

LES TRANSPORTEURS DE PRODUITS CHIMIQUES

L'utilisation de l'acier inoxydable offre de nouveaux débouchés dans le transport maritime. Celui des vrac liquides, alcool et vins, produits chimiques acides ou basiques et dérivés du pétrole. Le développement des parcel-tankers, navires d'un tonnage important autorisant le transport simultané de cargaisons de nature différente, permet d'envisager un avenir prometteur mais la place est déjà occupée par les groupes Alico et Stolt Nielsen entre autres.

Le premier navire français construit dans ces conditions est le CASIMIR LE QUELLEC de la société française Navinox. Le transport des produits chimiques connut un développement important au début des années soixante. C'est ce qui incita la Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux fut commandé en Hollande quatre sister-ships de 6.600 t de port en lourd de la série des DELCHIM ALSACE. Le groupe Worms commande pour sa part les POST ENTENTE et POST ÉNERGIE ainsi que le CHIMISTE NANTES. Si ces trois navires connaissent une bonne activité sur le marché de l'affrètement, il n'en est pas de même des DELCHIM qui seront vite vendus à l'étranger. Le groupe Louis Dreyfus est présent sur ce marché par l'entremise de sa filiale britannique Burries Markes Ltd principalement. De petits tankers sont exploités au sein d'Interchein mais l'ensemble de la flotte est cédée en 1990 au géant norvégo-américain Stolt-Nielsen.

La Sté NAVALE CHARGEURS DELMAS -VIELJEUX décide en 1972 de s'intéresser au transport des produits chimiques liquides. C'est donc le 20 octobre 1972, qu'elle signe avec les chantiers néerlandais De Waal et Van Der Werf (groupe Rijn-Waal) de Deest (Nimègue), implantés sur les bords du Waal, la construction de quatre "chemical tankers" de 6 540 tdw destinés au transport de produits chimiques liquides, de solvants, de lubrifiants, et d'huiles végétales et minérales.

Cette commande représente une étape importante dans le développement des activités de la SNCDV, qui exploite des lignes maritimes régulières entre les principaux ports de l'Europe occidentale et le continent Africain, des navires de ligne et quelques tankers spécialisés dans le transport des vins et des huiles végétales.

Les échanges de produits chimiques entre les pays européens, sur un marché en expansion, accusent de forts taux de croissance. L'augmentation des capacités de production, tant pour la chimie minérale que pour la chimie organique, ainsi que la saturation des marchés nationaux de certains pays européens parmi les plus industrialisés, ont rendu indispensable la recherche de nouveaux débouchés.

C'est dans cette perspective que la SNCDV, forte de l'expérience déjà acquise en matière d'exploitation de tankers spécialisés, dont les débuts remontent à 1947, décide de s'introduire dans le secteur des transports de produits chimiques. Ce secteur reste en effet inexploité sous pavillon français, tandis que la plupart des pays de la Communauté Economique Européenne ont compris depuis plusieurs années les possibilités qu'il offrait.

C'est au début de 1974, avec la mise en service du Delchim Alsace, que la SNCDV inaugure la nouvelle activité de transport de produits chimiques. La livraison de ce navire est suivie par celle de trois sister-ships les « Delchim Béarn », « Delchim Cévennes » et « Delchim Dauphiné ». Ces tankers seront exploités sur le trafic européen de la Baltique à la Méditerranée ainsi que dans le cadre d'un service transatlantique entre l'Europe et la côte est des Etats-Unis.

Entre le moment où est passée la commande de ces navires et leur livraison, survient en octobre 1973 la grande crise pétrolière qui touche profondément l'industrie pétrochimique mondiale, entraînant une diminution considérable des cargaisons à transporter, principalement entre les ports européens. Ce retournement de conjoncture imprévisible est à l'origine de la cessation de l'activité des Delchim en 1978, moins de cinq ans après sa création.

Sté. NAVALE CHARGEURS DELMAS VIELJEUX (1974)

DELCHIM ALSACE (1974-1978)

4038g. 2353n. 6645d. 111.5 loa-104.02pp x 16.74 x 8.79 meters (7.04 draught). Two Vee 16 Cyl. S.C.SA. oil engines of 6.000 Cv Dr. geared to screw shaft by Sté. Crépelle, Lille. 14.5 knots.



