE» et le non remplacement du «PROMÉTHÉE».

Nous étudions la possibilité de remplacer prochainement les «HÉBÉ» et «ARISTÉE» par des navires moins âgés et mieux adaptés.

Dans le bassin méditerranéen, SudCargos nous a rendu l'«ALCÉE», navire conventionnel qui ne répondait plus aux impératifs de manutention dans ce secteur. Mais cette Société continuera à exploiter les «DAPHNÉ», «LUBERON» et «ALPILLES». Nos partenaires étudient avec nous la construction d'un navire Ro-Ro «colis lourds», de 4.500 t. dont le besoin se fait de plus en plus sentir. Ce qui nous arrête dans notre décision, c'est le prix trop élevé qui nous est demandé actuellement par les Chantiers.

N.T.V.-LEDUC est maintenant une Société bien charpentée possédant navires et chais ; avec nos collègues, la C.G.A.M. et WORMS, elle exploite un secteur très concurrentiel, mais elle est armée maintenant pour y faire face.

L'acquisition début 1979 du navire Finlandais «JUNO» dont les caractéristiques vous sont présentées dans ce Sillage, a été décidée. Nous en assurerons la gérance Armement et Technique. C'est une très belle unité qui a tous les atouts pour réussir son exploitation entre Rouen et la Finlande.

Le «PROTÉE» «hiberne» actuellement à LA SEYNE, mais nous espérons bien pouvoir reprendre son exploitation au printemps avec InterSub qui s'est félicitée du travail effectué en commun de juin à novembre, au sud de la Sicile.

Quant au «NOÉ», il est affrété à nos Amis, la COBRECAF, pour compléter sa Flotte de transporteurs frigo (où il y a déjà l' «ELORN» dont nous possédons 50 %) ; là encore, l'Armement en a été confié à la SNC

Nous mentionnons seulement l'«AMPHIOPÉ», affrété coque nue pour un à deux ans, pour dire que ses affréteurs en sont satisfaits et que le Service Technique SNC a pu constater récemment qu'il est parfaitement entretenu.

Si nous vous avons fait cet exposé, c'est parce que nous pensions qu'il était nécessaire, au seuil de l'année 1979, que vous connaissiez mieux le « devenir » de la Société NAVALE CAENNAISE.

Pour la première fois depuis trois ans, nous serons moins pessimistes que les années passées et c'est le cœur plus confiant que nous vous remercions des efforts consentis par tous et que nous vous disons, à vous et à vos familles,

BONNE ANNÉE !

A. GIRAULT

(14.12.78)

DÉPARTS À LA RETRAITE : Le Mat, Méré, Nivet, Rollando, Thomas ;
Caractéristiques « NORMANDIA » « ex-JUNO ».

--o-0000-o--

SILLAGE

ÉDITORIAL

L'an dernier, à même époque, nous laissions percer une lueur d'optimisme ; pour une fois la prévision s'est confirmée et l'année 1979 aura été meilleure pour la SNC. Toutefois, il n'y a pas lieu de pavoiser car il nous reste des sujets d'inquiétude : ce sont les désarmements du «PROTÉE» et du «NOÉ» qui nous obligent à quelques licenciements dans le personnel Mécanicien et Radio, et la concurrence sauvage qui nous est faite par des outsiders sur l'Océan Indien.

Nous vous avons défini, voilà un an, quel serait le devenir de la Société Navale Caennaise. Le moment est venu de faire le bilan de 1979 et d'esquisser les perspectives d'avenir.

C'est sur la C.O.A. que le redressement est le plus spectaculaire.

Tout d'abord, nous avons réussi en juillet à nous mettre d'accord avec nos partenaires français en signant un accord de coopération aux termes duquel nous nous acheminons avec l'année nouvelle vers un pool de recettes à l'exportation et ce pour cinq années. Il devrait en résulter une meilleure rotation des navires et une revalorisation des taux de frets.

Depuis la vente du «THISBÉ», nous recherchons en vain un navire d'environ 12.000 t. dont les caractéristiques lui permettraient de fréquenter le port de Calais qui est devenu pour nous le port qui charge le plus de tonnage à l'export. C'est dans l'attente d'une solution que nous avons procédé à des affrètements au coup par coup, répondant ainsi aux besoins d'une clientèle qui s'attache de plus en plus à notre ligne et devient donc plus exigeante. Mais cette expérience nous laisse rêveur quant à la compétitivité du pavillon français : sachez que les navires affrétés le sont au prix d'environ 16 à 17.000 francs par jour, alors que le seul poste «salaires et charges» d'un navire SNC de même type atteint le chiffre de 14.000 francs par jour. Cela, certes, ne nous empêchera pas de continuer notre politique d'investissement, mais vous explique pourquoi il est difficile pour un armateur français de lutter contre la concurrence internationale et d'affréter ses propres navires au tramping international.

Sur l'OCÉAN INDIEN, les trois premiers trimestres avaient enregistré des chargements fort convenables pour nos «DIONÉ» et «HÉBÉ». Malheureusement, l'action percutante d'outsiders nouvellement installés : Mercandia et Quayport, nous a fait perdre des clients et obligés pour conserver les autres à consentir des conditions préférentielles.

Nous avons regretté que la Conférence n'ait pas énergiquement réagi, ce qui nous aurait évité en partie, les mauvais départs de nos navires de novembre. Messieurs Pruvot et Philouze ont aussitôt pris contact avec la clientèle réunionnaise lors d'un voyage sur place afin de faire face à cette situation difficile ... mais déjà l'un des outsiders Quayport baisse les bras, laissant ainsi tomber ses clients d'un jour.

Nous espérons sur ce secteur pouvoir charger complètement nos deux navires au départ du Sud-France, mais nous nous rendons compte à l'expérience qu'un navire sur deux devra desservir aussi un port Nord-France

En Méditerranée, si le début 1979 a été difficile, le retard a été en partie comblé lors de la saison d'été, mais l'année aura été dans l'ensemble moins bonne que la précédente, surtout parce que nous avons assisté à une dégradation dans les conditions de réception des ports Algériens, et à une augmentation importante du prix des soutes.

Au sujet des SOUTES, nous voudrions ouvrir une parenthèse pour vous faire toucher du doigt la gravité du problème, alors que certains vont clamant que l'incidence du prix de l'énergie est sans effet sur notre économie !

Entre avril 1978 et décembre 1979, le prix du M.D.O. est passé de 118 dollars à 360 dollars. pour SudCargos seul, cela représente une augmentation de cette rubrique dans son poste exploitation de 7 à 8 millions de nouveaux francs, et ce d'un exercice à l'autre !

Sur un voyage C.O.A. d'en moyenne 80 jours, le poste soutes (fuel-oil) qui s'élevait à 350.000 francs est passé à 570.000 francs, soit 63 % d'augmentation, ce qui représente 2.800 francs de plus par jour d'exploitation.

Sur un voyage Océan Indien du «DIONÉ» (F .O.), le même poste est passé pour un voyage de 50 jours de 550.000 francs à 900.000 francs, soit 7.000 francs de plus par jour d'exploitation. Pour un «HÉBÉ» (M.D.O.) il est passé de 370.000 francs à 1.050.000 francs, soit 11.000 francs de plus par jour d'exploitation.

Vous comprendrez pourquoi nous avons tout fait pour transformer les navires qui consommaient encore du M.D.O. (c'est la qualité qui a le plus augmenté), malgré les quelques ennuis techniques et frais supplémentaires d'entretien que cela entraînera. Pour un «HÉRÉ», cela représentera une économie annuelle d'environ 2 millions de francs ; pour un «LUBÉRON» de près d'un million de francs.

Que ces chiffres fassent prendre conscience à chacun de l'importance que revêt toute mesure en vue de réduire la consommation des navires (entretien des coques, vitesse économique, etc ...).

Nous voudrions, cette parenthèse fermée, confirmer qu'avec nos partenaires dans SudCargos nous avons commandé un navire colis lourds Ro-Ro, le «MONT-VENTOUX» dont vous trouverez les caractéristiques dans le présent bulletin. Ce navire devrait nous être livré fin 1980 et armé par un équipage de notre compagnie.

Nous rappellerons pour mémoire la mise en service par la FinFranLine du navire Ro-Ro «NORMANDIA» qui, après un affrètement par la B.A.I. sur ses lignes Transmanche, a commencé ses rotations Rouen Finlande au cours du quatrième trimestre. Nous en assurons les gérances Armement et Technique.

Ce bilan permet de constater que sur les trois secteurs essentiels, la Société Navale Caennaise est parvenue aux objectifs qu'elle s'était fixés et qu'elle y tient bien sa place. Sans doute notre flotte a-t-elle diminué en quelques années de 50 %, mais cela résulte de la restructuration qui vous avait été présentée à l'époque. Par contre, nous confirmons fermement que la Société Navale Caennaise maintiendra son pavillon sur la Côte d'Afrique, l'Océan Indien et la Méditerranée dans le cadre des accords passés entre ses collègues français et étrangers. Les équipages peuvent être rassurés sur ce point.

Parallèlement, nous continuerons à rechercher des gérances d'armement français ou étrangers afin de résoudre en partie les problèmes d'emploi soulevés par le départ de navires, et à nous intéresser à des créneaux où nous pourrions faire profiter les autres de notre expérience.

Puisse 1980 voir la réalisation de ces objectifs, et tout en remerciant toutes celles et tous ceux qui concourent par leurs efforts à la réussite de nos activités, nous vous disons à vous et à vos familles

BONNE ANNÉE.

A.GIRAULT

(06.12.1979)

ÉLECTIONS AU COMITÉ D'ENTREPRISE - RENOUELEMENT

C'est au cours du printemps prochain que vous allez tous être appelés à renouveler le Comité d'Entreprise.

Un protocole vient d'être signé avec les différents syndicats des personnels navigants, officiers et personnel d'exécution, d'où il résulte que le planning se présente de la manière suivante :

Le 30 novembre, la Navale Caennaise a envoyé aux Organisations syndicales les listes d'électeurs ou d'éligibles. Ces documents ont été affichés à bord des navires et chacun a pu présenter des observations concernant ces listes.

Le 1^{er} février 1980, les Organisations syndicales devront envoyer à la Direction de l'entreprise les listes des candidats.

Du 10 au 15 mars 1980, les Marins qui sont à bord voteront sur place ; ceux qui sont en congés voteront par correspondance.

Auparavant, tous les instruments de vote auront été mis à la disposition des Bords ou des intéressés.

Enfin, les résultats de votes à Bord et de votes par correspondance devront parvenir à Maître NOUZILLE, huissier à Caen, au plus tard le 1^{er} avril 1980. Cet huissier procédera, en présence des représentants des Organisations syndicales, à l'ouverture des plis et à la comptabilisation des votes. Il proclamera les résultats définitifs.

L'élection des représentants du personnel sédentaire aura lieu en mai 1980.

Le nouveau Comité d'Entreprise pourrait être mis en place dans le courant de juin.

Le Comité d'Entreprise sortant examinera, deux mois auparavant, le bilan de la Société pour l'Exercice 1979.

L'ÉQUIPAGE DU « THISBÉ » EN EXCURSION À MARRAKECH ;

DÉPARTS À LA RETRAITE : Gaston HOREL ;

CARACTÉRISTIQUES DU « MONT-VENTOUX » ;

RÉUNION DES ANCIENS DE LA Navale Caennaise ;

LE PRÉFET DE BASSE-NORMANDIE EN VISITE SUR LE « DIONÉ » À Caen.

--o-0000-o--

Sillage 1980-1987

n°99 - Pâques 1980

SILLAGE

ÉDITORIAL

Monsieur Guillin nous a quittés brusquement il y a maintenant plus de deux mois. Pour tous dans la maison, habitués à sa forte personnalité et à sa présence permanente, la fin d'année fut bien triste et les vœux que nous avons échangés, alors que nous venions d'apprendre son admission à l'hôpital, n'avaient pas et pour cause le caractère joyeux et quasi familial qu'il savait si bien leur donner.

Monsieur Guillin avait succédé il y a vingt huit ans à la tête de la Navale Caennaise, à Monsieur Gaston Lamy son fondateur, qui avait hissé la Navale Caennaise à un rang enviable dans l'armement français, parmi les tous premiers dans le tramping sec. Sa bonhomie reste encore dans la mémoire des anciens de nos collaborateurs.

Dans un style tout différent, le contexte politique et économique ayant changé - fermeture de mines de fer normandes, décolonisation, développement des pavillons de complaisance, des flottes de l'Est et des pays en voie de développement, Monsieur Guillin a été le maître d'œuvre d'une politique de reconversion des activités maritimes de la Navale Caennaise et de diversification dans d'autres secteurs économiques. Le Groupe est maintenant établi solidement dans :

- le shipping qui reste son activité fondamentale
- le portuaire : SOGÉNA
- le froid : SoFriNo
- la mécanique-chaudronnerie: SoRéNaM - SoCaRéNaM
- l'immobilier : SETRAG.

Monsieur Guillin était armateur dans l'âme, aussi ce n'est pas sans regret qu'il avait dû modifier l'orientation en fonction des difficultés rencontrées dans le secteur maritime.

Durant les années fastes de l'après-guerre, les résultats de nos navires n'étaient en moyenne pas mauvais, mais comparés à ceux qu'enregistraient les navires de libre immatriculation, il était clair que la compétition n'était pas égale et l'on a bien vu quelles flottes considérables se sont constituées durant cette période.

Mais quand vint la crise, la compétition devint insoutenable pour nos navires hors quelques secteurs bien délimités, et nous ne sentons pas, dans le contexte difficile que nous connaissons, une volonté affirmée de notre Gouvernement de soutenir le secteur maritime. D'autres soucis semblent le préoccuper davantage.

Nous devons tenir compte de cet État de fait et des choix sont donc nécessaires en ce qui nous concerne, car nous ne pouvons évidemment pas entrer en compétition avec nos collègues internationaux avec des armes inférieures et une liberté d'action moindre.

Je suis heureux de constater que, dans les secteurs sélectionnés, la Navale Caennaise a pu, au prix d'efforts considérables, se tailler une place reconnue dans le concert armatorial français. Elle a conforté sensiblement sa part dans les trafics maritimes de la Côte Occidentale d'Afrique et de l'Océan Indien en particulier, et s'est fait admettre par ses collègues comme membre à part entière des conférences concernées.

Nos efforts ne doivent pas s'arrêter là et nous nous devons de les soutenir pour confirmer les positions acquises et même si possible les améliorer à l'avenir. Nous avons à compter avec des collègues puissants. La force de la Navale Caennaise réside dans sa taille moyenne et dans la qualité des services qu'elle peut rendre à une clientèle qui l'apprécie. Pour justifier cette confiance, il est important de former une équipe soudée et dynamique. Que ce soient les bords, les sédentaires ou les services portuaires, tous, nous sommes concernés par la réussite de notre entreprise et je sais que chacun en est conscient.

Je tiens à ce que cet esprit d'équipe se maintienne et se renforce encore à l'avenir.

Je termine en demandant à tous de garder en mémoire le souvenir du Président qui vient de nous quitter et qui, jusqu'à sa dernière heure, a consacré sa vie à notre Maison. Je suis certain que chacun aura à cœur de poursuivre avec le même esprit et la même détermination dans la voie ainsi tracée.

Le Président du Conseil de Surveillance
J. M. BLANCHARD

GEORGES GUILLIN, UN GRAND PATRON

De son vivant Monsieur Guillin nous avait toujours demandé qu'après sa disparition il ne paraisse aucun éloge de lui. Il ne peut toutefois nous empêcher de rappeler ce

qu'il était et ce qu'il a fait parce qu'en même temps c'est raconter l'histoire de la NAVALE après la guerre 39-40, histoire à laquelle il a été intimement mêlé du temps de son Beau-père, Monsieur Gaston Lamy, et après la mort de celui-ci.

Nous avons demandé à Mademoiselle Guillin d'évoquer son souvenir jusqu'au moment où il a pris en main les destinées de la SNC. Nous ne changerons pas un mot à ce témoignage plein d'affection et d'admiration pour un frère qui lui était très cher.

Nous évoquerons ensuite les grandes dates de l'évolution du groupe SNC pour apercevoir à travers elle l'influence de celui qui fut pour son entourage le «PATRON», un Grand Patron.

« Georges Guillin est né à Paris, le 9 septembre 1901 de parents normands - doublement Bas-Normands.

Petite enfance sans histoire - mais il a bénéficié de soins attentifs et affectueux, d'une éducation vigilante et sévère : on a su former sa volonté première.

La vie suit la carrière du père : 1903 Montpellier

1906 Rennes où s'est pratiquement passée toute sa jeunesse, où se sont créées de bonnes et fidèles amitiés qu'il conservait encore.

Le lycée où il va suivre ses classes ouvrait ses portes vis-à-vis de l'immeuble où habite sa famille. La liberté est surveillée ! mais ils sont quatre dans la maison à traverser l'avenue ensemble. Alors on invente un autre mode de liaison, d'un étage à l'autre, par les cordons des stores: très pratique pour les échanges culturels.

Les professeurs aiment Georges et tempèrent la sévérité des parents - ainsi que l'aumônier demeuré jusqu'à la fin de sa vie l'ami de ses élèves (Pour la petite histoire il faut dire que Georges était toujours le premier en catéchisme).

1974 - Une date qui marque le grand écolier. Pendant les vacances à Saint-Malo au matin du 3 août il accompagne son père au train pour une absence qui durera quatre ans et demi.

1915 - 1916 - Lycée d'Alençon, ville où la famille s'est retrouvée pour profiter au maximum des permissions du Cher Père, près des grands-parents.

La mobilisation touchant le corps enseignant, on revient à Rennes pour l'ultime préparation au baccalauréat.

1917 - 1918- Baccalauréat Latin-Langues - et Georges envisage de faire son droit.

Venant en permission au cours du mois d'août, son père l'engage à faire la même école que lui - mais pour l'Agro il faut le baccalauréat de mathématiques. On ne refuse rien à un père qui repart pour le front : Georges reprend en octobre le chemin du lycée et en juillet suivant a la satisfaction d'être bachelier es-sciences.

n°99 - Pâques 1980

L'Agro ne se prépare pas à Rennes. Ce sera à Paris au Lycée Henri IV - une année d'internat ! Georges travaille dans un cadre assez rude, sans les amis. La vie de famille ne reprendra que l'année suivante à Paris. Il entre à l'Agro en 1920. Deux ans après, 1922, il sort avec le diplôme d'ingénieur agronome.

Appartenant à la classe 1927, après un sursis d'un an, le 28 août 1922 il rejoint le 6^{ème} Génie à ANGERS.

Il revient ensuite à Versailles, Ecole des élèves officiers, chez les Sapeurs, il sort six mois après avec le grade de sous-lieutenant. Il est appelé à rejoindre l'Armée du Rhin (armée d'occupation, les conditions d'armistice n'étant pas respectées).

Il construit des ponts de bateaux à Biebrich & St-Goar - région merveilleuse entre Wiesbaden et Mayence. Vie très active, très intéressante pour lui qui parle couramment l'allemand - vie facile à cette époque pour un jeune Français.

Un an après, il est démobilisé et vient à Paris reprendre sa vie de famille.

1924 - En attendant de trouver une situation, il entre en qualité de chimiste au Laboratoire des Agriculteurs de France dont son Oncle est directeur.

On lui propose un poste d'ingénieur chimiste aux Engrais de Roubaix - près de DIJON. Il y sera environ deux ans, puis dans la même Société gagnera l'usine de Roisel - triste village du Nord où il se morfondra.

Fin 1931, son oncle maternel lui propose de revenir à Paris à la Société des Mines et Produits chimiques - Pirites de Huelva - siège administratif des Mines de May & St-Rémy près de Caen.

En 1933 nommé administrateur de la Société Minière de Manutention, il vient à Caen pour s'occuper sur place de l'exportation du minerai.

Il connaît la Société Navale Caennaise, travaillera sans doute avec Monsieur Lamy et ... en 1934 entrera dans cette maison, dans cette famille devenue la sienne et qu'il ne quittera que pour mourir, après de bons et loyaux services !»

C'est en effet durant son séjour à l'A.M.M. que M. Guillin fait connaissance de Monsieur Gaston Lamy et par là même de sa fille Yvonne Lamy qu'il épouse le 23 mai 1934. A la même époque, tout en restant au service de l'A.M.M., il travaille à la SNC et s'initie au shipping. Pour parfaire son anglais, il effectue des séjours en Angleterre et en Hollande où il fait la connaissance de Coward, Jenkins, Dekkers, MacFarlane et Steffen, qui étaient déjà de grands amis de la Maison.

Le 13 mars 1936, M. Guillin est nommé administrateur de la SNC. A cette époque, la NA V ALE affrétait de nombreux navires étrangers pour transporter les charbons et minerais que ses propres navires ne suffisaient pas à enlever. M. Lamy eut donc l'idée

de créer une Société à part pour assumer la gérance de ces navires étrangers. C'est ainsi que fut fondée la SOGÉNA le 30 décembre 1936. M. Guillin qui, au départ, en était l'un des administrateurs en devint rapidement l'animateur principal.

Parallèlement, la NAVALE poursuivait son essor et M. Lamy, en reconnaissance du travail réalisé par son gendre, le nommait en 1938 co-administrateur-délégué avec lui de la SNC.

Nous arrivons à la période de l'avant-guerre 39-45.

En 1938, M. Guillin est mobilisé, en 1939 il part pour Quiévy dans le Nord de la France comme capitaine du génie à la 1^{ère} Armée. Certains d'entre nous se rappellent quand nous nous rendions à Calais en sa compagnie qu'il aimait nous montrer les endroits où il séjourna durant cette «drôle de guerre». Il y construisit notamment des ouvrages afin de prolonger la Ligne Maginot ! ...

A la Marine Marchande le commandant Le Terrier estime que M. Guillin serait plus utile près de lui. Il est donc appelé à Paris en avril 1940 et suivit dans la «débâcle» le personnel du Ministère de ville en ville, de port en port (Nantes, St-Nazaire, Bordeaux, Bayonne) accompagné de MM. Laparra, Chartres, De Labruse, Bernard qui resteront toujours des amis fidèles.

Avec l'armistice, M. Guillin reprend sa place à SNC Caen et partage les soucis de Monsieur Gaston quant au sort de la flotte de la NAVALE. Il cherchera de nouvelles activités à la SOGÉNA, dans les transports routiers (camions gazogènes) ; la mécanique avec les Etablissements Frémont ; la menuiserie (DULCHE). Il participe également aux travaux et études du Ministère sur la reconstruction de la flotte française et assure la liaison avec l'équipe de la SNC installée à Marseille (on relira à ce sujet avec intérêt le Sillage de septembre 1977 où il a rappelé cette période).

Après la libération, M. Guillin s'attache à reconstruire les bureaux et les bâtiments industriels détruits lors du débarquement. L'amitié et la confiance que lui portait Monsieur Dauré, Recteur d'Académie nommé Préfet du Calvados en juillet 1944, le font désigner comme membre de la Délégation spéciale chargée d'administrer la ville de Caen en attente de l'élection municipale. Le Président en était Monsieur Yves Guillou. Très vite ces deux tempéraments s'affrontèrent, et M. Guillin préféra ne pas se présenter lors des élections.

