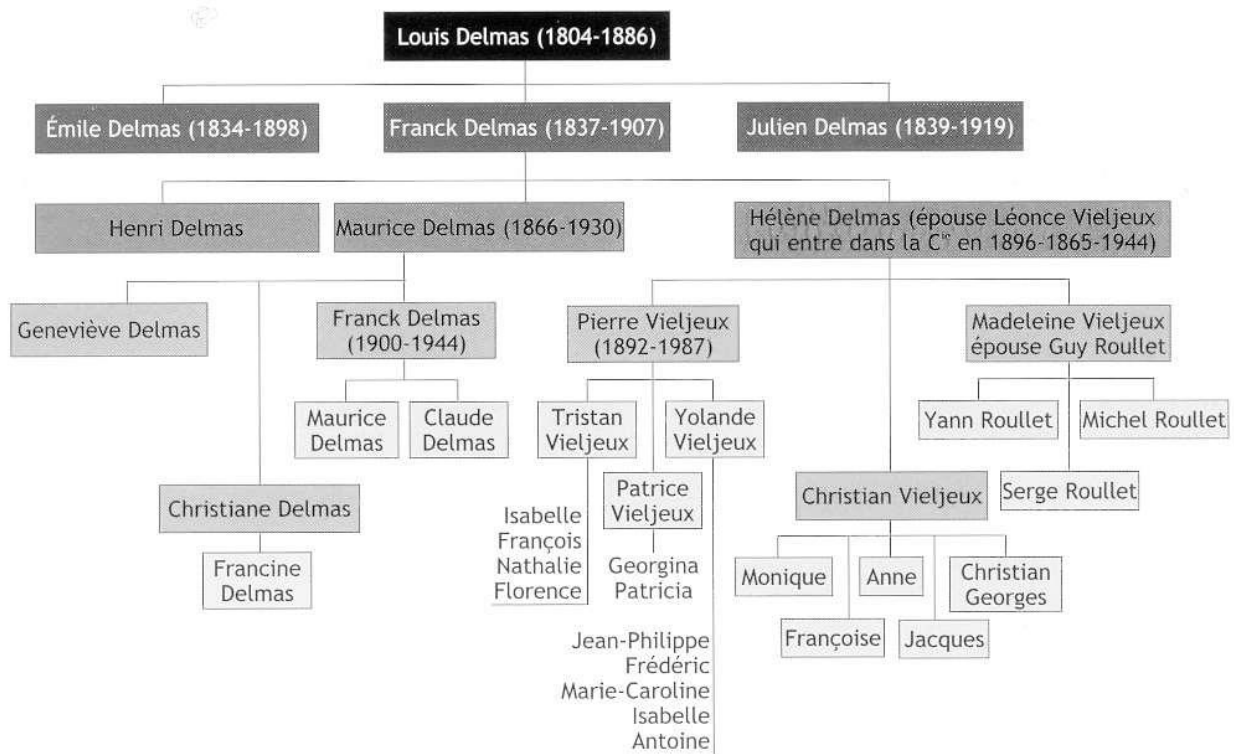




Une famille d'armateurs



De l'après-guerre au centenaire 1946-1967

1945-1950 – La reconstruction de la flotte

En 1945 se pose le même problème que celui qui avait préoccupé les dirigeants de 1919, reconstituer la flotte le plus tôt possible.

C'est Pierre Vieljeux qui dès la fin de la guerre, succède à son père Léonce Vieljeux, à la tête de la compagnie. Il est épaulé par son frère cadet, Christian Vieljeux, qui va se consacrer aux activités industrielles du groupe, assisté par Jacques Charles-Laurent et Gaston Bost.

Pour l'heure, la tâche est immense. Car la flotte Delmas-Vieljeux, nous l'avons vu, se résume à six navires fatigués et lents dont la remise en état urgente va exiger des dépenses considérables, compte tenu des services très durs rendus pendant les hostilités, dans des conditions d'entretien plus que précaires.