02.02.1974: launched and 1974 completed by B.V. Scheeps. v.d. Werf (343), Deest as DELCHIM ALSACE for Sté. Nav Chargeurs Delmas Vieljeux, Dunkerque.

1978: sold to Lubrizol Shipping Inc., Liberia and renamed LUCOR MANOR.

1988: sold to J.O. Odjell, Norway.

1991: sold to Crusader Nav. Inc. (Kjell Hofslie), Norway and subsequently transferred to Haldan Ditlev Simonsen Mgt. Renamed TOL TRADER.

1998: sold to Blacksea Trad. C'. S.A. (Panama) and renamed BABUR KAPTAN

- Sister-ships: **DELCHIM BÉARN, DELCHIM DAUPHINÉ, DELCHIM CÉVENNES.**

DELCHIM BÉARN (1974-1976)

3986g.2353n.6675d. 111.5loa-104.02pp x 16.72 x 8.79 meters (7.05draught) Two Vee 16 Cyl. 4S.C.SA. oil engines of 6.000 Cv Dr. geared to screw shaft by Sté. Crépelle, Lille. 16 knots.

09.03.1974: launched and 1974: completed by Schps. "De Waal" (702), Zaltbommel as DELCHIM BÉARN for Sté. Navale Chargeurs Delmas- Vieljeux.

1976 sold to Buries Marques Ltd. (Dreyfus Group), London, U.K., and renamed LA SELVA.

1981 sold to General Carrier (S), Private Ltd, Singapore and renamed SANDRA FARBER.

1990 sold to Barton Shg Co. Ltd. (Botany Bay Mgt. Services Popriarity Ltd.), Liberia and renamed SHELLEY.

1995 sold to Vakif Deniz Finansal Kiralama A.S., Turkey, and renamed SIMGE.

- Sister-ships: **DELCHIM ALSACE, DELCHIM DAUPHINÉ, DELCHIM CÉVENNES.**

DELCHIM DAUPIINÉ (1975 -1976)

4074g.2624n.6442d. 111.49oa-104.02pp x 16.74 x 8.79 meters (7.04draught) Two Vee 16 Cyl. 4S.C.SA. oil engines of 6.000 Cv Dr geared to screw shaft by Sté. Crépelle, Lille. 16 knots.

25.01.1975: launched and 1975 completed by Schps. "De Waal" (703), Zaltbommel as DELCHIM DAUPHINÉ for Sté. Navale Chargeurs Delmas- Vieljeux.

1976 sold to Buries Markes Ltd. (Dreyfus Group), London, U.K. and renamed LA CUMBRE.

1983 sold to Komber Shipping Inc., Panama and renamed PINTA.

1984 sold to Larkfield Shipping Ltd., Hong-Kong, Br. flag and renamed ASHFIELD.

1988 sold to Maralba II Srl di Nav, Italy and renamed ISOLA AZZURRA.

1992 sold to Finaval (Chemical Tankers Ltd.) then on management to Bulkitalia SpA, Italy and renamed CHEMICAL EXPORTER.

- Sister-ships: *DELCHIM ALSACE, DELCHIM BÉARN, DELCHIM CÉVENNES,*

DELCHIM CÉVENNES (1975 - 1978)

4038g.2362n.6599d. 111.49oa-103.99pp x 16.74 x 8.79 meters 7.04draught) Two Vee 16 Cyl. 4S.C.SA. oil engines of 6.000 Cv Dr geared to screw shaft by Sté. Crépelle, Lille. 16 knots.

01.02.1975: launched and 1975 completed by B.V. Scheeps v.d. Werf (344), Deest as DELCHIM CEVENNES for Sté. Navale Chargeurs Delmas- Vieljeux, Dunkerque.

1978: sold to Lubrizol Shipping II Inc., Liberia and renamed LUCORWICKLIFFE.

1988: sold to J.O. Odfiell. Norway.

1991: sold to Escalona Nav. Inc. (Kjell Hofslie), Norway and subsequently transferred to Halfdan Ditlev-Simonsen Mgt. Renamed TOL SAILOR.

1997: sold to Anna Shipping AS..Norway and renamed ANNAMARIA

Sister-ships: *DELCHIM ALSACE, DELCHIM BÉARN, DELCHIM DAUPHINÉ.*