Par ailleurs, succédant à Monsieur Gaston Lamy, qui était membre de la Chambre de Commerce avec la qualité de trésorier depuis plus de 25 ans, M. Guillin y est élu en 1945 et accepte le même poste que son beau-père. Il devait y rester jusqu'en 1955 et, bien que n'en faisant plus partie, il fut nommé «membre-correspondant» afin de

pouvoir assister aux réunions du Bureau du port et donner son avis sur tous les problèmes portuaires.

La reconstruction de la flotte, le développement des filiales, la création de nouvelles sociétés, prenaient l'essentiel de son temps qu'il ne ménageait pas. On assiste alors à la formation d'Air-Normandie, des Entreprises Maritimes du Languedoc à la Nouvelle, de SoMarCo Paris (affrètements et ventes de navires), de la STÉ Maritime Marocaine à Casablanca, de la SoFriNo (1947). L'Agence de Marseille reprend vie avec Messieurs Leguen et Cornic (1948), épaulée par une affaire locale la STÉ Maritime et Routière (1949). De son côté la SOGÉNA se lance dans le transit, la manutention, la consignation des navires.

La flotte SNC voit arriver tour à tour, en plus des navires qui ont échappé à la guerre et de ceux qui étaient sur cale au Trait en 1939 (les «NIOBÉ» et «DAPHNÉ»), le «TSELFAT» en construction à Blainville pour le compte de l' Armée ROMMEL, le «Lieutenant LANCELOT», l' «HADRUMÈTE» et les trois premiers navires neufs, suivis des «THISBÉ», «DIONÉ», «PHRYNÉ», «THÉSÉE», et des trois turbinards canadiens («ASTRÉE», «BORÉE», «HÉBÉ»). Tous ces navires sont remis en contrepartie des dommages de guerre subis par la SNC et dont le dossier très complexe avait retenu tout particulièrement l'attention de M. Guillin.

A cette époque aussi, l'État nous confie la gérance des Liberty-ships «OUISTREHAM» et «CAEN». Ils constitueront notre première flotte de longs courriers et l'on fait à cette occasion appel à des commandants qui ne sortaient pas de la SNC. L'activité SNC évolue alors des charbons-minerais vers le transport des vins, des marchandises diverses et le grand tramping international. La mutation de la Maison s'effectue avec succès.

C'est en août 1951 que Monsieur Gaston nous quitte, alors qu'il était encore très actif et qu'il avait encouragé et soutenu son gendre dans l'évolution de la Société. Il ne se gênait pas alors pour vanter autour de lui celui qu'il appelait par son prénom : «Georges» et pour se réjouir de sa réussite qui rejaillissait sur la NAVALE et ses filiales. On commence alors à regarder avec un œil jaloux la progression du «Groupe SNC».

Tout naturellement M. Guillin succède aux différents postes qu'occupait son Beau-père et devint pour tous le «Patron», avec tout ce que ce mot contient d'admiration et aussi d'affection.

C'est à ce moment que deux décisions importantes sont prises qui auront des conséquences pour l'avenir de la Société : SNC d'abord adhère à une nouvelle Société dénommée CRÉDIT NAVAL, dont l'animateur est M. Truptil ; c'est elle qui financera la

plupart de nos constructions neuves et de nos achats de navires d'occasion ; ensuite l'agence SNC à Marseille s'étoffe avec l'arrivée de M. Breton et la volonté du Patron de s'installer en Méditerranée avec une flotte plus spécialisée que les quelques navires qui servent au démarrage. C'est alors la construction de la série des «navires blancs» (en opposition aux «charbonniers») qui commence et qui continuera jusqu'à l'indépendance de l'Algérie.

Cette période 1950-1966 est caractérisée par le fait que la SNC a en permanence en construction à Nantes 2 ou 3 navires. On ne compte plus les baptêmes. En 15 ans c'est plus de 50 navires qui entrent en exploitation.

Ces navires voyaient leurs caractéristiques toujours améliorées pour mieux répondre aux nouveaux trafics. Ce sont d'abord les navires spécialisés dans le trafic Marseille/Algérie : vitesse et ventilation permettent à SNC de prendre une place enviable. Parallèlement, la ligne Caen/Dieppe/ Afrique du Nord prend un essor véritable avec 6 navires qui assurent des rotations régulières.

C'est aussi l'introduction de la SNC dans les conférences Madagascar et Océan Indien d'une part, Côte Occidentale d'Afrique d'autre part, ce qui lui permet de mettre en ligne des navires bananiers et transporteurs de bois.

C'est l'apparition des navires «polythermes», navires transformés ou navires neufs, exploités sur nos lignes ou affrétés en time-charters.

La SNC prend également pied dans le vin, grâce aux accords avec les Chevallier ; dans le pétrole, par la participation au capital de la Compagnie Maritime de Transports de Goudron (CMTG) ; dans le remorquage à Caen, à la suite d'une lutte mémorable avec Les Abeilles ; dans la pêche, avec l'acquisition du premier thonier ; sur la ligne Rouen/Finlande, avec la création de la FinFranLine et l'exploitation du premier «LA GAVOTTE».

On peut dire qu'en 1966 le pavillon SNC flotte sur toutes les mers du globe.

A terre, l'effort ne se ralentit pas, tour à tour des filiales sont créées dans les activités les plus diverses : SoMarAl à Nemours, BALTICA à Alger, comme agences maritimes. La SNC s'installe en nom à Alger, au Havre ; SoMarCo à Londres. La SoRéNaM (réparation navale - chaudronnerie - mécanique) la SoMaTraM (menuiserie industrielle) naissent à Caen. La SoMarFraN à Rouen. La SoMarCo à Gennevilliers qui exploite un caboteur sur Paris/Londres et sur Paris/Scandinavie. La SoNoMag à Caen en association avec les Magasins Généraux de Paris (M. Courcoux).

Le Groupe SNC est alors devenu un groupe important puisqu'il ne comporte pas moins de 30 sociétés filiales ou non. Il s'agit de restructurer cet ensemble et M. Guillin, fin 1967, crée la SoFiMari (Société Financière Maritime et Industrielle), Société de

holding à laquelle la SNC apporte tout son portefeuille d'activités non proprement maritimes. A peu de chose près les actionnaires de la SoFiMari sont les mêmes que ceux de la SNC. L'ensemble du groupe repose alors sur les 4 piliers que sont : SoFiMari-SNC-SOGÉNA- et SoFriNo.

Un nouvel élan est ainsi donné à l'ensemble des activités existant. Mais en même temps, M. Guillin se tourne vers de nouveaux horizons. Il développe la pêche, c'est la construction du «NÉVÉ» en 1967 destiné à la grande pêche ; c'est l'intéressement dans toute une série de thoniers-congélateurs en copropriété avec l'A.C.F., CoBreCAF et LUZ-ARMEMENT. C'est la pêche dans l'Océan Indien. Enfin, la création d'INTERPÊCHE à Saint Pierre et Miquelon, précédée par notre intéressement au frigo de cette Ile.

C'est le renforcement de nos activités de remorquage avec la création d'AuxPort en association avec l'UNION NAVALE ; de nos activités de transports de liquides avec nos amis Chevallier de Sète, le tout concrétisé par le GIE NTV.

C'est la création de SETRAG, à vocation Immobilière, concrétisation d'activités qui remontent à la Libération puisqu'à cette époque il avait construit de nombreuses maisons pour loger son personnel et avait créé le premier C.I.L. du Calvados.

C'est BelFranLine avec nos amis Sasse d'Anvers.

C'est enfin notre nouvelle implantation en Méditerranée et au delà par le biais de SudCargos en association avec S.N.C.M. et la Cie DAHER.

M. Guillin avait toutes les raisons de se réjouir et d'être fier de l'œuvre accomplie, et pensant à l'avenir il avait voulu associer ses collaborateurs de longue date à l'administration des affaires du groupe, ainsi que son neveu, Alain Roussel, arrivé à la Société en 1960. On peut donc imaginer la douleur qu'il ressentit lorsqu'à la Noël 1971 ce dernier fut tué dans un accident d'automobile. Souvent il nous disait combien il avait été touché par ce

deuil qui allait l'empêcher de transmettre le flambeau à ce petit-fils de Gaston Lamy.

Mais le patron n'était pas d'un caractère à se laisser abattre par l'adversité et les initiatives prises par la suite en sont le témoignage.

Depuis quelques années des soucis de santé l'obligeaient sinon à modérer son enthousiasme, du moins ses activités physiques. Mais il était chaque jour au bureau, s'intéressait à tout ce qui se passait et voyageait encore de temps à autre, rapportant à chaque fois des idées nouvelles qu'il voulait qu'on mette rapidement à exécution : «Je n'ai pas le temps d'attendre» aimait-il souvent à nous répéter.

Il nous faut, en terminant, insister sur un trait marquant de la personnalité du Patron.

Il resta toujours fidèle dans ses amitiés : amitiés d'enfance ou d'école, amitiés de régiment, amitiés nouées au cours du travail professionnel. Quelles que soient les circonstances, et surtout dans l'adversité, il témoigna toujours à l'égard de ses amis d'une fidélité à toute épreuve, et les lettres très touchantes que nous avons reçues au moment de son décès en sont une preuve vivante.

SOUVENIRS D'ANTAN - M. LIZORET

Nous devons à M. LIZORET une évocation de la vie de la SNC jusqu'à la guerre 39-40. Nous le remercions très vivement de cet apport à l'histoire de la Société. Nous pensons que le mieux est de transcrire purement et simplement le texte qu'il a bien voulu nous remettre.

C'est en Octobre 1920 que M. LIZORET fait son entrée à la SNC. La flotte est alors composée de 5 navires dont 3 rescapés de la guerre 14-18 : l'«ASTREE» (1400 T), le «CIRCE» (1600 T), le «DAPHNE» (1800 T), plus deux sister-ships de 2400 T : les «HEBE» et «NIOBE» sortis depuis quelques mois des Chantiers de Blyth.

«A l'époque de la fondation de la SNC en 1903 la flotte était composée de deux navires: l'«ACTIF» et le «CHANZY». Le personnel sédentaire dès la fondation était composé, en dehors de M. GASTON, le Patron de la SNC, de Messieurs TRAVERS, FERAY et un employé nommé NEEL. Par la suite, la flotte s'augmentant, le personnel s'augmenta du Capitaine d'armement M. HALBIQUE et de Mademoiselle SAINT-MARTIN. M. FERAY qui effectuait son service militaire au moment de la déclaration de guerre en 1914, resta mobilisé jusqu'en 1919, puis il partit environ 18 mois à Newcastle chez JENKINS apprendre l'anglais; il revint définitivement en 1921 à Caen.»

«Le bureau de la SNC était alors situé dans un vieux bâtiment quai Cafarelli face à l'ancien bureau entrepôt Worms existant encore actuellement (c'est le magasin général de la Chambre de Commerce) mais qui n'était pas construit à l'époque. Le bâtiment servant de bureau à la SNC était loué à la Maison Savare, importateur de bois, et le loyer annuel était de 900 francs de l'époque.»



Le premier siège de la Navale Caennaise

Le personnel sédentaire était alors composé de sept personnes :

Monsieur Gaston LAMY comme directeur ;

Monsieur FERA Y, secrétaire ;

Monsieur TRA VERS, chef comptable, célibataire endurci ;

Mademoiselle SAINT-MARTIN, sténodactylo - comptable ;

Madame BOUVET, aide-comptable ;

Monsieur HALBIQUE, capitaine d'armement

et M. LIZORET qui s'intitule «employé de bureau à tout faire» (appointements mensuels 120 francs)

En outre un vieux caviste retraité de l'octroi ou des douanes, «le Père Roger», s'occupait d'un entrepôt de vin et de fournitures diverses destinés au ravitaillement des navires et situé sur l'ancienne place d'Armes qui fut détruite en 1944. Les livraisons à bord étaient faites au moyen d'un camion attelé d'un cheval loué à un transporteur de la rue des Carmes, conduit par le Père Roger.

Celui-ci assurait également tous les matins, avant de se rendre à son entrepôt situé à environ 500 mètres, le nettoyage du bureau et le remplissage à coup de seaux d'eau d'une grande cuvette placée au-dessus des WC faisant office de chasse d'eau. C'est certainement ce brave homme qui avait le plus de travail du personnel.

Cet effectif de sédentaires resta le même pendant 5 ans et c'est à partir de 1925 qu'il augmenta avec l'arrivée de Roger CADIOU, puis d'un aide-caviste M. POULAIN, dont le fils fait encore partie du personnel SNC.

Les escales étaient nombreuses à l'époque puisqu'environ 7 navires touchaient régulièrement Caen chaque semaine, le trafic étant exclusivement fait de voyages entre Rotterdam, Anvers, Cardiff ou la Tyne, pour les usines Lamy, Allainguillaume et SMN. Il y avait également un autre client qui était ou le Gaz ou l'usine électrique.

Les navires repartaient de Caen rarement sur ballast, sauf l'«ASTRÉE» de 1400 t. qui assurait surtout les importations des charbonniers LAMY et ALLAINGUILLAUME en provenance du Pays de Galles pour les anthracites et de Blyth pour les charbons flambants. Les cargaisons de sortie étaient surtout composées de minerai de fer et d'aciers, mais les chargements de minerai étaient effectués entièrement à la main : les dockers emplissaient à la pelle des boîtes rondes contenant environ 1,5 t., une grue montée sur le chaland amarré entre le quai et le navire hissait cette boîte au-dessus du panneau et deux dockers basculaient la boîte dans la cale. Avec deux équipes: une sur la cale avant, l'autre sur l'arrière, le chargement durait 2 à 3 jours.

En plus des navires SNC mentionnés plus haut, la NAVALE louait des navires étrangers en time-charter, en général un à la fois quelquefois deux ; mais le bénéfice laissé par ces derniers était assez maigre et parfois même ils laissaient des pertes. Ce n'est qu'après 1925 lorsque furent loués deux navires de la Maison ERHARDT & DEKKERS de Rotterdam : le «VREEWYK» de 2200 t. et le «KATWYK» de 2400 t., en même temps que le «VALE OF MOMBRAÏ» et le «VALE OF PICKERING», sister-ships de 2500 t. d'une compagnie anglaise, que les time-charters rapportèrent de l'argent à la SNC. Ce sont d'ailleurs ces rendements financiers qui donnèrent l'idée à Messieurs LAMY, GUILLIN et FERAY, de constituer en 1936 une société filiale, la SOGENA, destinée à gérer les affrètements de time-charters traités par la SNC.

Après l'arrivée de Roger CADIOU en 1925, la flotte SNC grandissant par l'arrivée de navires neufs et par l'acquisition de 4 navires de la flotte BOUÏET, en liquidation, le personnel sédentaire s'augmenta de :

- M. ROULLAND
- M. LECOUTURIER
- M. TURPIN
- Mlle FINEL (future Madame ROULLAND)
- M. LEDANOIS

soit 10 personnes, Madame BOUÏET ayant quitté son emploi.

M. LIZORET émaille son récit de certains souvenirs personnels de la période 1920-1925.

«Il arrivait de temps en temps des périodes de calme où aucun navire ne se trouvait à Caen et M. Gaston LAMY, qui était un patron comme on n'en fera plus, organisait des parties de petits chevaux les après-midi. Cela se passait dans la petite pièce où je travaillais habituellement et sur la table qui me servait de bureau. Le Patron tenait la banque, le jeu se composait d'une toupie (ramenée d'Angleterre par le Capitaine LE BITTER, que les anciens marins ont bien connu alors qu'il était devenu, après sa retraite, officier de port à Ouistreham et d'un carton portant le nom de six chevaux sur lesquels on pariait.

Les mêmes parties avaient également lieu au CNEP où M. Gaston faisait jouer les employés de banque du service Bourse, à peu près chaque matin de 8 h 30 à 9 heures.

D'autres jours, et surtout après la mort accidentelle de M. Georges LAMY, qui était le principal conseiller de son frère, M. Gaston LAMY, qui était superstitieux, nous conviait à faire tourner les tables. C'était toujours la mienne, pourtant rectangulaire, qui servait à cet exercice, et on pouvait voir le Patron, Mademoiselle SAINT-MARTIN, M. TRAVERS, et moi-même, attentifs, les mains à plat sur la table, attendant qu'elle se soulève. Et cela se produisait, sans aucune tricherie des partenaires, je le garantis. Alors Monsieur Gaston interrogeait toujours, mais intérieurement, les mânes de son frère Georges.

En d'autres occasions, lorsque Monsieur Gaston se rendait à Paris aux réunions mensuelles des armateurs, le «Père HALBIQUE» comme on appelait le Capitaine d'armement, qui était un franc buveur, comme d'ailleurs pas mal de capitaines de l'époque (qu'on appelait pas encore commandants) organisait des petites collations. On m'envoyait chercher de la charcuterie et une baguette de pain et le Père ROGER nous apportait une bouteille de vin blanc de la cave, le célèbre Langoiran qui a abreuvé plusieurs générations d'officiers de la SNC.- C'était le bon temps.»

M. LIZORET rappelle alors l'arrivée au bureau de Monsieur GUILLIN en 1934; l'augmentation continue/le de la flotte SNC - qui devient l'une des plus importantes de France au moment de la guerre de 1939 ; la période 39-45 pendant laquelle les navires étaient affrétés par les Transports Maritimes, organisme d'État, et dont fa SNC assurait la gérance; puis l'occupation avec les navires coulés ou dispersés ; son personnel inoccupé ; et l'achat de 3 camions à gazogène, gérés par fa SOGENA, pour assurer les

transports de bois de chauffage et de charbon de bois destinés à faire fonctionner les gazogènes caennais.

--o-0000-o--

SILLAGE

ÉDITORIAL

La fin de l'année toute proche m'amène à faire le point sur notre Groupe, chacun devant être informé de notre stratégie et connaître nos faiblesses et nos points forts.

Saluons tout d'abord le souvenir de Monsieur Guillin qui disparaissait il y a un an et qui, succédant à Monsieur Gaston Lamy son fondateur, a dirigé le Groupe de la NAVALE durant plus de vingt ans.

Je pense que chacun se souvient de lui et saura accorder une pensée recueillie à sa mémoire.

Avant de vous parler de notre Maison, il faut dire un mot, même si les colonnes de vos journaux en sont remplies, de la situation internationale et de celle de la France.

Il n'est pas besoin d'être devin pour entendre les bruits de bottes un peu partout dans le monde. Guerres au Liban, en Iran, au Tchad, au Sahara, populations opprimées dans le Sud-Est Asiatique, régimes ultra-militaires, ultra-religieux, ultra-droite, ultra-gauche. La modération semble avoir délaissé notre monde.

En France même, pays de compromis pourtant, le langage dont on nous rebat les oreilles est un langage d'incompréhension. Les ambitions politiques habillées de grandes idées ne recouvrent souvent que des ambitions personnelles bien loin des réels problèmes de notre pays.

Sur le plan économique, il est difficile de cerner la situation : la Crise marquée par l'enflure des prix pétroliers a des répercussions profondes sur nos activités mais peut-être encore plus grave, les montagnes de dollars que les pays producteurs détiennent peuvent à tout moment créer une crise monétaire, les monnaies n'ayant plus les parités que commanderaient leurs économies respectives.

Finalement, les Économies se gouvernent à vue et nul ne peut prévoir leur évolution ne serait-ce que sur deux ou trois ans.

En France, la politique économique de notre gouvernement n'a pu juguler une inflation rapide tout en maintenant un loyer de l'argent élevé et un franc fort, si bien

que notre compétitivité s'est fortement amenuisée. Ceci n'a pas manqué d'avoir des répercussions néfastes sur un niveau de chômage déjà trop élevé.

Comme les élections présidentielles approchent, il n'y aura sûrement pas de changement de cap, mais après celles-ci, quels qu'en soient les résultats d'ailleurs, il faudra bien que des mesures efficaces soient prises pour relancer l'activité, qui inévitablement prélèveront sur le pouvoir d'achat des Français.

Quelle est la place de notre Groupe dans ce contexte perturbé ?

La Navale Caennaise a beaucoup souffert depuis quelques années et a dû procéder à une reconversion importante de ses activités et à la vente progressive des unités qui devenaient inexploitable sous pavillon français.

Nous avons donc pratiquement abandonné le tramping et nous sommes consacrés aux trafics de ligne soit directement C.O.A. et Océan Indien, soit par filiale interposée : SudCargos, N.T.V. LEDUC, FinFranLine.

Sur la C.O.A., nous avons recueilli les fruits de notre nouvelle politique et nous pensons que les années à venir devraient être bonnes.

Sur l'Océan Indien, une conférence désorganisée et certaines difficultés d'adaptation de notre ligne nous ont donné des soucis dont je pense que nous voyons le bout.

En Méditerranée ainsi que pour le vin en vrac, l'année aura été très bonne.

Par contre, nous avons dû stopper l'activité de la FinFranLine sur la Finlande, la ligne étant perdante et les perspectives plus mauvaises encore.

L'évolution de notre flotte en 1980 vous est exposée plus en détails par ailleurs, mais reflète cette transformation de nos activités.

Le fait marquant de cette fin d'année est l'achat et la mise en ligne en novembre du «THÉSÉE». Les caractéristiques de ce bateau vous sont données séparément. C'est de fait le plus gros navire de notre flotte, et il peut être affecté indifféremment aux deux lignes que nous gérons.

J'ai voulu cet achat et malgré l'importance de l'engagement financier, j'ai tenu à réinvestir dans un navire neuf adapté à nos lignes et que nous pouvions acquérir dans des conditions de prix et de financement exceptionnelles.

Je désire par là marquer que notre Armement reste présent et qu'après les dures années qu'il a connues, il est à nouveau prêt à tenir largement sa place dans le concert armatorial français dans les secteurs que nous avons choisis, en évitant de disperser nos efforts comme cela a été quelquefois le cas dans le passé.

Par ailleurs, en liaison avec le Directoire, une restructuration des services a été entamée dont les caractéristiques principales ont été :

n°100 - Noël 1980

- la création d'une Direction de l'Exploitation chargée de l'organisation de nos lignes.
- le renforcement de la Direction Commerciale à Paris.

Cette restructuration sera achevée en 1981 mais dès à présent ses effets bénéfiques se font sentir dans nos résultats.

Tous les éléments sont donc réunis maintenant pour que la NAVALE marche bien et retrouve des résultats d'exploitation plus conformes à ses ambitions.

Mais il faut que nous soyons tous conscients que la réussite ne se gagnera que par une lutte obstinée de cha—que jour dans laquelle Commercial, Exploitation, Services Administratifs, Service Technique ont chacun leur part avec une mention particulière pour nos navigants qui dans des conditions quelquefois pénibles ou même dangereuses tirent le maximum de nos navires.

J'inclurai également dans cette énumération les services de la SOGÉNA qui par ses implantations portuaires a fourni à la CAENNAISE des bastions solides pour ses lignes.