Afin de pouvoir rapidement reprendre sa place dans le trafic de la Côte Occidentale d'Afrique, la Cie Delmas-Vieljeux fait donc appel dans l'immédiat aux seuls navires disponibles : les [liberty ships](#) et les cargos ou pétroliers de type [Empire](#).

C'est ainsi que, dès 1945, elle prend en charge l' *Empire Stronghold* de 10 300 tpl, acheté par l'Etat, qui devient le *Camille Porché* (avant d'être rebaptisé en 1948 *Colonel Vieljeux*), et que l'année suivante, en novembre 1946, elle entre dans le service sur la côte occidentale d'Afrique.

La mise en service des cinq premiers "navires de la liberté", *La Rochelle*, *Royan*, *La Pallice*, *Rochefort* et le *Verdon*, qui lui sont attribués par l'État français, va permettre à la Cie Delmas-Vieljeux de se positionner rapidement au sein du trafic maritime Europe/Côte Occidentale d'Afrique, en attendant que lui soient livrées par les chantiers britanniques, canadiens et français, les nouvelles unités commandées.

Car entre temps, on a effectivement commandé plusieurs bâtiments neufs dont le premier, le *Morbihan*, cargo de 5662 tpl, sera lancé en 1946 aux chantiers Harland and Wolf de Glasgow pour la SNCF et loué coque nue à la SNDV en juillet 1947.

1^{er} juin 1946, la Société Dunkerquoise au Cabotage signe une convention de gérance avec la Cie Delmas-Vieljeux, propriétaire du caboteur charbonnier *François Tixier* de 650 tpl, construit en 1918. Ce petit navire était utilisé aux transports des charbons et minerais avec l'Angleterre. Il se perdra le 8 juillet 1948 lors d'une forte tempête en Manche.

En juillet plusieurs navires étrangers sont confiés en gérance ou en consignation, pour des durées variables, par la Direction des Transports Maritimes Français, pour être mis en ligne sur la côte occidentale d'Afrique : le *Far*, cargo norvégien de 4 100 tpl; le *Mount-Helikon*, cargo grec de 8500 tpl; le *Sovard*, cargo norvégien de 7 150 tpl; le *Culebra*, cargo panaméen de 8 500 tpl; le *Salen*, cargo suédois de 2 699 tpl; et enfin, pour le transport des vins d'Algérie à destination des ports de la Méditerranée, un petit tanker norvégien de 500 tpl, le *Kloveren*.

Cependant, dans le courant du mois d'octobre 1946, l'épave du *Medjerda*, coulé en août 1944 dans le port de Marseille, a été renflouée, et on pense sérieusement pouvoir la récupérer. L'expertise minutieuse révélera hélas que le navire, après deux ans d'immersion coincé entre plusieurs autres bâtiments sabordés comme lui, a trop souffert et n'est bon qu'à être dépecé. Après une mise en adjudication, il sera envoyé à la démolition en Italie.

Le 1^{er} janvier 1947, la flotte de la Cie Delmas-Vieljeux est cédée à une filiale du groupe, qui prend le nom de Société Navale Delmas-Vieljeux et qui désormais, sera chargée de l'exploitation des navires et de toutes les activités maritimes de la maison mère.

Pierre Vieljeux, annonce à cette occasion, que "La roue de Mulhouse, qui depuis 1871, en signe de reconnaissance, orne les cheminées des bâtiments, sera désormais portée sur un large manchon d'un bleu azur identique à celui du pavillon d'armement à ce qui on en convient à donner aux navires une allure plus agréable.

Fin avril 1947 est lancé aux chantiers Bartram and Sons, à Sunderland (Grande-Bretagne), le cargo *Aquitaine* de 7 061 tpl, construit pour le compte du Gouvernement français, attribué à la SNCF et pris en location coque nue par la Société Navale Delmas-Vieljeux. La description des aménagements de l'*Aquitaine* a peut être de quoi laisser perplexe. On pouvait lire : "Deux cabines pour deux chefs Kroomen chacune et un poste pour le couchage, en hamacs de cinquante Kroomen." De quoi s'agit-il, exactement et qui sont donc ces "Kroomen"?

