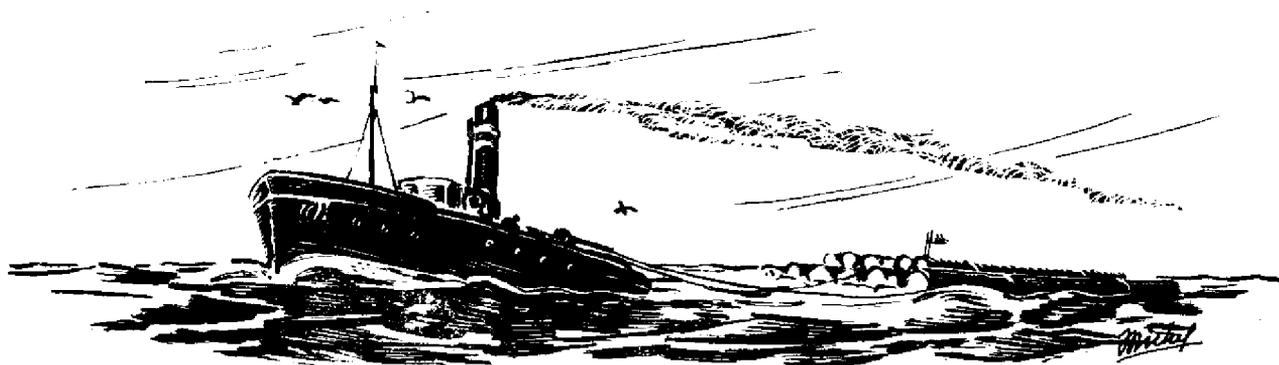


# A PROPOS DE L'AMENÉE EN FRANCE DES BOIS AFRICAINS FLOTTANTS PAR RADEAUX DE HAUTE MER



Le transport des bois africains en France, est actuellement freiné au départ, en raison de l'insuffisance de l'équipement portuaire des territoires producteurs et de la pénurie de navires. En outre, les tarifs appliqués, grèvent lourdement le prix de revient des bois. Il est donc du plus haut intérêt de rechercher des procédés qui permettraient de surmonter cette situation défavorable.

Le remorquage de trains de bois, soit en radeaux de grumes, soit par chalands, paraît susceptible d'apporter une solution au problème.

Nous avons publié dans le n° 3 de cette Revue un article de M. F. CERMAK sur la confection de radeaux de grumes flottables, et le remorquage de ces radeaux en haute mer.

Comme il fallait s'y attendre, cet article a rencontré quelque scepticisme.

Les principales objections opposées au système, se rapportent aux possibilités de remorquage de masses aussi importantes que des radeaux de 10.000 mètres cubes sur de grandes distances, à la tenue en mer des radeaux et enfin aux résultats financiers de l'opération.

La confection des radeaux et leur tenue en

mer sont effectivement des problèmes délicats, mais l'idée paraît suffisamment intéressante pour donner lieu à une expérimentation.

Le problème du remorquage en mer semble au contraire ne pas soulever de difficultés techniques insurmontables. La Marine française vient de réaliser une expérience très instructive à cet égard par le remorquage en septembre 1947 de deux éléments de quai flottant de 1.200 tonnes et un troisième de 600 tonnes (Port d'Arromanche), de Brest à Dakar. Les grands éléments faisaient 60 mètres de longueur sur 20 de largeur. Deux nouveaux grands éléments ont été remorqués en octobre et novembre et sont arrivés à bon port après avoir essuyé une violente tempête au large des côtes du Portugal.

Le procédé du remorquage en mer est d'ailleurs couramment utilisé en Amérique pour le transport de bois par chalands, et les résultats financiers obtenus sont satisfaisants.

Les exemples rapportés ci-après, relevés dans la Revue « The Timberman » de décembre 1947 et janvier 1948, nous paraissent confirmer l'intérêt de cette solution.

## 1° Le transport des bois par chalands.

Une campagne active et couronnée de succès a été effectuée en 1947 par la « **Compagnie de remorquage océanique Sause Frères** » de Garibaldi, Oregon, spécialisée dans le transport sur chalands de grumes et de bois débités. Cette Société détient l'autorisation d'effectuer le service de remorquage par mer, entre la rivière Colombia et la ville de Crescent en Californie.

Les grumes sont transportées sur deux chalands de mer, en acier, de 40 mètres de longueur, 15 mètres de largeur et 4 mètres de tirant d'eau ce qui convient parfaitement aux eaux peu profondes des ports de la Côte de l'Oregon.

Ces chalands emportent environ 1.000 m<sup>3</sup> de grumes. Le remorqueur à moteur Diesel, a une puissance de 800 HP.

**Les directeurs de la Compagnie estiment que les chalands sont plus robustes pour le transport des grumes, que les radeaux, quoique la charge emportée soit considérablement inférieure avec les chalands.** Ces derniers sont considérés comme plus sûrs, et la vitesse plus grande permise au remorquage, augmente la rapidité de rotation.

Par exemple, le voyage aller-retour de la baie de Tillamock à Westport est facilement effectué en 36 heures pour une distance de 180 km. dans chaque sens.

Extraits de « The Timberman ».  
Décembre 1947.

## 2° Le voyage d'un chaland.

Un chaland de haute mer de la Foss-Launchnhd Tug Cie de Seattle, a effectué avec plein succès un voyage aller et retour aux Hawaï, transportant 6.000 m<sup>3</sup> de grumes. Il alla de Vancouver à Honolulu et retourna à Longview (Etat de Washington) avec une cargaison de 2.600 tonnes de matériaux divers.

Selon les renseignements officiels donnés par la Compagnie, un prochain chargement doit être pris à Longview et Coos Bay.

Extraits de « The Timberman ». /  
Janvier 1948.

\*\*

On est donc en droit de penser que, si le transport de bois en grumes par chaland remorqué est effectué de façon courante le long des côtes ouest de l'Amérique du Nord et même à travers le Pacifique il doit également être possible d'Afrique en Europe.

Il s'agit en définitive d'étudier le procédé le plus adéquat, chaland ou radeau, et d'en mettre au point les conditions d'emploi.

M. F. CERMAK n'est d'ailleurs pas le seul, en France à avoir lancé l'idée de l'amenée des bois par radeau. Nous sommes heureux de publier ci-après les brevets déposés en 1940 et 1943 par M. P. BROET, qui apportent une contribution importante à l'étude de ce problème.

*Un essai de remorquage de grumes de l'Alaska à Puget Sound a été couronné de succès. Il a été effectué par le remorqueur « Prosper » trainant deux radeaux emportant ensemble 2.500 mètres cubes. Le voyage dura 28 jours et fut effectué sans incident.*

The Timberman Janvier 1948.