Les uns et les autres doivent savoir que seul un très solide esprit d'équipe et d'équipe entreprenante, donnera le succès que nous attendons maintenant.

L'année 1980 se termine donc sans grand drame, chez nous tout au-moins, mais aussi avec beaucoup de points d'interrogation pour l'avenir.

Je souhaiterai simplement, car je pense qu'il ne faut pas être aveugle, que les Grands de ce monde considèrent qu'une mauvaise paix vaut mieux qu'une bonne guerre et que nous devons bâtir pour nos enfants un monde viable.

Nous aurons à faire des efforts et personne ne doute je pense qu'ils nous coûteront cher ; notre niveau de vie s'en ressentira, mais au fond qu'est-ce vraiment que le niveau de vie ?

Un certain nombre d'idées ancrées depuis la dernière guerre sur l'exemple américain commencent à s'user et un peu plus de « *nature* » peut-être les remplace.

Croyez bien en tout cas que c'est de tout cœur que je présente à tous mes collaborateurs Cadres et Personnel du Groupe « Caennaise » pour eux-même et leurs familles, mes vœux les meilleurs pour la nouvelle année.

Le Président du Conseil de Surveillance,
J.M. BLANCHARD

IN MÉMORIAM

Voilà un an que nous quittait Monsieur Guillin.

Nous mesurons mieux au fil des jours l'œuvre qu'il avait accomplie, et tous ceux qui ont vécu avec lui réalisent plus encore la place qu'il tenait au sein du Groupe SNC

Que notre pensée se tourne quelques instants vers lui pour évoquer ce qu'il fut, tant pour la Maison que pour ceux qui en faisaient partie.

À PROPOS DU CONFLIT DES PENSIONS

Nous tenons à rappeler ce que nous avons dit aux Membres du Comité d'Entreprise le 19 novembre dernier.

Ce sont les structures mêmes de l'E.N.I.M. qui sont inadaptées et c'est tromper les Marins que de leur laisser croire qu'on peut trouver une solution par la seule augmentation générale de 40 % des salaires forfaitaires. Il ne faut pas oublier en effet qu'il y a pratiquement un actif pour deux pensionnés et on ne peut imaginer qu'un régime puisse donner à 55 ans une retraite égale à 75 % du dernier salaire d'activité avec un tel système. Faut-il d'ailleurs rappeler que dans le régime général français la retraite est à 65 ans et que, dans ces conditions, il y a 10 ans de cotisations en plus par rapport à celle des Marins.

Il faut trouver d'autres solutions que celle du coup par coup; autrement on s'acheminerait vers des solutions provisoires, génératrices à chaque fois de conflits nouveaux dont souffrent à la fois et le pavillon français et les navigants.

Les Marins du commerce sont minoritaires dans le régime actuel et ils n'ont pas à faire les frais d'une impossibilité financière qu'ont les autres catégories de cotiser sur des salaires réels.

Ce qu'il faut donc revendiquer, c'est un régime adapté aux Marins du commerce et sortir du carcan actuel.



LANCEMENT DU MONT-VENTOUX

Ce navire que nous vous avons présenté dans le dernier numéro de SILLAGE a été lancé par les Ateliers & Chantiers du Havre le 15 avril dernier.

La cérémonie avait revêtu une importance particulière du fait que ce navire appartient en copropriété aux trois armateurs associés au sein de SudCargos, et que ce dernier avait tenu à présenter le navire à toute sa clientèle très nombreuse et plus

particulièrement aux représentants des firmes susceptibles de l'utiliser comme porteur de colis lourds et volumineux.

La marraine était Madame André GIRAUD, l'épouse de l'actuel Ministre de l'Industrie, mais également Président du CNES - Centre National d'Etudes Spatiales - constructeur de la fusée Ariane, qui doit être transportée par le « MONT-VENTOUX » dans le cadre de son affrètement pendant deux années par la C.G_M,

C'est Monsieur Francis MAGNAN, Président de la Compagnie DAHER et Président en exercice du Conseil de Surveillance de SudCargos, qui accueillit la Marraine (son Mari n'avait pu l'accompagner) et les nombreuses personnalités invitées.

Le lancement eut lieu dans d'excellentes conditions et tous admirèrent la silhouette assez curieuse de ce navire nanti à bâbord de deux grosses bigues pour lever des charges d'environ 300 t..

Ce furent 400 personnes qui se retrouvèrent au déjeuner organisé dans un site typiquement normand, à Octeville-sur-Mer, au Restaurant Sait-Barthélémy.

La journée fut ensoleillée d'un bout à l'autre et les invités de Paris et de Marseille furent conviés, avant de prendre qui le train qui l'avion, à visiter le site du port pétrolier d'Antifer.

REMISES DES MÉDAILLES DU TRAVAIL ;
DÉPARTS À LA RETRAITE : « NORMANDIA » ;
NOTICE TECHNIQUE « THÉSÉE » ;
LES ANCIENS DE LA CAENNAISE À LA POINTE DE PENLAN ;
DÉCÈS : Le Bizec, Guyader André.

--o-0000-o--

SILLAGE

ÉDITORIAL

Depuis un an, nous sommes les spectateurs et en partie les acteurs d'une modification profonde de notre pays.

En quelques semaines, la France s'est donné un Président de gauche et a dans la foulée élu au Parlement une majorité socialiste.

Est-ce dû à l'usure du pouvoir ? À la personnalité même de notre ancien Président ? Aux querelles dans l'ancienne majorité ? À la crise et au chômage ? Aux promesses diverses de la gauche ?

On peut spéculer à l'infini sur les causes du changement, mais à l'évidence, les conséquences en sont un bouleversement total du paysage politique, social et économique de notre pays, les conceptions de nos nouveaux dirigeants tranchant singulièrement sur celles de leurs prédécesseurs.

Nous notons en particulier que les questions économiques passent au deuxième plan, après des préoccupations de politique intérieure dont certaines très louables même si elles sont exprimées avec une rudesse superflue.

Ainsi la Régionalisation est un bon dossier bien que sur les détails l'accord ne soit pas unanime.

Certaines mesures sociales sur le SMIC, le minimum vieillesse, les allocations familiales sont également de bonnes mesures qui outre leur aspect social doivent avoir un effet de relance sur la consommation.

Mais, en ce qui concerne les entreprises, qui sont ne l'oublions pas les producteurs de richesses et les moteurs économiques du pays, nous constatons un malaise grandissant dû à une incompréhension persistante de leurs problèmes par la plus grande partie des membres de la majorité.

Certes, pour beaucoup d'entre eux ce sont des problèmes que rien jusqu'ici ne les avait amenés à aborder.

Mais il semble que les spécialistes de ces questions n'ont pas la possibilité de faire prendre les mesures que réclame la situation actuelle, bridés par une tendance dure dont l'objectif final est une Société collectiviste.

Cependant l'économie est têtue. Il ne faut pas l'oublier trop longtemps ou jouer exagérément avec ses principes, car les événements se chargent très vite de ramener brutalement aux réalités.

Que se passe-t-il donc en ce moment ?

Une campagne de dénigrement systématique cherche à faire croire que les chefs d'entreprises sont responsables de tous les maux (et en particulier de l'accroissement du chômage) parce qu'ils désirent l'échec du gouvernement actuel.

C'est bien méconnaître les motivations de tous ceux qui prennent le risque d'entreprendre.

Rien ne les intéresse autant que de créer de nouvelles usines, d'accroître leurs activités et donc parallèlement le nombre d'emplois dans leurs sociétés.

Or, la crise actuelle a rendu les entreprises fragiles et tout le monde reconnaissait déjà qu'elles supportaient des charges trop élevées, amputant leurs résultats, diminuant leur compétitivité et handicapant leurs possibilités d'investissement.

Malheureusement, en quelques mois ces charges par diverses décisions se sont vues encore sérieusement aggravées, mettant en péril des entreprises déjà affaiblies.

Il n'est que de noter l'accroissement rapide du nombre des dépôts de bilan et celui du nombre des chômeurs qui dépasse maintenant 2.000.000 pour comprendre la gravité de la situation actuelle.

Mais le futur est sans doute plus difficile encore, car ces entreprises surchargées sont incapables de générer aujourd'hui les investissements qui demain créeront des emplois.

Pendant ce temps la concurrence internationale n'attend pas et s'équipe.

Nous devons donc nous attendre à une croissance continue du chômage qui, malgré la relance de la consommation dont je parlais plus haut, pourrait nous amener entre 2.300.000 et 2.400.000 chômeurs fin 1982.

La France avait su en une vingtaine d'années se constituer un potentiel industriel de tout premier ordre que lui envie l'ensemble des pays développés, atteignant même le quatrième ou cinquième rang mondial.

C'est un des pays qui avait le mieux passé la crise actuelle malgré un manque criant de ressources énergétiques, tout en arrivant à faire progresser le pouvoir d'achat des

Français et particulièrement celui des plus défavorisés, ce que bien d'autres nations n'ont pu réaliser.

Certes, des lacunes subsistent, des problèmes d'adaptation demeurent, des inégalités sont à supprimer, mais telle quelle la France possède un des niveaux de vie les plus élevés au monde.

La France reste un des rares pays où la liberté d'opinion et la liberté d'entreprendre existent toujours. Ceux d'entre vous qui ont pu visiter d'autres pays, et je pense tout naturellement aux navigants, peuvent confirmer ce que j'exprime ici.

C'est tout cela qu'il faut protéger.

Vouloir bouleverser brutalement les structures d'une Société telle que la nôtre n'est d'une part pas facile, mais est surtout dangereuse, car cela ne peut se réaliser que par un interventionnisme de plus en plus marqué de l'appareil de l'État, non seulement dans les grands ordres économiques, mais aussi progressivement dans notre vie de tous les jours avec les répercussions que l'on imagine sur toutes nos libertés auxquelles les Français sont sans doute plus que d'autres très attachés.

C'est pour cela que les nationalisations sont une erreur. Leur caractère stérilisant est connu, car la disparition du risque entraîne la disparition de l'incitation au travail.

Leur intérêt économique n'est pas prouvé, car il n'y a pas nécessité de service public.

La précipitation avec laquelle elles sont réalisées est malsaine, car il s'ensuivra des réactions sévères de l'étranger.

Leur coût est énorme malgré une estimation critiquable de la valeur des entreprises concernées.

Les capitaux qui y seront consacrés auraient pu compléter et non pas remplacer les capitaux déjà investis.

Elles provoqueront une fuite des cerveaux dramatique.

C'est pour cela également que certains aspects des projets actuels dans le domaine des rapports sociaux dans l'entreprise sont néfastes. Il est sûrement nécessaire eue ceux-ci évoluent régulièrement. C'est d'ailleurs ce qui se passait jusque-là par la négociation, mais vouloir forcer cette évolution par la loi est une erreur.

Tout ceci, charges nouvelles, volonté de bouleverser la structure sociale des entreprises, dénigrement des responsables économiques, explique en grande partie l'incompréhension qui s'est établie entre le pouvoir actuel et les patrons.

La confiance sans laquelle rien ne peut s'entreprendre ne se décrète pas, elle s'obtient et force est de constater qu'aujourd'hui elle ne règne pas.

En ce qui concerne plus particulièrement les activités maritimes, nous sommes toujours dans l'attente d'une définition précise des règles du jeu.

Nous ne sentons pas encore en cette fin d'année se dessiner l'attitude de fermeté exposée dans le programme socialiste pour la défense du pavillon français tout particulièrement sur les trafics avec les DOM-TOM où pourtant cela pourrait se comprendre.

Il en est de même au moment où ces lignes sont écrites pour les aides à l'investissement dont les modalités d'application anciennes ont été modifiées sans être clairement définies ce qui nous a empêchés de mener à bien l'achat d'un nouveau navire que nous étudions depuis quelques mois.

Nous espérons cependant que dans les mois à venir nous y verrons plus clair dans ce domaine et que nous pourrions envisager la poursuite de la modernisation de notre flotte.

Il est possible que des aides pour l'achat de navires d'occasion soient mises en place ; ceci nous intéresserait au plus haut point, car l'effort financier à consentir pour l'achat de navires serait moins lourd et permettrait un remodelage plus rapide de notre flotte.

Reste que le maritime est toujours une activité difficile qu'il convient de gérer avec beaucoup d'attention. Un certain nombre de modifications de structure ont été apportées dans la direction de la Navale Caennaise et je suis certain que nous en obtiendrons une efficacité accrue.

Nous devons encore consolider l'exploitation des deux lignes que nous gérons directement, C.O.A. et Océan Indien, cette dernière étant certainement celle qui réclame le plus de soins de notre part.

Par contre, nous pouvons être satisfaits des lignes Méditerranée/Mer Rouge gérées par SudCargos ainsi que des transports de vins en vrac gérés par N.T.V. Leduc.

Notre flotte actuelle permet d'assurer un emploi normal de notre personnel navigant et nous pensons que sauf catastrophe économique imprévisible, il en sera de même dans les années à venir.

À l'occasion de la nouvelle année, et sans doute avec une ferveur particulière due aux difficultés de l'heure, je présente à l'ensemble du personnel du Groupe NAVALE CAENNAISE et à leur famille, tous mes vœux, en souhaitant que 1982 voie poindre enfin des raisons d'espérer en un avenir plus riant, car si chacun ici se pose des questions sur son avenir propre il s'en pose bien plus encore sur celui de ses enfants.

Le Président du Conseil d'Administration

J .M. BLANCHARD

MODIFICATION DE STRUCTURE

L'Assemblée Générale Mixte Ordinaire et Extraordinaire du 29 juin 1981 a décidé de revenir à la forme de Société anonyme à Conseil d' Administration, formule plus adaptée à la situation présente de notre Société.

À cette occasion, Monsieur BLANCHARD a tenu à remercier les Membres du Directoire, dont le mandat a été supprimé, pour leur activité au service de la Société depuis que cette structure avait été mise en place.

Les années pendant lesquelles ils ont assuré la Direction de la Société n'ont en effet pas été faciles puisqu'il a fallu procéder à de profondes transformations nécessaires à la survie et au redémarrage de l'entreprise.

COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président Directeur Général :

Mr Jean-Michel BLANCHARD

Administrateurs :

Mme Laurence BLANCHARD

Mr Bernard DANJOU

M. Marcel GOMBERT

M. Étienne HINOUS

M. Jean-Claude LAMY

M. Hubert LAMY

M. Michel LAMY

M. Jacques MORETTE-BOURNY

M. Michel OZANNE

M. Olivier PERROTTE

M. Roger TRUPTIL

Il est à noter dans la composition du Conseil l'entrée de deux Personnalités extérieures dirigeant deux entreprises importantes avec lesquelles la Navale Caennaise entretient de très anciens liens commerciaux :

· Monsieur Marcel GOMBERT, Vice-Président Directeur Général de la MÉTALLURGIQUE DE NORMANDIE,

· Monsieur Étienne HINOUS, Directeur Général des Établissements LEROY· Lisieux.

Direction Générale :

Deux Directeurs Généraux, Messieurs Étienne PRUVOT et Yves LENEGRE ont été nommés par le Conseil.

D'autre part, Monsieur LE LEVIER, Chef d'Armement et Directeur de l'Exploitation, a été rattaché à la Direction Générale.

Monsieur COSTEY a été nommé aux fonctions de Secrétaire Général et de Secrétaire du Conseil.

AUTRES ARTICLES

- BAPTÊME DU « THÉSÉE » ;

- LE « DIONÉ » AUX COMORES ;

- LA SOGÉNA S'IMPLANTE À GRENOBLE ;

- ESCALE DU « THÉSÉE » À Nantes ;

- RÉUNION DES ANCIENS DE LA SNC À LANRODEC, LE 16 mai 1981 ;

DÉPARTS À LA RETRAITE : Costard (cdt), Grumellon, Hourdin, Leff, Cuillandre, Kervizic, Burnel, André Coturel, Le Serviget, Coolen, Le Borgne, Louet ;

DÉPARTS EN PRÉRETRAITE : André Girault, Gaston Hérou.

--o-0000-o--

n°102 - Noël 1982

SILLAGE

LE MOT DU PRÉSIDENT

Noël/ reste en chacun de nous un des derniers instants de paix, de quiétude, dans le cadre de notre famille. Respectons ces rares moments préservés encore aujourd'hui par une civilisation matérialiste et oublions un moment nos soucis pour regarder briller les yeux des enfants.

Pensons à ceux que des raisons diverses privent de cette joie et tout particulièrement dans notre métier à ceux qui seront en mer ou dans un port lointain, au service de notre maison et de ses navires.

Bon Noël/ à tous et en même temps bonne Année.

Je formule des souhaits de bonheur et de prospérité pour chacun d'entre vous, mais également pour le groupe qu'ensemble nous formons à la Navale Caennaise qui doit au même titre que toutes les entreprises françaises affronter des temps difficiles.

L'économie mondiale et plus particulièrement celle des pays occidentaux se trouve toujours dans une situation difficile. Tous les experts économiques y ont perdu leur latin et n'arrivent pas à comprendre ou ne veulent pas avouer que nous traversons depuis 1975 une crise qui risque finalement d'être aussi grave que celle de 1929 même si son déclenchement n'a pas été aussi brutal.

Si l'on cherche à s'extraire des problèmes journaliers, il est possible de dégager un certain nombre de constatations fondamentales :

- La croissance d'après guerre est terminée

Cette longue période de reconstruction, de modernisation, de développement des industries dites classiques est close ; ainsi, la sidérurgie, le textile, la chimie par exemple sont dans une situation très difficile. Nous ne reverrons pas de si tôt dans ces domaines de nouvelles expansions, sauf conflit majeur ce qui n'est quand même pas à souhaiter.

- La révolution technologique s'accélère

Elle a débuté dans les années 60 et nous vivons aujourd'hui une véritable explosion de technologies nouvelles ; la plus extraordinaire étant l'informatique sous toutes ses formes.

L'homme se trouve libéré d'un certain nombre de tâches. Les produits se modifient toujours dans le sens d'une économie des coûts et par contre nous voyons apparaître de nouveaux besoins.

Le pouvoir économique se transfère dans le Pacifique.

À la suite du Japon de nombreux pays du SudEst Asiatique se sont équipés souvent grâce à nous. Aujourd'hui ils produisent de plus en plus et réussissent à déloger les Occidentaux de leurs marchés d'exportation, et même dans de nombreux cas de leurs propres marchés intérieurs.

L'explication de ce phénomène ne réside pas simplement dans le niveau des salaires très inférieurs dans ces pays, mais également dans une capacité de travail bien supérieure, car le temps de travail y est bien plus élevé et le rendement horaire meilleur.

Il faut aussi dire que ces pays font preuve d'une imagination, d'une créativité remarquable et savent exploiter immédiatement les produits nouveaux.

Les courants de trafics ont donc tendance à s'accroître très rapidement entre la zone économique américaine et le Sud-Est asiatique; la vieille Europe se trouve de ce fait mise à l'écart.

La durée de la crise et l'acuité des problèmes engendrés de ce fait dans la plupart des pays occidentaux amènent malheureusement des réactions de protectionnisme de plus en plus marquées, chaque pays, tout en déclarant haut et fort que la liberté de circulation des produits est une doctrine intangible, s'empresse en ce qui le concerne de prendre des mesures de protection de plus en plus nombreuses, et il est à craindre que celles-ci se renforcent encore dans les années à venir.

Par ailleurs le chômage progresse durablement, car nous sommes dans un cercle vicieux. Le chômage actuel entraîne des charges sociales accrues que les entreprises supportent de plus en plus mal, ce qui amène des compressions de personnel, des faillites et donc un accroissement du chômage. Tous les pays occidentaux connaissent cette situation.

L'instabilité politique apparaît. Peu de pays occidentaux ont vu ces dernières années les partis au pouvoir se maintenir. Tenus pour responsables des méfaits de la crise ils ont été écartés. Leurs successeurs évidemment ne font pas mieux.

La tension internationale s'accroît. Le problème le plus *grave* est aujourd'hui celui du blocage des négociations sur les armements stratégiques entre les U.S.A. et l'U.R.S.S. ce qui, il ne faut pas se le cacher, recèle un certain risque de conflit. Il faut espérer que les modifications intervenues récemment dans le Gouvernement soviétique permettront de renouer ces négociations.

En réduisant notre champ de vision à la France, que pouvons-nous dire ?

Sans vouloir vous assommer avec des chiffres que vous avez de toute façon par ailleurs, et me référant à une étude internationale récente, nous avons perdu plusieurs places dans le classement des nations industrialisées.

Notre économie est surchargée par une politique sociale sans doute généreuse, mais à coup sûr irresponsable.

Faire du social : - ce n'est pas donner des avantages qui s'évanouissent dans une inflation galopante.

Ce n'est pas peser artificiellement sur le chômage au risque de voir les entreprises exploser. Nous verrons ce que 1983 nous réserve.

Ce n'est pas bouleverser les structures de la Société sans en mesurer les conséquences : la justice, la police, les moyens d'information, l'enseignement, les entreprises, c'est la grande valse. Personne n'y reconnaît plus ses petits et en tout premier le «français moyen» qui n'est pas le révolutionnaire que certains disent.

Le bilan: Commerce extérieur - Déficit 1982 : 100 milliards de francs nouveaux.

budget - Déficit : 100 milliards de francs nouveaux.

Entreprises - Charges supplémentaires : 100 milliards de francs nouveaux.

Investissement : en chute libre.

Le chômage a été contenu. Sans doute, mais à quel prix et pour combien de temps ?

Je souhaite me tromper, mais 1983 risque d'en donner l'importance exacte et la cête des 2.000.000 sera difficile à défendre

Et que voit-on sur la scène politique ?

Des hommes de gauche et des hommes de droite qui s'ignorent, sauf pour s'insulter en se traitant mutuellement de fossoyeurs de la Nation, qui s'affrontent, bien au chaud

dans leurs mandats électoraux à coup de grandes idées toutes plus généreuses les unes que les autres et qui ne pensent tous qu'à une chose : le POUVOIR.

On nous dit que la France est coupée en deux et nul n'y peut rien, mais *avez-vous* le sentiment, vous-même, d'être si loin par *vos* convictions de *votre* voisin qui ne *vote* pas comme vous ? Je ne le crois pas.

Il faudra bien un jour que les Français s'unissent par delà les partis politiques qui dénaturent leur pensée pour travailler ensemble à la restauration de notre pays, car il s'agit bien de cela.

TRAVAILLER pour PRODUIRE PLUS et MIEUX. ÉPARGNER pour INVESTIR et CRÉER des EMPLOIS.

Ceci ne se décidera pas dans nos ministères. Ceci ne sera possible que grâce à l'initiative privée. Des formes

nouvelles sont à mettre en place qui associent plus étroitement le capital, constitué en partie par l'épargne populaire, et le travail.

Mais qui se lèvera et aura assez de poids pour obtenir l'adhésion d'une large majorité de Français qui seront bien alors français tout court et non des Français de gauche ou des Français de droite ?

Notre Groupe en cette fin d'année 1982 subit, toujours, comme toute l'économie française, les assauts de la crise. Celle-ci est d'autant plus marquée dans les entreprises qui comme nous travaillent sur le marché international et rencontrent en face d'elles des concurrents dont les coûts sont moindres et donc la compétitivité plus grande.

Nous sommes arrivés au bout d'un plan de modernisation et de rationalisation important, coûteux, qu'il aurait certes été plus aisé de réaliser dans une conjoncture meilleure, tout en réussissant à prendre des positions commerciales solides. Notre flotte est aujourd'hui adaptée à nos fonds de commerce.

Il n'en reste pas moins que le maritime dans le monde entier est à bout de souffle. Vous savez que le tonnage désarmé ne cesse de croître et je ne vois pas comment avec un tel nombre de navires en réserve, même si les échanges économiques reprenaient, la situation globale des armements pourrait s'améliorer notablement.

En France, nous bénéficions sur les lignes que nous exploitons au long cours d'une certaine organisation des trafics :

Sur la C.O.A. nous avons pu trouver notre créneau, et un type d'exploitation propre en bénéficiant des systèmes de cargo-sharing qui malgré une lourdeur extrême dans l'organisation reste cependant une assez bonne protection contre les outsiders.

Sur l'océan Indien, l'accroissement nécessaire de la taille de notre navire de ligne nous a conduit à adhérer au groupement «CAPRICORNE», structure très complexe, mais seule solution raisonnable aujourd'hui compte tenu de notre part du trafic.

Il faut bien dire que sur ce secteur aux 2/3 franco-français, l'administration française a été jusqu'ici réticente à mettre en place la moindre protection de notre pavillon et sur ce point précis nous sommes dans ce secteur moins bien lotis que sur la C.O.A.

Les lignes gérées par SudCargos connaissent des hauts et des bas très marqués, des problèmes de partage de trafics entre Français et Algériens surgissant épisodiquement, dans une conjoncture très variable.

La mer Rouge devient depuis quelques mois beaucoup plus difficile.

La Tunisie reste acceptable.

Rappelons que nous attendons pour fin 1983 la venue du « MONT-VENTOUX » sur les lignes SudCargos et son réarmement par nos soins. D'ici là, et après la vente de l'«ALPILLES», nous avons armé l'ex-«DAPHNÉ» repris en coque nue à son acheteur par les trois partenaires.

N.T.V. Leduc donne toujours des résultats corrects, mais les trafics, particulièrement les chimiques, se sont brusquement dégradés en cours d'année et les perspectives actuelles sont moins bonnes.

Dans le domaine des agences, SOGÉNA a pris au fil des ans une importance reconnue aujourd'hui de nos confrères et son réseau est certainement le troisième ou quatrième en importance en France.

Son développement est lié à notre position dans le domaine maritime, mais en même temps permet à notre armement de disposer d'un réseau commercial important qui conforte ses positions. -

Je fais personnellement du Maritime et du Portuaire l'axe de notre stratégie et je suis certain que c'est pour nous la seule voie qui permette de traverser cette période difficile pour se retrouver en position de force dès que les temps seront meilleurs.

Au risque de me répéter, j'ajouterai que tout ceci ne sera possible qu'avec le travail et la participation de tous.

Chacun doit se sentir commerçant, car nous vendons du service et nous ne pouvons le vendre que si nous offrons la meilleure qualité. Celle-ci est en général reconnue de

notre clientèle et j'attache beaucoup d'importance à ce qu'elle se maintienne et mieux encore s'améliore.

Je pense pouvoir compter sur chacun d'entre vous pour faire de 1983 qui débute une année de développement de nos activités et également de nos résultats, clé de notre avenir.

AUTRES ARTICLES

- MISE EN LIGNE DU « GALATÉE » ;
- SoFriNo DANS LE SUD-OUEST ;
- SoRéNaM DANS LE SECTEUR NUCLÉAIRE ;
- CONSTRUCTIONS OFF-SHORE ET NAVALES À SoCaRéNaM ;
- LE COMMANDANT RENARD N'EST PLUS ;
- DÉPARTS À LA RETRAITE : B. Danjou ;
- DÉCÈS : FURIC Alexis (cdt à la retraite).

--o-0000-o--

n°103 - juin 1983

SILLAGE

MOT DU PRÉSIDENT

L'été approche, qui apporte avec lui la pause habituelle, l'oubli momentané de nos soucis pendant quelques semaines.

Cependant, ce recul sur le quotidien peut permettre une utile réflexion, et je livre à chacun d'entre vous un thème.

Nous - la Marine marchande française - nous débattons depuis plus de huit ans dans une crise profonde, mondiale, mais tout particulièrement sensible en France, car nous avons à compter avec des handicaps de coûts considérables, qui relèvent de nos structures sociales héritées de Colbert, et que nous n'avons pas su faire évoluer, ce qui montre une rigidité dans l'adaptation au monde moderne, inquiétante pour l'avenir de notre secteur économique.

Sachons tout d'abord le poids social que représentent les marins : environ 15.000 emplois.

Rappelons-nous que la compétition internationale pour les exportations est farouche, les pays acheteurs qui auparavant se répartissaient en quelques zones d'influence assez protégées ont appris à jouer avec cette compétition et obtiennent des pays producteurs des prix et des conditions financières très limés.

Dans l'établissement de ces prix, le coût du transport entre souvent pour une part non négligeable, ce qui fait que là aussi, il faut faire des efforts considérables si l'on veut « passer » et les armements sont donc l'objet de pressions soutenues à la baisse pour leur taux de fret et à la hausse pour les délais de paiement.

Or, il faut reconnaître, c'est malheureux pour nous, mais c'est ainsi, que la grande exportation, en particulier les grands contrats d'engineering pèsent plus dans la balance que les 15.000 emplois que je citais plus haut.

Nous sommes de plus aujourd'hui, un pays qui ne se classe plus parmi les nations riches. Malheureusement, et sans même vouloir, juger le fond de la politique suivie depuis deux ans, nous sommes maintenant économiquement et financièrement à tout

n°103 - juin 1983

le moins l' « homme malade » des nations industrialisées.

Nous ne pouvons donc raisonnablement penser que le surcoût du pavillon français sera éternellement compensé - plus au moins et de façon très inégale d'ailleurs - alors que l'on taille dans les dépenses militaires, dans les grands travaux et que la perspective de plans de rigueur successifs est devant nous, sans doute pour longtemps.

Alors, faut-il rester aveugle ? se cramponner comme le veulent certains syndicats à des structures surannées, à des avantages acquis qui cachent des situations fragiles, car impossibles à maintenir ? Et offrir à nos jeunes que la mer intéresse, les perspectives de carrières bouchées qui sont les leurs aujourd'hui ?

On nous parle beaucoup de « concertation », mot à la mode qui signifie tout et rien à la fois.

Je pense que l'on peut dire à la Caennaise que celle-ci n'est pas nouvelle pour nous, car l'évolution que nous avons choisie depuis une dizaine d'années ne s'est pas décidée dans le silence d'un bureau directorial. Elle s'est faite en multipliant l'information auprès de tous ceux qui pouvaient participer à cette action et en améliorant progressivement la communication à l'intérieur de l'entreprise entre navigants et sédentaires, directeurs, cadres et personnel.

Tout n'est sans doute pas parfait, l'idéal étant toujours un but difficile à atteindre, mais nous pouvons - je le pense sincèrement - montrer en exemple ce que nous avons mis en place.

Mais, il faudra encore aller plus loin.

Nous sommes solidaires dans la vie de notre Entreprise. Nous sommes donc tous intéressés à sa progression et nous devons réfléchir ensemble à des formules nouvelles qui sortent des sentiers battus de l'armement de papa, pour tout à la fois :

- renforcer la compétitivité de nos navires ;

- intéresser tout le monde à leur exploitation,

et en fin de compte, nous créerons alors et alors seulement, des emplois nouveaux, stables et intéressants ;

Cela demande sûrement du courage, car être anticonformiste dans un monde où chacun se retranche derrière ses privilèges, n'est pas chose aisée.

Malgré tout j'ai confiance en la nature humaine. Il reste encore et plus que l'on ne le croit généralement, des hommes d'action dont l'avenir est la préoccupation principale et non le confort frileux et à courte vue des positions acquises.

Grèves en cascade

Au moment où l'armement traverse les difficultés que l'on connaît, les premiers mois de l'année 1983 ont été marqués par une série de grèves des marins, des dockers, du personnel des ports qui ont eu pour conséquence de désorganiser considérablement l'exploitation des navires et qui ne manqueront pas de se traduire dans les résultats.

Le mois de mai a été de ce point de vue le plus difficile, puisqu'aux évènements dont nous venons de parler se sont ajoutés les jours fériés habituels.

Les revendications des navigants portent sur la retraite à 50 ans, les salaires et la durée des congés.

Il convient de rappeler que sur le problème de la retraite, la décision n'appartient pas à l'armement ce qui fait d'autant plus regretter que ce soit celui-ci qui subisse le préjudice consécutif aux arrêts de travail.

Pour ce qui le concerne, l'armement français a confirmé qu'il était toujours prêt à étudier avec les autorités et les partenaires sociaux une solution à ce problème.

En ce qui concerne les salaires, l'armement a remis des propositions conformes aux orientations définies par le Gouvernement en la matière.

Enfin, l'aménagement de la durée des congés fait l'objet de négociations, étant entendu qu'une adaptation doit être réalisée en fonction des divers secteurs : vrac sec, pétrole, lignes régulières.

D'une façon générale, on sait que malgré la conjoncture difficile depuis de nombreuses années maintenant les armements français ont poursuivi l'adaptation de leurs exploitations ce qui engendre des charges financières supplémentaires considérables ; cela a été le cas pour la SNC qui a remplacé plusieurs de ses navires anciens.

Ce surcroît de charges joint aux revendications des partenaires sociaux impose la recherche d'une compensation sous la forme d'une amélioration du rendement et de la productivité.

Malheureusement, les tentatives de discussions qui ont pu avoir lieu sur ce sujet se sont en général heurtées à une opposition systématique.

Il paraît indispensable que chacun prenne conscience de la gravité de la situation ; c'est la survie même de l'armement qui est en jeu.

Nous demandons à chacun d'y réfléchir.

SITUATION GÉNÉRALE DES SOCIÉTÉS DU GROUPE

Avant d'examiner l'évolution de chaque Société au cours de l'exercice 1982, si l'on voulait caractériser globalement cette année, on pourrait dire qu'elle n'a guère été satisfaisante.

Les Sociétés qui ont été directement affectées par une baisse d'activité liée à la conjoncture ont bien sûr vu leurs résultats diminuer très sérieusement. Quant à celles dont l'activité s'est maintenue ou même légèrement développée, elles n'en ont pas en général tiré profit.

Société Navale Caennaise

Dans un contexte dont on sait qu'il est particulièrement difficile depuis maintenant de nombreuses années, la Société Navale Caennaise a poursuivi sa restructuration en 1982.

Malheureusement, les résultats escomptés n'ont pas été obtenus, en raison essentiellement d'un accroissement des charges sociales et financières au cours de l'exercice.

Sur la ligne C.O.A., à laquelle sont affectés les "ARISTÉE", "ANTÉE", "PHRYNÉ" et "THÉSÉE", le chiffre d'affaires a augmenté d'un peu plus de 10 % par rapport à 1981 avec un tonnage qui s'est maintenu.

Les retours en bois ont bien sûr subi l'incidence de l'État particulièrement déprimé de la construction en France.

Les premiers mois de 1983 n'ont pas été mauvais du point de vue des chargements, mais les résultats ne sont toujours pas satisfaisants.

Il convient de noter le développement des chargements à destination du NIGERIA et les projets de desserte de l'ANGOLA.

Nous avons parlé dans le précédent numéro des importantes modifications intervenues quant à l'exploitation de la ligne Océan Indien :

- le remplacement du « DIONÉ » inadapté au trafic et d'un coût d'exploitation trop élevé, par un sister-ship du « THÉSÉE », le « GALATÉE », qui a été mis en service au début de l'année,
- l'entrée dans le Consortium CAPRICORNE qui regroupait déjà la NAVALE COMMERCIALE HAVRAISE PÉNINSULAIRE, la C.G.M. et les armements allemands HAPAG-LLOYD

et SEAL.

Ces deux modifications qui devraient avoir un effet favorable sur l'exploitation, sont intervenues trop tard dans l'année pour redresser le résultat qui est fortement déficitaire.

La situation de AUXPORT qui exploite à Caen les trois remorqueurs "GOELAND", "APPELANT" et "MAXIME HESSE" s'est très nettement améliorée en 1982, puisque cette Société dégage un résultat positif alors qu'elle était en perte en 1981.

La FinFranLine n'a plus d'activité propre ; elle conserve uniquement la propriété du « NORMANDIA » qui est affecté à SudCargos.

Les résultats de SudCargos dont SNC détient 20 % n'ont pas été très bons en 1982, mais les premiers mois de 1983 ont marqué un net redressement.

Rappelons que SudCargos exploite les navires suivants dont SNC assure la gérance technique et armement :

« NORMANDIA »,

« LUBÉRON » (propriété SNC pour 25 %)

« MARINA » (Compagnie DAHER).

Il est à noter qu'à la fin de 1983, le « MONT-VENTOUX » navire Ro-Ro colis lourds qui est actuellement affrété coque nue à la C. G.M., réintégrera la flotte SudCargos et sera armé par SNC

Au cours de l'exercice 1982, le « DAPHNÉ » (propriété SNC) et l'« ALPILLES » (propriété SNC pour 1/3) ont été vendus. Pendant plusieurs mois, le « DAPHNÉ » a cependant continué à être armé par SNC dans le cadre d'un affrètement coque nue.

N.T.V. Leduc qui exploite l'« ODET » et le « PIC SAINT LOUP » armés par SNC a eu des résultats satisfaisants en 1982. Rappelons que cet armement transporte des liquides ; vins, alcools, produits chimiques en vrac.

1983 se présente un peu plus difficilement.

Au début de l'année, Monsieur François LE LEVIER a été nommé Directeur de la flotte, c'est-à-dire qu'il contrôle les services exploitation, armement et technique.

SOGÉNA

Bien que l'activité ait progressé, le résultat est en forte diminution en raison des provisions importantes qu'il a été nécessaire de constituer au titre de créances douteuses.

La SOGÉNA est maintenant implantée dans pratiquement tous les ports français et poursuit son développement à l'étranger. Des représentants ont ainsi été désignés en

Grande-Bretagne, aux États-Unis et au Canada. Elle s'appuie sur une organisation commerciale qui vient d'être mise en place sous l'autorité de Messieurs Devienne et Valin.

Les points les plus marquants pour l'exercice 1982 ont été :

À Calais, le développement considérable du trafic des sucres plus de 200.000 t. Il s'agit d'exportations à destination essentiellement des pays de l'Est.

À ce trafic est lié l'investissement important effectué par LES STOCKAGES CALAISIENS dont il sera parlé plus loin.

- Au Havre, le maintien des bons résultats de l'agence CAMSHIP, le développement des escales SNC au départ essentiellement orienté sur le NIGERIA, le bon démarrage d'HACOMA, groupement d'intérêts économiques de manutention constitué avec les DOCKS INDUSTRIELS filiale du groupe PECHINEY.

- À Caen, la forte baisse des importations de bois exotiques, le développement des exportations de sucres, le succès constant de la ligne conteneurisée C.N.A.N. à destination d'ALGER, ORAN et ANNABA.

- À Nantes, le renforcement de la participation de la SOGÉNA dans l'AGENCE MARITIME DE BOUARD qui avait été évoqué dans le n° 101 de Sillage.

- À Grenoble, le démarrage assez difficile de l'exploitation du vaste entrepôt décrit lui aussi dans le n° 101.

Globalement, l'année 1983 se présente pour la SOGÉNA dans de bonnes conditions. Le trafic a sensiblement progressé au cours des premiers mois de 1983.

SoFriNo

Les mauvais résultats de l'exercice 1982 s'expliquent par la conjonction de deux phénomènes : un faible niveau d'activité pour les entrepôts, des pertes devenues chroniques du secteur surgelé.

La situation de ce dernier qui ne cessait de se dégrader a imposé de sévères mesures de réorganisation :

- le service de distribution régional, dit R.D.R., dont l'activité était marginale par rapport à la fabrication, a été cédé, l'usine de Saint-Malo où étaient implantées deux chaînes de fabrication a été fermée ; une des chaînes (fabrication de beignets de poisson) a été ramenée à Caen.

À Caen.

L'exploitation du secteur surgelé est donc maintenant concentrée La direction commerciale en a été confiée à Monsieur Alain CHERET ; monsieur Jean-Pierre Feillet conservant la responsabilité de la production.

L'année 1983 devrait se présenter nettement mieux puisqu'on peut attendre les effets favorables de la réorganisation du surgelé, et qu'en matière d'entrepôt, l'activité est en forte progression par rapport à l'année dernière.

Rappelons qu'en septembre 1982, Monsieur Yves Lenègre a remplacé Monsieur Bernard Danjou comme Président Directeur général de la SoFriNo. Il est assisté de Monsieur Michel Ouvry qui a été nommé Directeur général.

La direction du secteur entrepôts est assurée par Monsieur Philippe Courté, assisté de Messieurs Joseph Gilette, Marc Charavel pour l'exploitation et de Monsieur Roger Baillet et Monsieur Bernard Delbarre ancien directeur de la région Nord-Est, pour le technique.

Il faut noter un autre évènement important intervenu au début de cette année la vente du chalutier congélateur « NÉVÉ » dont la SoFriNo possédait 83,50 %, à la Marine nationale qui doit l'utiliser pour la surveillance des pêches aux Kerguelen.

Nous évoquerons plus loin le remplacement du « NÉVÉ » par un nouveau congélateur basé à Saint-Pierre .

SoRéNaM

On sait que cette Société a deux activités principales la mécanique et la chaudronnerie.

Si la première liée au nucléaire, a conservé en 1982 un bon niveau, les dirigeants de la SoRéNaM sont assez inquiets des conséquences de la réduction du programme de construction de centrales.

Quant à la chaudronnerie, il s'agit d'un secteur particulièrement difficile dont on ne voit pas qu'il peut bien entendu s'améliorer à brève échéance. Il est à craindre que l'année 1983 soit plus difficile à passer que 1982.

SoCaRéNaM

Cette Société a pu maintenir dans un secteur et un environnement particulièrement difficiles, un bon niveau d'activité.

Il faut noter :

- À Boulogne, des transformations importantes sur des chalutiers de Nord-Pêcheries, la construction de 2 chalutiers de 23 m. pour le Portugal et d'une coque de 36 m. pour les Ateliers et Chantiers de la Manche, ainsi que la fabrication de 2 quartiers d'habitation (off-shore) pour la C.F.E.M.

- À Calais, en dehors de la réparation navale (navires SNC et COTUNAV), la fabrication de 2 quartiers d'habitation pour la C.F.E.M. et l'U.I.E ..

- Dunkerque se consacre essentiellement à l'entretien et la réparation de panneaux de cales de navires.

Le plan de charge n'est pas assuré pour le deuxième semestre 1983.

Rappelons que les responsables des trois ateliers sont :

Monsieur Jean Thomas pour Dunkerque et Calais et Monsieur William Cache pour Boulogne.

SEIRAG

Cette Société a subi de plein fouet les conséquences de l'effondrement de l'activité de construction en France, ce qui a entraîné d'une part des pertes très importantes liées au financement du stock dont la vente s'est ralentie et une réorganisation consistant essentiellement en une réduction du personnel d'autre part.

La SETRAG s'est adaptée à un niveau d'activité réduit, mais elle continuera pendant plusieurs années à supporter des charges financières très lourdes.

INTERPÊCHE

Après avoir donné pendant de nombreuses années de graves soucis, l'exploitation de cette Société depuis 2 ans s'est sérieusement redressée.

IL faut dire que la hausse du dollar, monnaie dans laquelle une grande partie de ses recettes sont encaissées, n'y est pas étrangère.

Rappelons qu'INTERPÊCHE exploite à Saint-Pierre-et-Miquelon trois chalutiers de pêche fraîche et une usine de transformation du poisson.

Nous évoquerons plus loin l'arrivée prochaine d'un nouveau chalutier congélateur dont INTERPÊCHE assurera la gérance.

Monsieur Bernard DANJOU est resté Président d'INTERPÊCHE.

La direction en est assurée par Monsieur Yves ROBERT qui a remplacé Monsieur Didier FLIPO.

- TABLEAU DES CHIFFRES SIGNIFICATIFS DES SOCIÉTÉS DU GROUPE : Chiffre d'affaires, Marge brute, etc.. ;
- LES STOCKAGES CALAISIEUS ;
- SoCaRéNaM ;
- INTERPÊCHE ;
- DÉPART À LA RETRAITE : André Mauffret (cdt), Christian Don (cm), J. B. Le Bideau (cdt), J. M. Le Boterff (cdt), Jacques Marec (cdt), Guy Chaignepain (cdt), Pierre Le Pensec (cdt), Michel Barré (s.cap.).

--o-0000-o--

n°104 - décembre 1983

SILLAGE

LE MOT DU PRÉSIDENT

Une nouvelle année se termine. 1983 s'inscrit: dans la logique de la crise que nous connaissons depuis le premier choc pétrolier.

Des secteurs entiers des industries du monde occidental s'effondrent ou doivent se moderniser à très grands frais ; ainsi, la sidérurgie, le bâtiment, les chantiers navals, le textile. D'autres sont en très mauvaise santé comme l'automobile, la mécanique et même la construction aéronautique.

Le problème de la France est que notre économie réagit toujours plus lentement que celle de nos voisins, car les pesanteurs administratives et sociales y sont plus fortes. De plus, les répercussions sur les entreprises de l'oeuvre de réforme menée par les hommes qui nous gouvernent sont dramatiques.

Je l'ai déjà dit depuis deux ans, mais je le redis encore.

Les entreprises françaises sont exsangues et dans leur grande majorité hors d'état d'investir et de créer de nouveaux emplois, hors d'état même de profiter de la petite reprise économique que connaissent aujourd'hui les États-Unis.

À titre d'exemple, les prises de commandes des grands engineerings français sont en baisse de 40 % en 1983. Il faut donc s'attendre à une année 1984 difficile pour les sous-traitants.

Le chômage est par des artifices divers maintenu officiellement autour de deux millions, mais il est en réalité bien supérieur ; même l'INSEE commence à s'en émouvoir.

Le plus inquiétant cependant reste toujours la situation politique internationale dont le moins que l'on puisse dire est qu'elle ne s'est pas améliorée en 1983.

Iran, Irak, Liban, Tchad, Afghanistan, Amérique Centrale ; la liste n'est pas exhaustive des guerres diverses qui se poursuivent de par le monde.

Plus grande encore, et qui explique peut-être en partie ces conflits locaux, l'affrontement entre les USA et l'URSS. s'accroît ; le ton monte, l'U.R.S.S. cherchant à imposer

une suprématie dans les armements atomiques, inacceptable pour le monde occidental.

Comme souvent dans le passé, la crise économique généralisée entraîne une crise politique grave, chaque gouvernement cherchant à marquer à l'extérieur les points qu'il ne peut marquer à l'intérieur.

La Communauté économique européenne elle-même se divise. Ses membres s'affrontent, sont incapables de concession et toute ambition politique semble s'éloigner. Or, chacun est bien conscient que si la C.E.E. ne s'entend pas sur une politique et des projets ambitieux, chacun de ses composants ne fera pas le poids en face des grandes puissances, à savoir les U.S.A., les Pays de l'Est, le Japon.

Les activités maritimes ne sont pas brillantes partout dans le monde.

Il faudrait même dire qu'elles sont au plus bas et que l'éclaircie n'est pas proche.

En ce qui nous concerne cependant, l'année aura été globalement meilleure sans être exceptionnelle.

Le point vous est fait par ailleurs ainsi que pour nos autres activités.

Je vous invite à vous y reporter.

Cependant, j'attire tout particulièrement votre attention sur la situation dans laquelle l'Armement se retrouve plongé en cette fin d'année.

De nombreuses grèves de pilotage, de remorquage, de dockers, de grutiers viennent allonger systématiquement la durée des séjours de nos navires dans les ports, handicapant sérieusement leurs résultats.

Il s'y ajoute à nouveau des mouvements dans les équipages sur des problèmes qui sont du ressort de l'État.

Ceci est extrêmement grave, et si je sais que bon nombre d'entre vous sont conscients des dangers que représentent des actions inconsidérées à un moment aussi mal choisi, je tiens à ce que personne n'ignore que cette situation ne peut pas durer.

L'irresponsabilité de certaines organisations syndicales est telle qu'elle fait courir aujourd'hui les plus graves dangers à ceux qui suivent aveuglément leurs mots d'ordre suicidaires.

La fin de l'année sera marquée chez nous par plusieurs modifications de structure dont la principale tient au départ à la retraite de Monsieur Étienne Pruvot.

Je tiens à remercier tout particulièrement celui qui durant ces dernières années a été l'un de mes tout proches collaborateurs et qui, au poste de Directeur général de la Caennaise, a participé aux profondes transformations que nous avons réalisées.

Monsieur Étienne PRUVOT aura passé 35 ans au service de la Société qu'il ne quittera pas tout à fait puisque je lui ai demandé de devenir mon Conseiller personnel à la Navale Caennaise et qu'il continuera à assurer la Présidence de SoMarCo.

Monsieur Olivier Perrotte prendra de ce fait, la Direction du Bureau de Paris, qui sera renforcé sur le plan commercial.

Par ailleurs, l'agence de Marseille, hors les services Technique et Armement, sera désormais assurée par la SOGÉNA avec le même personnel dans un souci d'homogénéité de la structure d'agence et de développement de ses activités vers d'autres armements.

Que les quelques considérations maussades de cet éditorial ne viennent pas ternir cette fin d'année.

Dans un contexte difficile, notre Groupe ne se porte pas si mal et c'est avec un certain optimisme que je présente à chacun d'entre vous, tous mes meilleurs voeux pour l'année qui commence, à votre intention ainsi qu'à celle de votre famille.

Ces voeux s'adressent à tous ceux qui aujourd'hui travaillent dans notre Groupe, mais également à ceux qui sont en retraite ou en préretraite dont je connais tout l'attachement qu'ils gardent à notre Maison et aussi tout particulièrement, aux navigants qui seront lors de ces fêtes de fin d'année éloignés de leur famille au service de notre Compagnie.

- CODE DE CONDUITE DE LA CNUCED

SITUATION DES SOCIÉTÉS DU GROUPE

Lors de notre dernier numéro, nous vous avons rendu compte de l'activité des différentes filiales au cours de l'exercice 1982 et vous avez pu constater que d'une façon générale, la situation n'était pas brillante.

1983 a enregistré une amélioration générale.

Société Navale Caennaise

Les résultats marquent un progrès par rapport à 1982, grâce à une gestion très serrée de nos dépenses.

Sur la ligne C.O.A., les objectifs en descente n'ont pu être atteints en raison d'une baisse générale du trafic, surtout NIGERIA.

Par contre, les trafics de bois ont été bons dans l'ensemble.

La desserte de l'ANGOLA a démarré effectivement et trois escales ont déjà eu lieu à Luanda.

Sur l'océan Indien, les effets de l'entrée de SNC dans le CONSORTIUM CAPRICORNE, qui n'avaient pu être ressentis en 1982, ont par contre été sensibles en 1983 qui a vu un net redressement de la rentabilité du « GALATÉE » affecté à cette ligne.

Certaines difficultés subsistent cependant sous la forme de la concurrence de navires sous pavillon de complaisance, exploités par des outsiders.

Nous espérons que les Pouvoirs publics prendront les dispositions qui s'imposent pour sinon la supprimer, au moins la limiter.

Les résultats de SudCargos ne se sont pas améliorés, car cette Société a connu des difficultés, en particulier pour la desserte de la mer Rouge.

Quant à N.t. V. Leduc, le pool dont cette Société fait partie a transporté moins de vin et plus de fret pauvre. Le coût d'exploitation des navires a par ailleurs fortement augmenté, tandis que le résultat des agences est en diminution.

La situation d'AuxPort est restée satisfaisante.

Monsieur BLANCHARD évoque dans son éditorial le départ en retraite de Monsieur Pruvot, Directeur général de la Société.

Monsieur Philouze, Directeur des Agences SNC et SOGÉNA de Marseille, a été nommé successivement Directeur d'Exploitation de SudCargos où il a remplacé Monsieur Perchicot le 1er juillet 1983, et Membre du Directoire de SudCargos le 27 septembre 1983.

Le service technique de Caen a été réorganisé. Il a été rattaché à la Direction de la Flotte dirigée par Monsieur Le Levier et Monsieur Hamoniaux assure la responsabilité du service.

À la suite du départ de Monsieur Verlynde, Monsieur Le Prielec a été muté de la SOGÉNA à la Navale Caennaise en qualité d'Adjoint au Directeur de l'Exploitation. À ce poste, il est chargé du Commercial de la ligne C.O.A.

S O G E N A

L'activité et les résultats ont progressé, bien qu'il ait encore été nécessaire de constituer des provisions importantes.

Dans le Nord, les agences de Dunkerque et Boulogne donnent des soucis en raison d'un trafic insuffisant.

À Calais, la diminution des exportations de sucre a été compensée par un bon niveau de stockages.

Le Havre et Rouen donnent toujours de bons résultats.

L'activité à Caen a fortement augmenté, essentiellement grâce aux importations de bois qui ont repris après plusieurs années difficiles, et au développement du trafic conteneurs sur l'Algérie.

À Nantes, l'activité a été d'un niveau satisfaisant, que ce soit pour l'agence SOGÉNA ou pour l'Agence Maritime de Bouard.

À Blaye, la SIM AGIR dont les deux activités sont le stockage du blé et l'affrètement routier, est devenue une agence SOGÉNA.

Après plusieurs exercices déficitaires, l'agence de Bayonne a retrouvé l'équilibre, mais la situation dans ce port reste assez précaire.

L'agence de Sète où nous sommes associés à N.t. V. Leduc, se développe convenablement.

À compter du 1^{er} janvier 1984, l'organisation de l'agence de Marseille va être sensiblement modifiée, puisque l'activité et la plus grande partie du personnel actuellement SNC seront reprises par la SOGÉNA ; la SNC ne conservant qu'une antenne pour les services technique et Armement.

L'agence de Grenoble donne toujours des soucis, car elle n'a pas encore atteint son seuil de rentabilité.

Monsieur Gilles Costey a été nommé Secrétaire général le 1^{er} décembre 1983.

La Direction des lignes et du tramping a été confiée à Monsieur Stephan Snijders qui supervise également l'agence du Havre dont il était Directeur.

SoFriNo

On se souviendra que les résultats 1982 de cette Société étaient particulièrement mauvais.

Il n'en va heureusement pas de même en 1983.

À la suite des mesures de réorganisation qui ont été prises en 1982, on peut espérer que le secteur surgelé sera bénéficiaire.

Quant aux entrepôts, dont on sait que l'activité est cyclique puisqu'elle est assez largement liée au niveau de la production agricole, ils ont connu une conjoncture tout à fait favorable.

Après sa dernière campagne qui s'est terminée le 25 mars 1983, le NÉVÉ a été comme prévu, livré à la MARINE NATIONALE.

INTERPÊCHE

L'amélioration dont nous faisons État dans notre dernier numéro ne s'est malheureusement pas poursuivie.

Cette Société a terminé son dernier exercice avec une perte d'exploitation importante, compensée heureusement par des profits exceptionnels.

La construction de son nouveau chalutier se déroule comme prévu.

AUTRES ARTICLES

- SoCaRéNaM - TRANSFORMATION DU NAVIRE « FLEXSERVICE » ;
- CHARGEMENTS EXCEPTIONNELS À Caen :
- SIMAGIR BLAYE ;
- RÉUNION DES ANCIENS DE LA NAVALE ;
- DÉPARTS À LA RETRAITE : François Saiget (2m) - article - . Jean François Le Lay (cdt), Jean Lepetit (cm), Rémy Savary (s.cap.), Emmanuel Gourhan (rdo). Étienne Pruvot (Paris), Yvan Raynaut (Marseille)

--o-0000-o--

n°105 - décembre 1984

SILLAGE

LE MOT DU PRÉSIDENT

Une bonne année pour notre Groupe c'est ainsi que je pense qualifier 1984 à la veille du Nouvel An.

Certes, SOGÉNA a connu quelques problèmes exceptionnels qui réduisent ses résultats, mais les autres Sociétés se portent bien, quelquefois très bien et surtout la Navale Caennaise elle-même retrouve des résultats inconnus à ce niveau depuis bien longtemps.

Les efforts que nous avons poursuivis toutes ces dernières années n'ont donc pas été vains. Les options que nous avons prises se révèlent bonnes dans un secteur très difficile, vous le savez.

Toutes les restructurations, tous les efforts de gestion, tous les investissements, toutes les options commerciales auraient été vains sans la volonté, L'esprit d'équipe de l'ensemble de notre maison ; toutes qualités que je me plais à souligner ici, en vous remerciant d'avoir participé chacun dans ses fonctions, à la renaissance de notre armement, commencée en 1983, mais largement confirmée cette année.

C'est donc avec un optimisme mesuré, mais certain que je vous présente à vous-même et à ceux qui vous sont chers, tous mes vœux de bonne et heureuse année, en vous souhaitant de passer en famille ou entre amis, de joyeuses fêtes.

Associions à notre joie, le souvenir de ceux qui ne sont plus avec nous.

Associions y aussi, tous les anciens dont je connais l'attachement à notre maison.

Et comme toujours, ayons ensemble une pensée amicale et chaleureuse pour tous les navigants qui passeront ces fêtes à bord de nos navires et loin de leur famille.

À tous, bonne et heureuse année.

Jean-Michel BLANCHARD.

RÉCEPTION À BORD DU « BELEM »

Le jeudi 6 décembre 1984, la *Société Navale Caennaise* a reçu ses clients transitaires et chargeurs à bord du trois-mâts « *BELÉM* », qui se trouve momentanément amarré sur la Seine, quai Branly à Paris.

Il s'agit d'un trois-mâts barque de 50 mètres, construit par les Chantiers DUBIGEON de Nantes en 1887.

Jusqu'en 1914, il fut employé sur le trafic avec les Antilles pour devenir ensuite le yacht de plaisance du Duc de Westminster.

En 1921, il sera vendu au brasseur irlandais Guinness, pour devenir enfin en 1952 un voilier-école sous pavillon italien.

C'est en 1979 qu'il a été acheté par la Fondation Belém ; il est destiné à devenir navire-école.

Au cours de La Réunion, le Président du Groupe, Monsieur Jean-Michel BLANCHARD, a fait à l'intention de ses invités, un historique de la Société Navale Caennaise, et un exposé sur ses nouvelles orientations.

11 Je suis très heureux de vous accueillir, entouré de tous mes collaborateurs, à bord du BELÉM, pour un cocktail amical qui me donnera l'occasion de marquer, tout à la fois les 80 ans d'existence de notre armement et le siècle et demi d'activités maritimes de la famille qui t'a créé.

C'est à 1837, en effet, que remontent les premières archives connues et c'est en 1903 que fut créée la Société en commandite LAMY & Cie.

Partie du transport de charbons et de minerais de fer, ce qui resta d'ailleurs son activité principale jusqu'aux années 50, la Navale Caennaise a, il faut le dire, considérablement évolué, puisqu'il ne reste rien de ses activités d'origine.

Cette évolution s'est faite dans deux directions :

- transformation des activités purement maritimes,*
- diversification en dehors du shipping.*

Ce dernier domaine n'est pas connu de tous.

En quelques mots, je me permets de vous décrire ce que nous appelons le GROUPE Navale Caennaise et je terminerai par le maritime.

DIVERSIFICATION EN DEHORS DU TRANSPORT MARITIME

Elle a pris plusieurs aspects au cours des dernières décennies, qui se répartissent aujourd'hui en quatre pôles principaux :

- L'Agence Maritime

Trois filiales principales y sont intéressées

SoMarCo - Agence générale de lignes à Paris, représentant en France D.S.R. et BelFran-Line ;

SOGÉNA - Agence portuaire, manutention, stockages, route ; installée dans 15 ports ainsi qu'à Paris, Lyon et Strasbourg ;

, BLAESBJERG France - Agence générale en France de BECCO SHIPPING ex. BLAESBJERG.

- Le Froid

C'est le domaine de la SoFriNo, troisième Société française d'entreposage frigorifique avec bientôt 300 000 m³ de chambres froides en France, et fabricant de produits surgelés : 6 000 t. en 1984.

- La Mécanique - Chaudronnerie

C'est le domaine de SoRéNaM et de SoCaRéNaM qui, à Caen et dans les ports du nord de la France (Dunkerque, Calais, Boulogne), travaillent en construction et réparation navale ainsi que pour l'industrie nucléaire et divers engineerings.

- La Pêche

Basée à Saint-Pierre & Miquelon, INTERPÊCHE gère quatre chalutiers dont un navire-usine congélateur neuf, récemment construit à Saint-Malo et qui est entré en pêche il y a une dizaine de jours. INTERPÊCHE gère également un atelier à terre pour la préparation du poisson.

Nous sommes également intéressés dans l'Immobilier, le Remorquage, le négoce du charbon, pour citer le principal de nos activités.

Notre Groupe emploie 1.700 personnes, réalise, armement compris, un chiffre d'affaires voisin du milliard de francs et son cash flow global représentera en 1984 environ 50 000 000 de francs.

Vous excuserez cette énumération un peu longue, mais elle permet de mieux cerner le contour de notre Groupe et notre poids, en général mal mesuré.

J'en viens à la Navale Caennaise elle-même

Que de choses a-t-on entendu dire depuis quelques années sur notre Société ! Certaines pas innocentes d'ailleurs.

Il faut dire que nous ne sommes pas très conformistes, que nous n'aimons pas les sentiers battus et que très souvent nous dérangeons.

Il est vrai que, comme nos Collègues, et peut-être plus tôt qu'eux, nous avons dû réagir à la crise maritime.

Nous avons alors remplacé des activités qui s'effritaient ou devenaient ingérables sous pavillon français, par de nouvelles positions dans des secteurs sélectionnés. Nous avons dû organiser avec des Collègues des structures communes, tout en refondant notre flotte pour l'adapter à nos besoins.

Nous avons donc regroupé nos activités de lignes en Méditerranée avec celles de S.N.C.M. et de l'Armement DAHER au sein de SudCargos, et je profite de l'occasion pour saluer ici parmi nous ce soir Jean-Pierre Isoard, le Président de son Directoire, qui mène cette filiale commune d'une main sûre.

Nous avons confié à une autre filiale, N.t. V. Leduc - où nous sommes associés avec la Société Leduc (ERMEFER) et MM. Chevallier - les activités de tramping vins et produits chimiques. Son Président, Marc CHEVALLIER, dont la compétence et la modestie sont connues, ne m'en voudra pas de le remercier publiquement de ses résultats et de la manière dont il les obtient.

Nous avons par contre, conservé à la Navale Caennaise, en direct, la gestion de nos lignes long cours, que nous avons développées progressivement ces dix dernières années.

D'une part, l'Océan Indien, où nous avons rejoint, il y a plus de deux ans, le Consortium CAPRICORNE, tout en conservant par-devers nous certains trafics propres de vrac liquides. Notre esprit d'indépendance a dû, en cette occasion, s'adapter à des obligations pratiques de service qu'un seul navire ne permettait pas d'assurer en dehors du Consortium qui, bien que perfectionnant, offre à la clientèle de tous les armements membres une qualité de service indéniable.

D'autre part et surtout, dirai-je, la COTE OCCIDENTALE d'Afrique. Nous y exploitons aujourd'hui quatre navires bat tant pavillon français, complétés par des affrétés, et nous avons pu largement conforter notre place au fil des ans, en choisissant un créneau bien particulier et en l'exploitant à notre manière.

Nous n'avons pas la prétention de faire ce que des Collègues font et feront toujours mieux que nous, dans le domaine du conteneur par exemple. Mais, nous avons la prétention de faire et de très bien faire les marchandises conventionnelles et le bois.

C'est dans les quatre choix techniques que nous avons faits : navires, ports, structures de notre Société, hommes choisis pour la mener à terre comme à bord, que réside aujourd'hui notre force et je peux dire que la réussite est là pour confirmer mes propos.

Cette transformation n'a pas été simple et je dirais même qu'elle a été quelquefois difficile. Mais le Président que je suis peut être heureux maintenant du résultat et j'en remercie toute l'équipe qui m'entoure, dont je me plais à souligner la coimpétence, mais également la solidarité et l'abnégation.

J'adresse également mes remerciements à nos Agents en France, en Espagne, en Nord Europe, en Afrique, à La Réunion et Madagascar qui nous aident largement dans notre action.

Mais cette place que nous avons obtenue, souvent à la pointe de l'épée, nous la devons en très large partie à la confiance que vous, nos Clients, vous nous témoignez.

Certes, dans le jeu naturel entre Armateurs, Transitaires et Chargeurs, la concurrence est de règle et cela est normal, mais je pense que vous avez pu juger de notre volonté, de notre souci de souplesse et vous nous avez marqué votre confiance en chargeant sur nos navires.

Je vous remercie chaleureusement et vous assure que la Navale Caennaise continuera sur la voie qu'elle s'est tracée, dans le même esprit de collaboration confiante avec vous.

Avant de conclure, je voudrais insister sur la nécessité absolue de voir notre Gouvernement définir très clairement la politique qu'il entend mener vis-à-vis de la marine marchande française.

Monsieur Lengagne a fait récemment une déclaration que je ne trouve pas très satisfaisante, en ce qui concerne les dispositifs d'aides à l'investissement pour l'acquisition de navires d'occasion.

Je prétends que nous n'avons pas besoin de "Rolls-Royce" pour bien faire notre métier ; de bons bateaux d'occasion, solides et bien achetés, font très bien et souvent mieux l'affaire.

Encore faudrait-il avoir le même traitement que les acquéreurs de navires neufs, et je souhaiterais que le Gouvernement français revoie sa position dans ce domaine, ce qui permettrait des investissements plus rapides, adaptés aux besoins du moment et moins coûteux pour les armateurs et pour l'État.

J'arrête là un propos déjà bien long.

Avec tout le plaisir que j'ai eu à faire un peu mieux connaître notre Société à nos amis Clients et avec mes remerciements renouvelés de vous voir si nombreux, je vous convie à faire honneur aux buffets dressés à votre intention.

BONNE SOIRÉE À TOUS

SITUATION GÉNÉRALE DES SOCIÉTÉS · DU GROUPE *Société Navale Caennaise*

Les résultats bruts sont satisfaisants puisqu'ils permettront de couvrir les amortissements.

Nous sommes heureux de constater que l'amélioration notée en 1983 s'est poursuivie et même amplifiée.

Il apparaît que les efforts de réorganisation engagés depuis quelques années portent donc leurs fruits.

Sur la ligne C.O.A., les chargements de bois progressent notablement avec, il est vrai, un recours plus important aux navires affrétés ; 4 en 1984 contre 1 en 1983.

Cette tendance favorable devrait se poursuivre, car nous pouvons espérer profiter de l'abandon des navires conventionnels par nos confrères qui se spécialisent soit dans le porte-conteneurs, soit dans le Ro-Ro.

Sur ce secteur, il convient de signaler la constitution avec nos agents en Espagne FINAVES, qui sont aussi armateurs, d'une filiale espagnole à 50 / 50 ; celle-ci mettra en service, aux environs du 15 janvier 1985, un navire sous pavillon national, lequel sera intégré à la ligne SNC

ceci nous permettra de renforcer notre position pour les chargements en Nord-Espagne, et de prendre date dans la perspective de la mise en place d'un accord sur le partage des cargaisons du type de ceux qui sont en vigueur entre la majorité des États européens et africains.

Un accord est également intervenu avec la Compagnie Nationale Camerounaise "CAMSHIP", aux termes duquel, cet armement chargera dans les ports secondaires sous ses connaissements sur nos navires.

À la descente, la SNC a amélioré sa position, dans un environnement pourtant difficile. Elle représente maintenant plus de 11 % de la part française.

Sur la ligne de l'océan indien, toujours exploitée dans le cadre du CONSORTIUM CAPRICORNE, nous maintenons un bon niveau de performance, puisque nous dépassons très régulièrement les quotas qui nous sont alloués.

Sur cette desserte, le gros problème est la place prise par la Compagnie outsider Mediterranean Shipping C⁰ qui atteint 4-3 % des tonnages à destination de La Réunion !

Monsieur Jacques Goalec, qui a travaillé quelques mois au CAPRICORNE, est finalement revenu au bureau SNC de Paris.

Monsieur Olivier Duhamel, qui faisait partie de l'agence SOGÉNA Paris, est passé chez SNC où il est plus spécialement chargé de la ligne COA.

SUD CARGOS

Cette Société a une activité satisfaisante puisqu'elle a dépassé les objectifs qu'elle s'était fixés en début d'année.

Le secteur Algérie, le plus important, a connu un redémarrage assez difficile après les vacances. Il suscite quelques inquiétudes pour 1985.

La desserte du nord de la Tunisie est toujours effectuée dans des conditions satisfaisantes, alors que la ligne Sud Tunisie est plus difficile.

La mer Rouge reste le point délicat ; son exploitation est toujours difficile malgré une amélioration certaine en 1984-.

Le « MONT-VENTOUX », qui a rejoint la flotte SudCargos après son affrètement C.G.M., est utilisé sur la mer Rouge ; il est armé et suivi techniquement par SNC

N.t. V. / LEDUC

Si l'exploitation des tankers a été satisfaisante, il n'en a pas été de même des agences. Ainsi, a dû être abandonnée la desserte maritime du chai de Quimper. Il est vrai qu'elle était assurée dans des conditions difficiles, le déchargement des cargaisons ayant lieu au moyen de barges qui remontaient l'Odet.

L'année 1984- aura marqué un tournant important pour N.T.V. Leduc qui a pris place sur le marché des mini-vraquiers en achetant à la Compagnie morbihannaise de Navigation, le « ROCHE-MAURICE », caboteur de 2.825 t. de port en lourd.

Son exploitation est faite dans le cadre d'un pool qui regroupe, la Morbihannaise et la C.G.M. et donne pour ses débuts toute satisfaction.

La SNC assure le suivi technique du « ROCHE-MAURICE ».

Nous vous rappelons que l'organisation à Marseille, a été profondément modifiée puisque l'activité d'agence proprement dite a été transférée le 1er janvier à la SOGÉNA, et que SNC ne conserve qu'une délégation composée outre de Monsieur Henri Philouze, de Monsieur Henri Zecri. pour l'armement, de Monsieur Alain Minvielle pour la technique et Madame Alberte Vincent Secrétaire.

SOGÉNA

Le résultat brut des agences, équivalant à celui de 1983, sera cependant amputé par des charges exceptionnelles, ce qui aboutira à un résultat net moyen.

Les agences de Dunkerque, dont la Direction est désormais assurée par Monsieur Franck BALLY, et Boulogne, prise en charge par Monsieur Bernard Noël, n'ont pas vu leurs résultats s'améliorer.

Des bouleversements assez importants ont eu lieu en 1984 à Calais puisque le Directeur, Monsieur Dominique Seys, a quitté la Société, et a été remplacé par Monsieur Alain Biéché, précédemment Directeur à Lyon.

Monsieur Devienne, ex-Directeur Commercial, aidé de Monsieur Seys, a créé à Calais, une Société concurrente de la SOGÉNA.

L'exploitation n'a pas manqué d'en être perturbée, mais reste satisfaisante.

Le Havre et Rouen ne donnent pas de souci.

À noter que l'agence de Rouen a transféré ses bureaux, 8, boulevard Ferdinand de Lesseps.

Les résultats de Caen sont du même ordre que ceux de l'an dernier. Les importations de bois ont de nouveau progressé ; le port de Caen confirmant largement sa position de n° 2 pour les grumes en provenance de Côte Occidentale d'Afrique.

Quant au trafic de conteneurs, si la première moitié de l'année a été difficile, il a bien redémarré en octobre / novembre.

Les résultats de l'agence de Nantes sont une déception, car ils sont très en retrait par rapport à ceux de 1983.

Cette diminution a pour origine une baisse importante d'activité, en particulier dans le secteur des biens industriels.

En 1985, cette agence va cependant connaître un développement important, puisque nous avons acheté à Trignac, dans la banlieue de Saint-Nazaire, une grande usine désaffectée de 20 000 m² couverts.

Les travaux d'aménagement pour y stocker 55.000 t. de céréales sont très avancés ; ils seront terminés à la mi-janvier.

Cet investissement est lié au développement considérable de la production de blé en France depuis quelques années ainsi qu'à la récolte tout à fait exceptionnelle de la campagne 83 / 84.

Avec cette nouvelle implantation qui s'ajoute à celle de Blaye pour 65.000 t., SOGÉNA prend une place significative dans le stockage de blé pour compte de l'Office National Interprofessionnel des Céréales

À Blaye, que ce soit pour l'affrètement routier ou le stockage, l'activité reste à un bon niveau.

Les résultats des agences de Bayonne et Sète sont en légère diminution

L'agence de Marseille, qui a reçu au 1er janvier l'apport des activités de la Navale Caennaise, n'a pu atteindre un résultat équilibré.

Le 1^{er} janvier 1984, l'exploitation de l'agence de Grenoble a été entièrement réorganisée.

La SOGÉNA a cédé les 50 % de l'immeuble dont elle était propriétaire. Elle continue avec une équipe réduite, à exploiter en location, 15 000 m2 de surface couverte avec un résultat satisfaisant.

oOo

De point de vue de la Direction de la Société, des changements importants ont eu lieu courant 1984 et d'autres auront lieu au début de l'année prochaine.

Comme nous l'avons déjà dit, Monsieur Devienne a quitté la Direction commerciale de la SOGÉNA à Paris.

Le 1er septembre 1984-, Monsieur Pierre Langrené, ancien Directeur général de la Société CoMaTraN, a pris ses fonctions de Directeur général de la SOGÉNA, poste créé à cette occasion.

Monsieur et Madame Pizzamiglia s'installeront au siège de la Société à Caen, le 1er janvier 1985.

Madame Nicole Pizzamiglia est chargée de la Direction de la division affrètement routier ; monsieur Gérard Pizzamiglia des questions de stockage et de manutention.

Monsieur Jean-Marie Sahuc prendra, à cette date, la direction des agences de Blaye et Trignac.

Toujours début janvier, Monsieur Michel de BOUARD, Directeur de l'agence de Nantes, prendra la responsabilité du bureau de Paris où il sera, assisté de Monsieur Didier ROBIN, chargé des relations commerciales avec les transitaires et les armateurs.

Monsieur Stephan Snijders, qui a été pendant quelques mois Chef du Service transit à Caen, a été remplacé par Monsieur Jacques Jourdan.

Monsieur Snijders conserve la Direction de l'agence du Havre. Monsieur Biéché étant affecté totalement à Calais, Monsieur Patrick Roget devient responsable de l'agence de Grenoble.

À Calais, Monsieur Biéchel est assisté dans la direction de l'agence par Monsieur Gérard Dumortier.

Enfin, SOGÉNA s'installera à Cherbourg le 1er janvier 1985 grâce à la représentation de l'armateur Irish Continental Line qui assure un service fret-passagers hebdomadaire l'hiver et bihebdomadaire l'été à destination de Rosslare (Irlande du Sud).

SETRAG

L'activité de cette Société, réduite aux opérations de lotissements, a été satisfaisante surtout sur les nouvelles opérations qui sont presque totalement bénéficiaires.

Après des années difficiles, la SETRAG devrait présenter un résultat en équilibre à fin 1984-.

SoCaRéNaM

Bien que la charge d'heures n'ait pas été complètement assurée en 1984, et que cette Société n'ait aucune certitude pour 1985, l'exercice 1984 sera bon.

Cette amélioration des résultats est due en grande partie aux réparations navales, pêche, commerce et passager.

La SoCaRéNaM a acquis à Dunkerque, un atelier où elle transférera en début d'année son exploitation.

À noter parmi les constructions au cours de l'exercice :

-A Calais, une barge de 19 m., commandée par Thomson et destinée à l'alimentation d'un radar installé en mer à Jubail (Arabie Saoudite).

-A Boulogne, 3 chalutiers de 20 m. pour des armateurs locaux et dunkerquois.

SoRéNaM

Dans un secteur difficile, la SoRéNaM présente des résultats bénéficiaires, mais elle souffre d'un niveau d'endettement élevé et de la faiblesse des marchés nucléaires.

Le secteur chaudronnerie n'atteint toujours pas son seuil de rentabilité. Par contre, le secteur mécanique traverse beaucoup plus facilement la crise actuelle.

Il est envisagé d'intensifier et de moderniser le secteur de réparation de conteneurs.

À noter parmi les réalisations importantes de l'année :

- un important contrat pour la Société LUMUS, d'éléments destinés à une raffinerie au NIGERIA, dont le chargement a eu lieu à Caen par l'intermédiaire de la SOGÉNA.

- la réalisation d'une bonne partie de l'ensemble du système de pêche du chalutier « LA BRETAGNE » (treuils).

- diverses livraisons de matériels pour l'usine de retraitement de La Hague.

SoFriNo

Pour la deuxième année consécutive, cette Société enregistre des résultats brillants.

La conjoncture très favorable dans l'entreposage s'est en effet maintenue en 1984-

Quant au secteur surgelé, s'il reste plus difficile, ses résultats seront néanmoins éloignés des pertes importantes qu'il a connues dans le passé.

Comme elle s'y était engagée auprès des Pouvoirs publics lors de la vente du « NÉVÉ », la SoFriNo a pris une participation de 4-0 % dans INTERPÊCHE pour permettre à cette dernière de financer la construction de son nouveau bateau.

INTERPÊCHE

On peut espérer que le résultat 1982 / 1983 n'aura été qu'un épisode malheureux, puisque le dernier exercice clôt le 30 juin 1984- enregistre un résultat équilibré.

Pour INTERPÊCHE, ! 'année a bien sûr été marquée avant tout par la construction et la mise en exploitation du nouveau chalutier congélateur « LA BRETAGNE » dont nous vous parlons plus loin.

AUTRES ARTICLES

- SoFriNo AUGMENTE SES CAPACITÉS D'ENTREPOSAGE ;
- BAPTÊME DE LA « BRETAGNE » ;
- SPECTACULAIRE OPÉRATION SUR LE « MONT-VENTOUX » ;
- LA PÊCHE À SAINT-PIERRE & MIQUELON (B. Danjou) ;
- RÉUNION DES ANCIENS DE LA SNC ;
- DÉPARTS À LA RETRAITE : Louis Lecossois (cdt), Jacques Poitevin (lt), Louis Boivin (cm) , Norbert Gomez (s.cap.). Antonin Daniel (2m), Auguste Collet (cdt), Henri Sinou (lt), François Saiget (2m), Guy Beslin (s.cap.).

--o-0000-o--

n°106 - décembre 1985

SILLAGE

MOT DU PRÉSIDENT

Vous n'êtes pas sans ignorer, et la presse s'en est fait régulièrement l'écho depuis plusieurs mois, que l'armement français n'est pas dans la meilleure phase de son histoire et que régulièrement sortent de flotte des unités soit pour être vendues totalement, soit pour se voir doter d'un pavillon meilleur marché dans des conditions qui laissent souvent à désirer.

Cette situation est l'aboutissement du manque de négociation dans le passé et du manque de vision d'avenir de certains. La crise ayant été extrêmement longue, la conclusion ne pouvait être autre. Nous sommes donc aujourd'hui confrontés réellement à des décisions fondamentales concernant la survie d'une flotte sous pavillon français, et les perspectives mondiales sur le plan maritime ne nous permettent pas d'envisager une évolution plus favorable.

En ce qui concerne notre Société, grâce aux choix faits il y a une dizaine d'années et aux efforts réalisés par tous, nous sommes sans doute dans une situation meilleure que la moyenne des armements français et nous pouvons envisager l'avenir avec un optimisme raisonnable, conforté par une situation globalement très bonne de l'ensemble du Groupe.

Nous aurons toutefois à tenir compte de ce contexte général et à faire également des efforts. Je crois sincèrement que nous le pouvons et que les solutions pour maintenir notre pavillon en arrivant à limiter son coût existent. Le moment est venu de regarder froidement ensemble notre avenir, c'est-à-dire celui de la compagnie en même temps que celui des personnes qui y travaillent.

Nous avons de très bons atouts, encore faut-il que nous sachions les jouer ensemble de la meilleure façon.

En associant plus particulièrement à nos pensées tous les navigants qui ne seront pas dans leurs familles au moment des fêtes de fin d'année, je vous souhaite à tous pour vous-mêmes et vos familles une bonne et heureuse année.

J.M. BLANCHARD

SITUATION GÉNÉRALE DES SOCIÉTÉS DU GROUPE

Monsieur BLANCHARD a récemment eu l'occasion de faire le point de la situation du Groupe.

Il a jugé que les résultats pouvaient être considérés comme satisfaisants, tant au titre de 1984 que des 9 premiers mois de 1985.

1985 a, d'une façon générale, été marquée par une amélioration par rapport à l'année précédente.

Société Navale Caennaise

Le redressement amorcé en 1983 s'est poursuivi en 1984 et 1985.

Les résultats couvrent les amortissements calculés sur une période de 12 ans, mais il ne sont pas suffisants pour permettre un renouvellement du matériel naval aussi rapide qu'il serait souhaitable.

Sur la ligne C.O.A., le trafic général à la descente a nettement diminué en 1984 et 1985.

La SNC a presque maintenu ses réalisations en augmentant régulièrement sa part de marché, qui est passée au sein de l'armement français de 10,53 % en avril 1983 à 11,94 % en 1985.

Pour les remontées de bois, la SNC a réussi à augmenter ses tonnages, en particulier grâce à l'ouverture en 1985 d'un bureau à Abidjan dirigé par Monsieur Philippe Morvan.

Ce bureau va en 1986 développer ses activités et se diversifier puisqu'un accord vient d'être conclu pour représenter à Abidjan la Torn Lines. Il s'agit d'un armateur qui assure une ligne entre les Etats-Unis et la C.O.A.

La SNC recherche actuellement un navire d'occasion de type « NEPTUN » pour le mettre en service sur la ligne C.O.A.

Pour 1986, il faut s'attendre à ce que la situation reste assez difficile. Il n'est pas prévu en effet de reprise du trafic à la descente, tandis que l'on peut craindre une diminution des exportations de bois au départ de la Côte-ci' Ivoire, ce qui conduira probablement à rechercher d'autres ports de chargement, mais aussi de déchargement.

Sur la ligne Océan indien, opérée dans le cadre du CONSORTIUM CAPRICORNE, l'activité a été bonne, tant en 1984 qu'en 1985.

Cependant, le CONSORTIUM n'a pu enrayer la progression de l'outsider M.S.C.

Au cours des derniers mois 1985, on a senti un certain tassement du trafic.

SudCargos

L'exercice 1984 a été satisfaisant, mais il n'en va malheureusement pas de même en 1985.

Il faut en particulier noter la très forte diminution du chiffre d'affaires sur l'Algérie qui constitue toujours le plus gros de l'activité de SudCargos.

Le trafic sur la mer Rouge s'est encore dégradé.

Cette situation a conduit SudCargos à désarmer alternativement des navires, et cela a touché en particulier le « LUBÉRON » que nous avons dû désarmer.

Dans le cadre de SudCargos, la SNC arme toujours les « MONT-VENTOUX », « NORMANDIA » et « LUBÉRON ».

N.t. V. LEDUC

Les bons résultats de 1984 devraient se confirmer en 1985 pour les liquides en vrac.

Cette Société a dû procéder à une importante réorganisation de ses agences, dont certaines étaient devenues une source de pertes, ainsi, l'alimentation par voie maritime du chai de Quimper a-t-elle été arrêtée. Les livraisons de vins ont lieu désormais à Brest.

Les résultats du « ROCHE-MAURICE », dont la mise en service en 1984 a constitué une évolution de l'activité de N.T.V. LEDUC, correspondent aux prévisions.

La baisse du dollar représente cependant une inquiétude sur certains trafics.

SOGÉNA

SOGÉNA a eu à faire face en 1984 à des problèmes commerciaux et informatiques, ainsi qu'à des pertes sur des filiales qui ont eu pour conséquence un résultat négatif.

Elle aura encore à supporter en 1985, les conséquences des restructurations de plusieurs agences, de la fermeture de l'agence de Grenoble, de la très forte baisse du trafic à Calais et du mauvais fonctionnement de plusieurs de ses filiales.

L'agence du Havre a développé sensiblement ses activités, Rouen et Caen ont dégagé des résultats satisfaisants.

Il en est de même de Blaye et Trignac, dont l'activité essentielle est le stockage des céréales pour le compte de l'ONIC (Office National Interprofessionnel des Céréales).

Malheureusement, pour ces deux dernières, il est à craindre que leurs résultats diminuent, car il est possible que les sorties de blés, qui doivent avoir lieu à la fin de l'année, ne soient pas remplacées avant la prochaine récolte.

L'agence de Calais a été, en 1985, très affectée par la quasi-disparition du trafic de sucre à l'exportation qui constituait une grosse partie de son activité.

L'agence de Marseille a été réorganisée dans le cadre d'un accord avec un confrère marseillais, l'Agence Maritime Générale ; celui-ci a pris effet le 1er juillet 1985.

L'exploitation de l'agence de Grenoble sera définitivement arrêtée le 31 décembre 1985.

Les agences de Dunkerque, Boulogne et Nantes sont toujours dans une situation difficile, par contre Bayonne, Sète, Cherbourg et Saint-Malo sont équilibrées.

- La Division Affrètements Routiers enregistre en 1985 un développement très encourageant. Il le devrait connaître une extension sensible en 1986 avec l'ouverture d'un service transmanche et d'un service sur l'Espagne et le Portugal.

- La Division Bois (scierie et trafics) enregistre peu de changement par rapport à 1984, mais prépare une extension de ses activités tant au niveau géographique que des produits.

- La Division des Affaires maritimes enregistre un développement notable avec l'acquisition de plusieurs représentations d'armements :

- Marti Line
- Syria Europe Line
- Alnaseem Marine Co
- Yemen Gulf Line
- National Navigation Cy

Turquie, Iran, Syrie, Liban, Turquie, Irak, Chypre, Grèce, Arabie Saoudite Yémen du Nord Tramping International

Les résultats de ces nouvelles représentations devraient se faire réellement sentir en 1986.

- La Division Manutention/ Division Stockage et Entrepôts_s'est principalement occupée d'assainir la situation dans plusieurs agences (Grenoble, etc ••.) et travail le sur plusieurs dossiers importants.

- La Division des Affaires générales a procédé à un travail de fond en ce qui concerne la réorganisation administrative de la Société,

- La Division agroalimentaire a oeuvré pour obtenir les bons résultats que nous enregistrons à Trignac et Blaye, pour reconquérir une partie du marché des sucres en 1986 et pour développer nos consignations de céréales dans les différents ports.

- La Direction financière a mis en place de nouvelles procédures pour diminuer sensiblement les frais financiers et gérer de façon efficace la trésorerie.

Il faut signaler que 1er novembre, la SOGÉNA a vendu à AuxPort, la filiale de remorquage de la SNC, son remorqueur Toucan qui est exploité à Cherbourg.

Dans le même temps, la SNC a pris le contrôle complet de la Société AuxPort, dans laquelle l'UNION NAVALE détenait une participation de 50 %. Les quatre remorqueurs sont armés et surveillés techniquement par la SNC

Di vers mouvements de personnel ont eu lieu en 1985 chez SOGÉNA.

- Messieurs Paul Hegmingway et Jean-François Lapeyre ont quitté l'agence de Caen, respectivement pour Sète et Saint-Malo.

- Monsieur Jacques HÉBÉRT a pris la responsabilité de la Direction financière et Monsieur Yves Michelle, la responsabilité de la Comptabilité siège le 3 avril 1985,

- Monsieur Alain Biéché a quitté la Direction de l'agence de Calais. Pour le remplacer, une nouvelle organisation a été mise en place qui concerne les trois agences du Nord, Dunkerque, Calais et Boulogne. Elles sont dirigées conjointement par MM. Gérard Dumortier, Bernard Nord et Franck Bally.

Les fonctions de Monsieur Michel de Bouard, Directeur commercial à Paris, ont pris fin le 14 octobre 1985, Monsieur Didier Robin devient Chef de l'agence de Paris.

Le 1er octobre 1985, Monsieur Jean Delatrré a rejoint la SOGÉNA en tant que Directeur de la Division des Affaires maritimes.

À la suite du départ en retraite de Monsieur Harold Pickersgill, Monsieur Gérard Desclos prend sa succession à la tête du Service Consignation de Caen.

SETRAG

Cette Société a poursuivi son redressement en même temps que le nombre d'opérations anciennes porteuses de pertes diminuait.

Nous vous rappelons qu'elle a désormais concentré son activité sur la réalisation de lotissements, abandonnant complètement la promotion immobilière.

Elle a bon espoir de récupérer, dans les années qui viennent, les pertes antérieures à 1982.

La Présidence de la SETRAG est assurée par Monsieur Daniel Thubaud qui est assisté de Monsieur Claude Montaland .

SoCaRéNaM

Comme nous le laissions entendre dans notre dernier numéro, l'année 1984 a été satisfaisante.

L'amélioration constatée s'est amplifiée en 1985.

La SoCaRéNaM a axé l'essentiel de son activité sur la construction navale et la réparation navale et terrestre.

Elle envisage de se lancer dans la réparation de conteneurs à Dunkerque.

Un article séparé illustre quelques unes des réalisations de cette Société.

SoRéNaM

Le marché de la chaudronnerie et de la mécanique, qui a connu tant de difficultés ces dernières années, parfois dans des entreprises très importantes, est semble-t-il un peu assaini.

Les résultats et l'activité de la SoRéNaM s'en sont ressentis favorablement.

La SoRéNaM réalise en 1985, sa meilleure année depuis qu'elle existe. Il convient de noter que cette Société, en dehors de ses activités traditionnelles, a développé notablement la fabrication de treuils de pêche puisque, après avoir équipé « LA BRETAGNE » d'INTERPÊCHE, les deux « SNEKKAR » de Davigel, elle a aussi fourni les treuils du nouveau bateau de CoMaPêche, « LA GRANDE HERMINE ».

En outre, la création de son bureau d'études a entraîné la vente et la fabrication de machines spéciales destinées aux fibres de carbone dont une a été livrée courant août, à la satisfaction générale, aux Japonais.

SoFriNo

Dans l'entreposage, la très bonne conjoncture s'est maintenue en 1985, ce qui a permis à SoFriNo de dégager des résultats nettement positifs.

Par contre, le secteur surgelé est resté délicat, puisqu'il n'atteint pas tout à fait l'équilibre.

Chez SoFriNo, le 1er janvier 1986 sera marqué d'un évènement important. C'est en effet à cette date que les activités 'entrepasage' et 'fabrications de produits surgelés' seront séparées. Cette dernière sera exercée par une nouvelle Société dénommée SoFriNo SURGÈLES S.A., et dirigée par Messieurs Alain Chéret (Commercial) et Jean-Pierre Feillet (Fabrication).

La Présidence de cette nouvelle Société a été confiée par la SoFiMari à Monsieur Gilles Costey.

En 1985, la SoFriNo a créé à Dieppe, en association avec un transformateur de viandes, la SICADA, une nouvelle filiale, la Société Frigorifique Dieppoise, qui a repris les entrepôts dont la Ville était propriétaire, La capacité de ceux-ci est en cours d'augmentation. Elle passera de 12.000 à 22.000 m3.

INTERPÊCHE

L'exercice 1983 / 1984 avait été équilibré.

Le résultat de l'exercice 1984 / 1985 a été très nettement positif. Les chalutiers ont augmenté leurs apports tandis que 1 'usine trouvait un marché porteur.

Il a été constaté, avec une grande satisfaction que « LA BRETAGNE », à l'exception de la première marée qui doit être considérée comme une période d'essai, a parfaitement répondu aux espoirs qui étaient placés en elle.

Début 1986, Monsieur Yves Robert, actuel Directeur d' INTERPÊCHE, sera remplacé à ce poste par Monsieur Didier Rocquet.

AUTRES ARTICLES

- Quelques réalisations de la SoCaRéNaM en 1984 et 1985 ;
- SOGÉNA Trignac ;
- Un nouveau pas de franchi dans la pêche industrielle ;
- Visite de M. Blanchard en Côte d'Ivoire ;
- Chargement exceptionnel à bord du « MONT-VENTOUX », pour le Brésil ;
- Départ à la retraite : Marin Bigot ;
- Départs à la retraite : Michel Alo (cdt), Bernard Tasset (cm), Henri Le Mal (cdt), Alexandre Tirilly (cdt), Louis David (cdt), Pascal Le Roy (cdt), Yvon Le Calvez (om), François Guérin (lt)

--o-0000-o--

SILLAGE

MOT DU PRÉSIDENT

L'année 1986 qui s'achève aura vu le monde maritime français beaucoup évoluer.

La saignée de la flotte française, inéluctable après plus de dix ans de crise et compte tenu de ses handicaps, s'est accentuée. Après les gros pétroliers éliminés eux prioritairement parce qu'ils étaient devenus tels les dinosaures inadaptés à leur environnement de par leur taille, cela a été le tour des vraquiers gros et moyens.

Inutile de dire que ces sorties de flotte se sont accompagnées de pertes d'emploi, certaines donnant même lieu à des licenciements secs.

La Marine marchande a mis en place, et elle a eu cent fois raison malgré les critiques qu'elle a subies, le pavillon Kerguelen, protégeant ainsi au moins un certain nombre d'emplois et en tous cas le contrôle par des Français des unités qui l'adoptaient en minimisant - sans l'annuler - le différentiel de coût avec un pavillon de complaisance.

Notre ministre a par ailleurs annoncé récemment un plan Marine marchande qui, s'il ne répond pas à toutes les attentes des armements, a au moins le mérite d'en prendre une partie en compte. Notre gouvernement a « retrouvé la Mer » que certains avaient bien perdue depuis quelques années. Souhaitons qu'il aille encore plus loin, mais saluons l'aspect positif de son action.

Nous constatons en France un reclassement important des cartes dans le milieu armatorial.

Autant, à quelques exceptions près, les positions avaient peu bougé depuis dix ans, autant en 1985 et 1986 il a pu être noté des mouvements importants :

- Arrêt de l'UNION NAVALE,*
- Rachat de la N.C.H.P. par DELMAS,*
- Arrêt des activités tramp de l'U.I.M. et rachat de sa position*

MAROC par S.N.C.D. V.,

- Rachat de la C.N.N. par NAVALE WORMS,*

Et ce n'est sans doute pas fini.

L'exploitation des lignes de notre Compagnie s'est poursuivie dans un contexte de contraction des échanges de la France avec les pays que nous desservons. Ceci a été particulièrement notable sur l'Afrique du Nord et à un moindre degré sur la C.O.A.

D'une façon générale et sous des formes diverses, la compétition s'est très sévèrement accrue.

Nous avons poursuivi une politique d'accord avec certains de nos collègues qui porte aujourd'hui ses fruits et qui sera pleinement ressentie nous l'espérons en 1987.

Sur le plan social, nous avons négocié dans le courant de l'année avec les instances représentatives du personnel d'importants aménagements aux conditions d'armement de nos navires et je me plais à reconnaître le sérieux et le sens des responsabilités de nos interlocuteurs qui ont permis d'aboutir à des résultats tangibles, sans heurt, et dans un esprit de solidarité que d'autres compagnies nous envient.

Le métier de marin est un métier difficile et plus que tout autre exposé à la concurrence internationale, car le transport maritime est malheureusement considéré comme un élément négligeable du commerce extérieur d'un pays, et, comme dans tous les autres secteurs soumis à cette compétition internationale, des gains de productivité sont absolument nécessaires.

Nous en avons réalisé en 1986 grâce à la remise en question de situations acquises. Il faudra continuer à rester vigilant dans le domaine des prix de revient pour continuer à lutter avec les meilleures armes possibles contre la concurrence et franchir les quelques années qui nous séparent d'une reprise que nous espérons tous.

Vous aurez par ailleurs le détail des activités du Groupe qui, vous le constaterez dans l'ensemble, ne se porte pas mal.

Nous espérons que 1987 verra nos résultats se confirmer et même progresser.

En cette période de fêtes, je présente à chacun d'entre vous tous mes meilleurs voeux de bonne et heureuse année tant sur le plan personnel que sur le plan de vos activités professionnelles en espérant vous voir trouver au sein de notre Groupe toute satisfaction que vous en espérez.

Ayons aussi ensemble une pensée amicale pour nos marins éloignés aujourd'hui de chez eux et souhaitons leur de bonnes fêtes de fin d'année quelle que soit la latitude où ils se trouvent aujourd'hui.

J. M. BLANCHARD

SITUATION GÉNÉRALE DES SOCIÉTÉS DU GROUPE

Monsieur BLANCHARD vient de faire un tour d'horizon sur la situation du groupe et des difficultés existantes.

L'année 1986 sera donc marquée par une conjoncture délicate et sera considérée comme une année charnière de l'activité maritime.

Société Navale Caennaise

Les résultats sont inférieurs à ceux de 1985. Une des raisons de cette diminution provient du résultat brut de nos activités maritimes.

Sur la ligne C.O.A. ; Il y a diminution des volumes transportés et également diminution de la valeur des frets, tant pour le trafic bois que pour celui des marchandises diverses.

La baisse du trafic affecte surtout les marchandises conventionnelles, base de l'exploitation, alors que le trafic conteneurs n'a pas diminué et tend même à se développer.

Nous avons cependant modernisé en partie notre flotte en remplaçant l' « ARISTÉE » - 18 ans - par le « HÉBÉ » (dont les caractéristiques vous sont données séparément), sister-ship des « THÉSÉE » et « GALATÉE », acheté d'occasion à 5 ans d'âge et nous avons négocié un accord important avec SITRAM qui permet aux deux armements de parfaire leurs services respectifs et de rationaliser leur exploitation.

Nous nous félicitons aussi de la manière dont fonctionne notre accord avec la CAMSHIP.

Nous venons tout juste de finaliser un accord très important avec D.A.L./Woerman Linie - Nedlloyd, armements nationaux respectifs de la R.F.A. et des Pays-Bas sur les trafics C.O.A. dans le cadre de la Conférence COWAC.

Cet accord doit nous permettre de développer nos activités sur la dans le domaine du conteneur, de rationaliser et de mieux étayer notre ligne conventionnelle actuelle, et de nous intéresser à dessertes nouvelles tant en Europe qu'en Afrique

Cette évolution très récente et encore à parfaire, représente une étape nouvelle dans le développement de ce secteur et, nous pensons qu'ainsi, nous serons bien armés tant sur le plan maritime que sur le plan Commercial-Agences pour y faire face.

Sur l'océan Indien, des négociations se déroulent à ce jour pour mettre en place les nouvelles formules qui prendront la suite de CAPRICORNE. Elles ne sont pas très aisées et beaucoup d'évènements peuvent survenir sur ce secteur.

La loi sur la desserte DOM-TOM permettra-t-elle de ramener à la raison M.S.C. ? Rien n'est sûr dans ce domaine et peut-être d'autres ambitions se manifesteront-elles, en particulier chez certain transitaire?

Est-ce que nos partenaires principaux sur cette ligne accepteront de faire une place acceptable aux trois partenaires européens plus petits (DAL/SEAL, HAPAG LLOYD, SNC)? Nous devrions être fixés pour la fin de l'année.

Mutations

Monsieur Jean Delattre, responsable des Affaires maritimes à la SOGÉNA, prendra le poste de directeur adjoint de l'exploitation à la SNC sous le contrôle de Monsieur François LE LEVIER.

Monsieur Claude-Antoine Granier a également été affecté à la Direction de l'Exploitation pour suivre nos activités « Bois ». Nous avons ainsi fortement renforcé nos structures opérationnelles.

Filialisation Activités Maritimes

Le Conseil d'Administration de la Société Navale Caennaise a décidé de filialiser l'ensemble des activités maritimes de la Société dans le cadre d'une restructuration financière de notre Groupe.

La nouvelle Société reprendra la totalité des moyens d'exploitation de la Navale Caennaise (matériel, personnel, lignes, agences, etc ...).

SudCargos

L'exercice 1986 confirme la dégradation des résultats constatée en 1985.

Les difficultés rencontrées sur les lignes Algérie et mers Rouge sont dues à la situation internationale qui ne cesse de se dégrader. Seule la ligne Tunisie reste globalement équilibrée, bien que le chiffre d'affaires et le résultat soient en diminution.

Cette situation a conduit à la vente de deux navires, le « LUBÉRON » et le « NORMANDIA » armés par SNC dans le cadre de SudCargos.

N.t. V. LEDUC

Au niveau des activités portuaires, il résultats des agences de Bretagne, mais donnent pas les résultats escomptés ; vins d'Italie ayant été catastrophiques.

L'activité maritime est juste équilibrée malgré des arrêts du « PIC-SAINT-LOUP » et de l'« ODET » dûs à des avaries importantes.

Les réalisations du « ROCHE MAURICE » sont en dessous des prévisions, suite aux difficultés des relations Franco-Algériennes.

La baisse du dollar compromet certains trafics.

Tous ces éléments conduisent la Société à passer le « PIC SAINT LOUP » et l'« ODET » sous pavillon Kerguelen.

Par contre, la SNC reprendra en direct l'armement du « ROCHE-MAURICE » géré jusque là par la Morbihannaise.

SOGÉNA

Suite aux problèmes rencontrés en 1984 et 1985 et subissant encore les conséquences des restructurations des agences, la SOGÉNA présentera un résultat tout juste équilibré en 1986.

Parmi les évènements de l'année, il faut retenir :

Les agences de Calais, Boulogne, Dunkerque sont placées sous la responsabilité de Monsieur Franck Ballly,

L'agence du Havre continue de développer ses activités. Depuis le 1er janvier 1986, elle a créé un service transit et au 1er juillet 1986, un accord a été passé avec la Société CoMaTran, filiale de la CAT, pour gérer leurs 3 lignes, Atlanticargo, Korean Shipping Cy et DAFRA.

A Nantes, un accord a été conclu avec les Docks industriels pour la création d'un GIE dénommé SoGéDocks à partir du 1er novembre 1986.

A Bayonne, une filiale a été constituée à 50/50 avec Jokelson, la SOBEM. L'activité reste très faible et les premiers résultats sont peu satisfaisants, bien que sûrement meilleurs que si chacun était resté seul.

L'agence de Marseille a été fermée le 1er juillet 1986, la S.N.C ayant repris directement sa représentation.

Il faut signaler aussi que la SOGÉNA fête cette année son cinquantième anniversaire. Diverses manifestations sont ou vont être organisées dans les agences, afin de marquer cet évènement.

Enfin, l'Assemblée Générale du 26 juin 1986 a modifié la structure de la Société qui devient une Société anonyme avec conseil de Surveillance et Directoire.

- Monsieur Jean-Michel Blanchard a été élu Président du Conseil de Surveillance,
- Monsieur Gilles Costey, Président du Directoire, Directeur général, responsable des agences portuaires et de l'administratif en général,
- Monsieur Pierre Langrené, Membre du Directoire, Directeur général, chargé du développement des activités maritimes et du commercial Lignes.

SETRAG

Cette Société poursuit son redressement et l'espoir de récupérer la plus grande partie des pertes antérieures à 1982 se confirme.

Le résultat 1986 devrait être dans la ligne de celui de 1985, grâce à une activité centrée essentiellement sur la réalisation de lotissements.

SoCaRéNaM

Son activité concentrée sur la construction et la réparation navale traverse actuellement une crise qui se répercute sur ses résultats.

SoRéNaM

Si le chiffre d'affaires réalisé est sensiblement le même qu'en 1985, les résultats sont nettement moins bons. Il est vrai qu'ils étaient particulièrement élevés l'an passé.

La crise existant dans le secteur de la construction navale a une incidence sur la SoRéNaM puisque, par exemple, cette dernière fournissait des treuils de pêche aux A.C.M. pour équiper les nouveaux chalutiers. De plus, le marché de la chaudronnerie de type nucléaire n'est plus aussi porteur qu'il y a quelques années.

La Société, cherchant à se diversifier, vient de signer un contrat pour réaliser du matériel de forage, des bennes, etc ... L'exploitation commerciale de cette nouvelle activité se fera à Paris dans les locaux de la SOGÉNA.

Société FRIGORIFIQUE DE NORMANDIE

Dans l'entreposage, la très bonne conjoncture s'est maintenue en 1986, ce qui permet à la Société de dégager des résultats positifs, en progression par rapport à 1985.

Les trafics de viande et de beurre à l'exportation par le Port de Caen ont atteint un niveau important.

Après la réalisation d'une nouvelle chambre froide à Caen en 1986, et l'agrandissement des entrepôts de notre filiale SoFriDI, les perspectives de développement portent :

- sur l'agrandissement possible de l'entrepôt de Villers-Bocage lié à la politique commerciale de notre principal client,
- sur des créations de nouveaux entrepôts en Bretagne, Pays de Loire et éventuellement Nord Est

Les résultats des principales filiales sont tous en amélioration.

SoFriNo SURGELÉS S.A.

Cette nouvelle Société, émanant de la séparation au 1er janvier 1986 des activités « entreposage » et « fabrication de produits surgelés », devrait enregistrer cette année un résultat positif.

Elle bénéficie maintenant d'une installation de stockage ultra moderne équipée d'un palettier mobile qui est de nature à améliorer considérablement les opérations d'expédition des produits.

L'année 1987 verra le lancement d'une nouvelle gamme de produits, les PAILL'HOT. C'est sur cette gamme que reposent les perspectives de développement.

INTERPÊCHE

Le résultat de l'exercice au 31 juillet 1986 est légèrement inférieur aux prévisions, mais reste cependant nettement positif comme celui de 1984 / 1985.

Les apports en tonnage des trois chalutiers de pêche fraîche ont augmenté par rapport à l'an dernier, mais la baisse du dollar et son influence sur le prix du poisson sur le marché américain, ont nivelé les résultats. »

« LA BRETAGNE », chalutier congélateur, a lui aussi réalisé une très bonne année.

SOUVENIRS

« Georges PATIN est un très vieil ami de notre Groupe, administrateur de SOFIMARI. Il a connu une carrière exceptionnelle dans les combustibles où il a pris une place de premier rang. Aujourd'hui à la retraite, il évoque pour nous ses souvenirs d'une époque que beaucoup n'ont sans doute pas ou peu connue. »

J.M.B.11

-oOo-

Que de souvenirs 40 ans après !

par Monsieur Georges PATIN

PREMIÈRE EXPÉRIENCE DE MAIRE ...

Le 6 juin 1944 à Bléville-sur-Orne (7 km au nord de Caen), je vis pour la première fois les soldats anglais qui pensaient prendre Caen dans la soirée.

Hélas ! les Allemands les attendaient de pied ferme à 2 km, en haut de la colline. Ils ne purent passer et le lendemain ils s'installèrent avec nous.

Suite au départ précipité du Maire et de sa famille, soupçonnés de collaboration, le Général anglais, chargé du secteur me demanda de diriger la commune, ce que je fis.

Ma voiture fut remise en état et je commençais mon travail de Maire-remplaçant avec comme objectif: nourrir les habitants de la Commune.

Ma première décision fut de réunir les cultivateurs. Sans vouloir régler des comptes et savoir qui avait collaboré ou non, je décidai de taxer aussitôt la viande (bêtes tuées par les obus que nous recevions journellement) et certains produits agricoles.

- 50 francs le kilo sans os,
- 25 francs le kilo avec os,
- 1 franc le litre de lait,
- 1 franc l'oeuf.

J'allai à Bayeux en voiture et rapportai des légumes secs tandis qu'un cultivateur faisait du pain, tout le monde fut content et eut de quoi se nourrir, sauf la secrétaire de Mairie qui n'approuvait pas ces pratiques autoritaires, dictatoriales.

AUTRE SOUVENIR ... , LES PREMIÈRES ÉLECTIONS D'APRÈS GUERRE

Lorsqu'il y eut les premières élections municipales, les ouvriers vinrent me voir pour me dire qu'ils comprenaient que je ne sois pas sur la liste communiste! Mais, dans le bas de leur liste, il y avait d'écrit « *Votez pour Patin* », ce qui me permit d'être élu Conseiller municipal, mais pas Maire, la « droite » paysanne de l'époque n'ayant pas oublié mes premières décisions.

Quant à la presse dite de « gauche », elle titra « *oubli ou ingratitude* ».

LA VIE PORTUAIRE REPRENAIT ...

Monsieur Georges Guillin, rencontré sur le port, me demanda d'être l'adjoint de l'Officier commandant du Port, chargé d'assister, avec les Officiers américains et anglais, à la réunion journalière sur le déchargement des navires marchands qui arrivaient à Caen, et tout cela pour prendre de vitesse la Compagnie Worms qui avait un candidat !

Aussitôt dit, aussitôt fait ! Monsieur Georges Guillin, qui connaissait le Colonel responsable, me fit engager !

La première réunion avec nos alliés fut assez drôle, car le moins gradé chez eux était Capitaine alors que du côté français, le plus gradé ne parlant pas anglais, était justement Capitaine, accompagné d'un simple Sergent ; moi-même !

Les Américains voulurent me nommer Colonel et les Anglais, moins généreux, Capitaine.

Aussitôt une bonne entente s'installa, et entre autres petits avantages, j'eus très vite des pneus neufs pour ma voiture Citroën.

Je fis évidemment des envieux, dont l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées lui-même qui me demanda timidement si je ne pouvais pas lui en avoir. Situation cocasse, car c'est lui qui distribuait les pneus pour les véhicules dans tout le Calvados !

Par amitié je fis le nécessaire et 24 heures après, tout content de ses nouveaux pneus, il prenait la route de BAYEUX. Arrêté à mi-chemin par la Military Police, ne parlant pas un mot d'anglais et très timide, il ne put s'expliquer, et se vit démonter ses 4 pneus et dût faire du stop pour rentrer à Caen !

Les souvenirs ne manquent pas comme vous le voyez, et ce qui est merveilleux, c'est que l'on ne se rappelle que des bons moments 1

AUTRES ARTICLES

- Fiche technique de l'« HÉBÉ » ;
- SoMarCo, vous connaissez ? ;
- La SoFriNo à l'heure de la mobilité (gestion informatisée des palettes) ;
- Les rapports franco-canadiens autour de St-Pierre ... ;
- Remise de la médaille d'honneur des marins au « NORMANDIA » ;
- SoRéNaM : évolution des productions ;
- Baptême à la SoCaRéNaM ;
- Départ à la retraite de M. Perherin.

--o-0000-o--

SILLAGE

Le Mot du Président

Faut-il marquer cette année d'une pierre noire ou d'une pierre blanche ?

Sil 'on regarde à l'immédiat, pour le maritime, il nous faudra certainement plusieurs pierres noires.

Pour la Navale Caennaise, si l'OCÉAN INDIEN a été relativement correct, par contre, la CÔTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE s'est révélée très décevante pour cause de baisse en quantité et d'aviissement en qualité des trafics, pour cause également de guerre sauvage sur les frets.

Pour couronner le tout, en Février-Mars, un raid sur le capital a été repoussé par le noyau dur familial qui a conservé la majorité de la Société en s'assurant, avec un groupe proche, la majorité absolue de celle-ci.

Il ne restait donc sur le marché qu'environ 32 % des actions dont S.N. C.D.V. a repris un peu moins de 29 %, sans bien sûr que l'invitation leur en ait été faite.

Chacun a déjà jugé.

Pierre noire également en début d'année pour SOGÉNA qui a pâti, comme toutes les entreprises portuaires, d'une activité médiocre des ports français. Des mesures très rigoureuses décidées en juin ont permis de terminer l'année d'une façon plus satisfaisante.

Le reste du Groupe se porte, comme vous le verrez dans l'exposé de situation générale, bien ou même très bien.

Si nous regardons l'avenir, peut-être pouvons-nous avoir certains espoirs, encore ténus, mais réels.

Rencontrant tous d'énormes difficultés, les armateurs européens desservant la C.O.A. tentent depuis l'été de bâtir un accord. Le chemin est semé d'embûches et il est difficile d'oublier en quelques semaines les rancunes accumulées depuis plusieurs années.

Des progrès importants ont été faits. Souhaitons que le succès couronne ces efforts.

Mais ne nous trompons pas ; n'espérons pas par un coup de baguette magique faire payer demain deux francs un fret facturé aujourd'hui un franc. Nous pourrions peut-être

en redresser un peu le niveau, mais nous ne retrouverons des marges bénéficiaires réelles que dans une réduction globale des dépenses grâce à une rationalisation poussée des services et des flottes et certainement une réduction notable de celles-ci sur ce secteur.

Ce sera le prix à payer pour maintenir notre présence

Pour la MÉDITERRANÉE un accord vient tout récemment d'intervenir avec les Chargeurs réunis aux termes duquel SudCargos opérera l'ensemble des lignes du Maghreb de ses anciens partenaires S.N.C.M., Daher, nous-même, et des Chargeurs réunis.

Notre part dans ce SudCargos élargi sera bien sûr réduite, mais cet accord lui permettra, d'une part d'équilibrer largement son exploitation, d'autre part de devenir, et de très loin, le principal opérateur maritime en Sud France sur la Méditerranée.

La fin de l'année 1987 aura vu également une restructuration importante du Groupe qui aboutira dans le premier semestre 1988 à une spécialisation marquée de chacune des sociétés au sein d'une structure financière claire.

Nous espérons grâce à cette rationalisation une exploitation plus efficace de chacune de nos activités, des résultats améliorés et donc des possibilités de développement plus importantes, et tout particulièrement pour nos activités maritimes qu'il faut absolument stabiliser.

Je sais que chacun de vous est conscient des problèmes de l'heure, de même que j'apprécie les efforts qui ont été faits et les sacrifices qui ont été consentis.

Je formulerai donc le voeu que cette année voie la fin de la crise des activités maritimes qui dure depuis quinze années et nous permette d'envisager l'avenir avec plus de sérénité.

À chacun d'entre vous, ainsi que pour vos familles, tous mes voeux de bonne et heureuse année, tant pour les navigants que pour les sédentaires de la Navale Caennaise, et tous les collaborateurs des autres sociétés avec comme toujours un sentiment particulier pour les Marins qui en cette période seront éloignés de leurs familles.

J.M. BLANCHARD

SITUATION GÉNÉRALE DES SOCIÉTÉS DU GROUPE Société Navale Caennaise

La situation est plus difficile qu'en 1986.

Sur la ligne **C.O.A.**, on constate une diminution des tonnages transportés dans le sens Nord/Sud, ainsi qu'une dégradation des taux de fret. Ceci est dû principalement à la mauvaise situation financière de la plupart des pays africains, conséquence de la crise pétrolière et de la mévente des produits café et cacao.

Pour ce qui concerne les bois, la vive concurrence qui sévit sur ce trafic a également entraîné une diminution importante des taux de fret.

Tout ceci nous a amenés à reconsidérer la flotte sur cette ligne et à nous séparer du "PHRYNÉ" ; trois navires, compte tenu de nos accords avec Woermann, Nedlloyd devant suffire pour assurer nos transports.

La situation, en fait, est préoccupante pour tous les armements desservant ce secteur, à tel point que les principaux armements européens se concertent actuellement afin de parvenir, par le biais de rationalisation des flottes et de partage de quotas, à une stabilisation, voire une amélioration de cette desserte.

Sur la ligne océan Indien, nous constatons également une dégradation du marché par rapport aux années précédentes.

La concurrence, MSC en particulier, continue de progresser et représente aujourd'hui, 45 % du tonnage sur La Réunion et dessert de plus en plus de ports, ce qui a pour conséquence, une baisse pour Capricorne des taux de fret et du volume de trafics.

Les résultats du pool restent cependant positifs et un service de petits bateaux feeders, actuellement à l'étude, devrait permettre au CAPRICORNE de conserver une place prépondérante sur ce secteur de l'Océan Indien.

Dans le cadre de la restructuration et du reclassement des titres, la SNC a été amenée à se séparer des actions SOFIMARI.

SUD CARGOS

SudCargos va élargir son champ d'activités et exploiter, à compter du 1er janvier 1988, en plus de ses lignes actuelles sur l'Algérie et sur la Tunisie, la ligne des Chargeurs réunis sur le Maroc.

Ceci intervient à la suite d'un accord signé le 25 novembre 1987 entre les anciens actionnaires de SudCargos et la Compagnie Maritime des Chargeurs réunis qui se traduit par l'entrée de ceux-ci dans le capital de la Société SudCargos, qui dorénavant, comportera deux groupes d'actionnaires à égalité,

- d'une part le groupe SNCM - SNC ;
- d'autre part le groupe Chargeurs Réunis - Daher.

La position de SudCargos l'ensemble du Maghreb, ce toute possibilité nouvelle importante du trafic sur

se trouve ainsi nettement confortée sur qui ne l'empêche pas de rester ouverte à de lignes maritimes, car la diminution l'Algérie ne se trouve pas compensée.

N.t. V. LEDUC

L'activité des agences de Bretagne a été recentrée essentiellement sur le trafic vins. Pour les agences de la Méditerranée, la situation s'est dégradée. Les importations de vins d'Italie restant très réduites, les activités se diversifient :

À Sète, regain d'activité en fin d'année de la SP NTV SOGÉNA, grâce à l'agence de Canadian Shipping et au contrôle d'un important contrat de tramping sur l'Algérie.

À MARSEILLE :

- Expédition de vins en conteneurs vracs et bouteilles à destination de l'Océan Indien ;
- Stockage d'huiles et d'engrais liquides.

ACTIVITÉ MARITIME

L'immatriculation aux Kerguelen du « PIC-ST-LOUP » et de l'« ODET » donne actuellement satisfaction et la présentation des navires est nettement améliorée.

Le « ROCHE MAURICE » a pris le nom de bénéficiaire de marchés protégés qui auraient corrects, s'il n'avait dû s'arrêter pour importants.

« VACCARÈS ». Son activité dû permettre des résultats des problèmes techniques

L'activité de Conseil et d'Etudes en Transport (SECOTRAN) a vu se concrétiser deux opérations importantes, l'une pour le compte de Médecins du Monde « Un navire pour le Liban ! », l'autre à destination de la Guyane.

Enfin, l'activité de courtage d'affrètement (HELMGALE) est installée depuis le 1er septembre à MONTPELLIER et enregistre depuis lors, des résultats très satisfaisants.

Société DE GÉRANCE & DE NAVIGATION

Soumise comme tous ses confrères à une conjoncture particulièrement difficile dans le secteur des agences de lignes, la SOGÉNA a été l'objet au cours de l'exercice 1987 d'une réorganisation très importante.

Aux accords locaux mis en place fin 1986 :

- À Bayonne avec Jokelson par la création de la SOBEM,

- À Nantes - Saint-Nazaire avec les Docks Industriels par la création du G.I.E. SoGé-Docks se sont ajoutés en 1987

- la réorganisation de l'Agence de Dunkerque qui est installée chez un confrère, la Société Lemaire ,

- la fermeture de l'agence de Cherbourg,

- la conclusion de nouveaux accords avec NTV Leduc pour les agences de Brest et Sète qui travaillent désormais sous l'enseigne NTV - SOGÉNA.

- l'arrêt de l'activité Affrètement Routier qui concernait Boulogne, Saint-Nazaire, Blaye et Bayonne. Elle a été reprise par la Société SELI constituée par Madame Pizzamiglia avec le transporteur Vialle.

De leur côté, les frais de Siège ont été considérablement réduits.

À l'effet du 1er janvier, la SOGÉNA fera apport de ses activités maritimes à une nouvelle Société dénommée « SOGÉNA MARITIME » et de ses activités stockage de vrac qui concernent essentiellement les agences de Trignac et de Blaye à la SoFriNo.

Dans le courant du premier semestre 1988, la SOGÉNA actuelle disparaîtra pour être absorbée par la SoFiMari.

L'activité des agences a montré au cours des derniers mois de 1987 un certain redressement dont on peut espérer qu'il se poursuivra en 1988.

Il n'y a pas eu de modification dans la direction des agences, à l'exception de :

- Calais dont le Directeur est, depuis le 1er novembre, Monsieur Antoine Ravisse,

- Paris et Strasbourg dont la direction est respectivement assurée par Mademoiselle Élisabeth de Gregorio et Mademoiselle Pascale Penchenat.

SETRAG

Cette Société confirme son redressement et va dégager des résultats satisfaisants permettant la récupération des déficits antérieurs.

Le résultat 1987 sera semblable à celui de 1986 avec une activité toujours orientée sur la réalisation de lotissements

SoCaRéNaM

Les résultats 1987, légèrement positifs, montrent à quel point il est difficile de travailler dans le secteur de la construction et la réparation navale. Cependant, l'activité se maintient.

L'activité a été irrégulière tant à Boulogne qu'à Dunkerque ou Calais.

La conclusion heureuse d'une affaire litigieuse permet à la Société de faire un résultat très correct.

Boulogne continue à construire des bateaux de pêche, Calais est alimenté par les travaux du tunnel, Dunkerque attend la reprise d'activité du Port.

SoRéNaM

Le bilan 1987 fera apparaître un résultat légèrement positif. Les secteurs nucléaire et pétrochimique, qui représentaient dans les années passées l'essentiel de l'activité SoRéNaM, continuent de baisser. D'importants contrats, notamment avec la COGEMA, ont permis de maintenir une bonne activité durant les trois premiers trimestres.

La fin de l'année s'est révélée, par contre, relativement difficile. Fin 1986, la Société a obtenu le diplôme "RAQ-2" délivré par le S.I.A.R. (Service de Surveillance industrielle de l'Armement) qui lui a permis de réaliser des structures internes des sous-marins nucléaires nouvelle génération.

L'année 1987 a vu le regroupement des deux ateliers Chaudronnerie, Mécanique sur le site de Moul. Ce déménagement a perturbé d'une façon notable, l'exploitation.

Lors du Conseil d'Administration du 22 septembre 1987, Monsieur Blanchard a informé les administrateurs que Monsieur Thubaut prendra sa retraite le 31 mars 1988. Monsieur Joël Val a été nommé Directeur général, il remplacera Monsieur Thubaut au poste de Président fin mars 1988.

Société FRIGORIFIQUE DE NORMANDIE

Pour l'entreposage frigorifique, la conjoncture économique est aussi bonne que l'an passé. Ceci permet à la Société de dégager des résultats largement positifs identiques à ceux de 1986.

L'activité repose toujours sur les trafics de viande et de beurre avec cependant une ferme volonté à les diversifier en fidélisant une clientèle privée.

Les nouvelles réalisations et les perspectives d'investissements vous sont présentées dans un article séparé.

Les résultats des principales filiales sont satisfaisants ; les docks et frigos de BORDEAUX étant cependant en retrait par rapport à 1986.

SoFriNo SURGELÉS S.A.

SoFriNo SURGELÉS SA réalisera cette année avec près de 7.200 tonnes de production et de vente, une progression voisine de 10 %, et devrait enregistrer un résultat positif.

PAPILL'HOT est désormais largement référencé et ses ventes conformes aux objectifs.

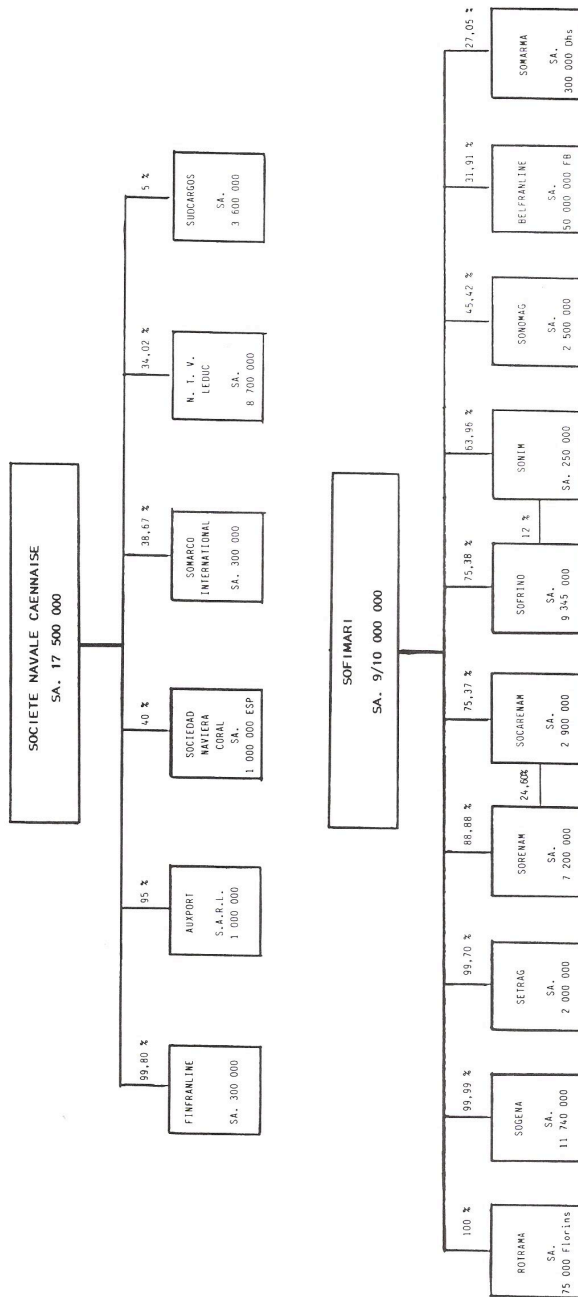
L'accord prévu avec la Société Wigan devrait intégrer SoFriNo SURGELÉS SA dans un groupe agroalimentaire d'une taille compatible avec les nouveaux marchés européens (3 usines, plus de 40.000 tonnes).

INTERPÊCHE

Le Groupe a décidé de céder les participations qu'il détenait dans cette Société. Il a voulu ainsi se démarquer du secteur de la pêche bien que les résultats enregistrés au **31** juillet 1987 soient très satisfaisants.

Toutes les modifications de participation et restructuration, dont nous vous avons fait part dans le commentaire, en particulier celles de la SOGÉNA, nous amènent à vous présenter le futur organigramme qui distingue très nettement les activités maritimes

ORGANIGRAMME 1988 SIMPLIFIE



Société Navale Caennaise, Caen
WOERMANN-LINIE AFRIKANISCHE SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH,
Hamburg
NEDLLOYD LIJNEN BV, Rotterdam

EXPLICATIONS DE L'ACCORD

Les développements particuliers dans le domaine maritime durant les dernières années, se sont manifestés par des efforts de rationalisation, intégration et coopération étroite entre les lignes de navigation, plus particulièrement dans les services des lignes appartenant aux conférences maritimes. L'évolution des frais a soutenu cette tendance. Le trafic des conteneurs est un des résultats les plus frappants, progrès mondial dont l'Afrique de l'Ouest ne peut s'exclure. On peut même dire que le phénomène de la conteneurisation revêt une dimension éminemment politique.

Le trafic entre l'Europe et l'Afrique de l'Ouest et du Centre est en crise depuis plusieurs années.

Il faut noter en particulier :

- a) l'évolution des frais dans tous les domaines,
- b) une diminution de la productivité dans les ports,
- c) une agressivité de plus en plus évidente de la part de certaines lignes maritimes,
- d) une baisse générale du volume de trafic.

Il est absolument clair qu'une solution des problèmes découlant de ces difficultés demeure dans une concertation des efforts entre lignes sympathisantes, essayant d'harmoniser au maximum l'offre d'un service de haute qualité.

Cette solution semble se trouver dans deux secteurs :

- a) une réduction du nombre des navires desservant les ports et,
- b) une diminution des navires conventionnels au profit des porte-conteneurs.

Le phénomène de la conteneurisation est désormais irréversible sur la côte ouest-africaine; introduit au départ par le biais des trafics des produits industrialisés nord-sud, il s'est imposé ensuite au trafic sud-nord.

Afin d'offrir aux utilisateurs de transports des possibilités optimisées dans les deux sens de trafic, et couvrant tous types de marchandises, les armateurs doivent continuer d'offrir une fréquence de départs satisfaisante, tout en utilisant des flottes rationalisées et concentrées. Ceci conduit tout naturellement certains armateurs à se regrouper, afin d'assurer à leur clientèle le meilleur service possible. Ces regroupements contribuent à éviter des phénomènes de compétition interne nuisible, et au contraire conduisent à des rapports de concurrence loyale basés sur des services de haute qualité obéissant aux besoins du commerce. Ces armements s'abstiendront de toute initiative contraire au maintien des équilibres de longue date.

Quels sont les avantages d'une telle restructuration des services ?

1) Plusieurs armateurs se trouvent dans certains groupements, ces groupements opèrent sur un nombre restreint de navires avec une capacité bien rationalisée.

2) Les frais sont donc minimisés avec des conséquences positives sur le niveau du taux de fret.

3) Les armateurs se regroupant, ils sont d'accord pour une application commune des éliminations des rabais. en mesure de taux de fret, se mettre y compris

4) Un service entièrement rationalisé entre plusieurs lignes, de préférence géré par un pool, est de nature à offrir à la clientèle un service de première classe, rapide, fiable et profitant du "know how" de chacun des membres du groupement.

Dans ce cadre, la Société Navale Caennaise la Woermann Linie et Nedlloyd Linen ont décidé de mettre en commun leurs ressources dans le trafic sur l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Ces trois armements ont ainsi réussi à diminuer leurs frais tout en accroissant leurs services et en renforçant leurs relations avec leurs partenaires africains.

Le fondement de cette coopération réside dans l'emploi initial de trois porte-conteneurs, qui ont remplacé environ dix à douze navires conventionnels, les trois porte-conteneurs sont complétés par une flotte de navires conventionnels, afin d'offrir à la clientèle africaine et européenne, la possibilité de charger des cargaisons ne pouvant être enlevées en conteneurs.

D'un autre côté, les trois lignes désirent continuer à bénéficier de leur renommée sur les différents marchés et il est donc nécessaire, dans cette coopération, d'avoir recours à une certaine souplesse en ce qui concerne l'offre d'espace sur les navires. L'horaire rationalisé ne peut pas toujours permettre aux armateurs de desservir régulièrement chaque port de chargement et de déchargement. Par conséquent, il est absolument nécessaire, dans ce contexte de permettre aux trois armateurs de charger leurs cargaisons sur un même navire.

SNC, WL et NL offrent donc à la clientèle, la possibilité de charger des conteneurs respectifs sur un même navire, grâce à des accords internes nommés « *slot charter exchange* ».

Il s'agit d'un système suivant lequel un navire faisant partie intégrante de la flotte de l'un des partenaires est mis à la disposition de l'ensemble des membres du groupement. Ces derniers louent chacun un certain nombre de cellules sur les porte-conteneurs, et utilisent l'espace ainsi sous leur contrôle pour transporter leurs marchandises en utilisant leur connaissance.

Par exemple, la SNC loue un certain nombre de cellules sur un navire Nedlloyd et l'utilise avec ses propres conteneurs et connaissances. Ces lots seront donc purement SNC et réputés français. Simultanément Nedlloyd émettra également son connaissance pour d'autres marchandises sur le même navire. Ces dernières seront, bien entendu, hollandaises.

En principe, la même philosophie peut être adoptée dans le domaine des transports conventionnels. Un navire conventionnel pourrait transporter des cargaisons appartenant aux divers « *partenaires* » par un arrangement dit « *space charter!* ».

On voit donc que, dans ce type de coopération inter-armatoriale, chacun des partenaires utilise une certaine partie de chaque navire pour son propre compte.

Dans ces conditions, il convient de bien distinguer

- d'une part, les navires, leur appartenance, leur pavillon, etc. •• pour lesquels chacun des armateurs nationaux membres du groupement reste responsable vis-à-vis de son administration,

- d'autre part, l'affectation des marchandises pour laquelle, dans un tel système, seul le critère affréteur de slot ou d'espace/émetteur de connaissance peut être pris en compte pour déterminer la nationalité de la marchandise.

Les deux éléments constituent l'esprit et le fondement de la coopération entre les trois lignes nationales européennes précitées. Ces dernières sont ouvertes à l'élargissement de ce type de coopération avec leurs collègues nationaux africains.

Il va de soi que les partenaires du groupement sont soucieux de ne pas entraver le fonctionnement harmonieux des accords maritimes éventuels existant d'État à État et que, dans cet esprit, des arrangements ont été pris garantissant une division équitable des espaces et des performances.

- Deux cuves de stockage de gaz embarquées à Marseille (CAPRICORNE) ;
- Prototype d'une machine à forer (SoRéNaM) ;
- Développement de la SoFriNo, construction d'un entrepôt ;
- Du matériel pour une sucrerie camerounaise, embarquement sur le « CAM ÉBÈNE » au Havre ;
- Double lancement à Boulogne. Nouveau profil de la SoCaRéNaM ;
- De Boston ... au « THÉSÉE » : un sauvetage ;
- Repas amical des Anciens ;
- Départs à la retraite : Henri Zécri, Adolphe Stéphant, Jean Delaune, Jean Buchon ;
- Décès : Fernand Le Pesant (chef), Eugène Lesage (cdt R), Joseph Jégo (cdt R).

La SNC, la SOFIMARI et leurs filiales

La Société NAVALE CAENNAISE a été constituée par un Armement local et régional, la Maison LAMY dont les origines remontent à 1837.

D'abord, Société en commandite, Gaston LAMY & Cie, elle s'est transformée en 1933 en Société Anonyme sous le nom de Société Navale Caennaise (anciennement Gaston LAMY & Cie).

Autrefois spécialisée dans les transports de charbons, puis des minerais bas-normands, elle a modifié complètement ses activités après la guerre 1939-45 pour développer ses lignes régulières sur l'Afrique du Nord, l'Afrique Noire, l'Océan Indien et le tramping international.

Au cours de son existence, elle a créé un certain nombre de filiales dans le but de compléter ses activités et même d'en créer de nouvelles.

C'est ainsi qu'on peut citer les principales :

1937 - Société de Gérance et de Navigation -SOGÉNA : Transit, manutention, consignment et gérance de navires. 1947 - Société Frigorifique de Normandie - SoFriNo : Entreposage frigorifique, fabrication de produits surgelés.

1948 - Société Maritime d'Affrètements et de Représentations commerciales - SoMarCo : Affrètement, agences générales de lignes, courtage, achat et vente de navires - à Paris.

1956 - Sociétés de Réparations navales et de Mécanique - SoRéNaM : Mécanique générale, chaudronnerie, construction et réparation de navires.

1957 - Société Maritime de Travaux de Menuiserie - SoMaTraM: Menuiserie industrielle.

1967 · Société d'Etudes de Travaux et de Gestion - SETRAG : Opérations immobilières et promotionnelles.

Par ailleurs, la S.N.C. et plusieurs de ses filiales, ont pris des intéressements importants, soit dans les sociétés de pêche (NORMANDIE-PECHE, CHALUTIERS MALOUINS, PÊCHERIES DE FÉCAMP, Société St-PIERRAISE DE PÊCHE/SAINT-PIERRE ET MIQUELON, C.I.A.P./LA RÉUNION), soit dans des quirats de navires à la Grande Pêche (NÉVÉ), thoniers-congélateurs (Île de SEIN, BISCAYA, MORGAT), chalutiers, etc ...

En 1969, la SNC s'est scindée en deux :

- La Société Navale Caennaise proprement dite qui a conservé les activités purement maritimes.

- La Société FINANCIÈRE, MARITIME et INDUSTRIELLE - SOFIMARI - qui a reçu en apport de la SNC ses participations dans les autres filiales présentées dans cette brochure.

Société Navale Caennaise

FLOTTE

- Tramping international : AMPHIOPE-CALYMENE
Grumiers : ARISTEE-PROMETHEE-THESÉE-GALATÉE-PROTÉE-
ÉGÉE-THISBÉ
Polythermes • Reefer : HEBÉ (240.000 cbft)-CIRCÉ-NÉLÉE (125.000 cbft)-
DANAÉ (180.000 cbft)-
NOÉ (88.000 cbft)-AMALTHÉE-BORÉE (140.000 cbft)
Transports de liquide (en copropriété) : ASTRÉE-MAGUELONE
Marchandises diverses : ALCÉE - NIOBÉ
Quirats : 6 bateaux

LIGNES RÉGULIÈRES DESSERVIES

Afrique du Nord/Nord France et Sud France Côte d'Afrique/France· Espagne
Océan Indien/Sud France · Méditerranée

FILIALES

- AUXPORT : Remorquage à Caen et Cherbourg: 4 remorqueurs
- FINFRANLINE: Transports Baltique/Nord France: 1 navire
- MIFANAMPY: Transports Océan Indien/Méditerranée
- CHALUTIERS MALOUINS: Grande Pêche: 3 chalutiers

PARTICIPATIONS

- UNION MARITIME DE DRAGAGE
- SOCIÉTÉS IMMOBILIÈRES
- SOCIÉTÉS DE PÊCHE et QUIRATS NAVIRES (voir pages14-15)

SOFIMARI

Société financière maritime et industrielle.

Les participations de cette Société sont réparties entre les activités suivantes :

Maritime

- SOGÉNA: Transit, Manutention, Consignation (voir page 4)
- SoMarCo : Transit, Affrètements, Agence de lignes (voir page 5)
- SoMarCo Londres: Affrètements
- ROTRAMA Rotterdam : Affrètements, Consignation
- BELFRANLINE Anvers : Transports maritimes, Transit, Consignation
- SOMARMA Casablanca : Consignation, Transit, Agence de lignes
- SoMaGéNa St-Malo : Consignation, Transit, Chai à vin

Entrepôts frigorifiques - Surgelés

- SoFriNo : (voir page 6)
- SOFRIMA : Entrepôt frigorifique à Cherbourg
- SOMAGEL : Entrepôt frigorifique à St Mâlo
- E. F. B. : Entrepôt frigorifique à Brest - Surgelé

Bois et Combustibles Divers

- SoMaTraM Caen: Menuiserie industrielle (voir page 10)
- Caen BOIS: Négoce
- Éts PATIN : Paris

Mécanique - Chaudronnerie

- SoRéNaM : Caen et Moulth
- SoCaRéNaM : Calais et Boulogne

Divers

(voir page 7)

- SONOMAG Caen : Magasins généraux (voir page 12)
- SETRAG Caen : Opérations Immobilières et promotionnelles (voir page 11)
- Stés CIVILES IMMOBILIÈRES: Caen - Rouen - Région parisienne (voir page 12)
- Sté de DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL DE NORMANDIE

--o-0000-o--