1948-1960 – Une décennie bien remplie

La reconstitution de la flotte s'accélère. Début 1948, le *Maine* (7080 tpl), construit aux chantiers de Marine Industries de Sorel au Canada et lancé le 8 novembre précédent, est pris en location coque nue.

Entre les deux années 1948 et 1949, vont suivre huit autres navires qui vont permettre à la Société Navale Delmas-Vieljeux de retrouver, et même de dépasser largement son niveau d'avant guerre :

- le *Côtes du Nord* (5 550 tpl), construit par Canadian Vickers de Montréal, sister-ship du Morbihan, navire à deux faux-ponts, présentant le défaut d'une mâture un peu faible pour la côte occidentale d'Afrique. Tous deux possèdent des espaces frigorifiques importants (cale III) et seront affectés au service rapide de soixante jours entre l'Europe, Dakar, Abidjan et Douala;

- deux vraquiers de 4 750 tpl, le *Rhuys* et le *Quiberon*, commandés par la Marine marchande à l'Arsenal de Brest. Ils sont attribués à la Société Navale Delmas-Vieljeux et affectés à la desserte de la COA. Comme la plupart des navires, ils pourront prendre 12 passagers;

- les cargos *Armorique* et *Picardie* de 7 000 tpl, construits par les Ateliers et Chantiers de la Loire, équipés de bons moyens de manutention et d'espaces frigorifiques, et dont les "deep tanks" sont chargés en vin à l'aller et en huile de palme au retour.

À ces bâtiments entrés dans la flotte de la Société Navale Delmas-Vieljeux en 1949, il faut ajouter les navires pris en gérance : le *Pierre-Eugène de Caplane*, de la Cie Commerciale de l'Afrique Équatoriale Française, destiné au transport des bois en grumes au départ des ports de l'Afrique équatoriale ; le *Oualidia* (ex-navire hôpital allemand), reconstruit à l'Arsenal de Cherbourg pour la Société Foncière Nord Marocaine; le *Miraflores*, de la Société Tangérienne d'Armement et de Navigation ; et le *Louis Frédéric Dewulf*, de la Société Dunkerquoise au Cabotage, qui remplace l'ancien Jacobsen disparu dans le golf de Gascogne le 12 février 1941.

Il convient par ailleurs de préciser que le liberty ship *Le Verdon* a été confié en gérance à la Cie des Transports Oceaniques, et qu'à la fin de l'année 1949 et courant 1950, la Société Navale Delmas-Vieljeux va se séparer de ses unités les plus anciennes. Seront ainsi envoyés à la démolition le *Vendôme*, l'*Argonne*, et le *Cévennes* puis le *Tours*, vendu à la Tunisie, tandis que *l'André Thomé* sera vendu à l'armement Audibert de Monaco et rebaptisé Sylva.

Un cargo à vapeur de 10 000 tpl, le *Commandant Mantelet* de type Empire, est acheté en 1950 et sera rebaptisé un peu plus tard Commandant Le Biboul, du nom de l'un des plus anciens commandants de la société, mort pendant la guerre.

Cette même année voit également le lancement de deux cargos à moteur de 7 300 tpl, le *Frank Delmas* et le *Joseph Camaret*, anciennes commandes allemandes mises sur cale durant la guerre par les Chantiers de Penhoët de Saint-Nazaire, et dont les Allemands avaient décidé de poursuivre la construction avant que les événements n'en décident autrement.

Fin 1950, le capital de la Société Navale Delmas-Vieljeux est maintenant de 500 millions de francs. Sa flotte compte vingt bâtiments, représentant un tonnage total de 93 968 tonneaux de jauge brute et exploite régulièrement trois lignes : Côte Occidentale d'Afrique, Afrique du Nord et Sénégal.

Cependant, progressivement, cette flotte continue de se renouveler.

De 1951 à 1954, plusieurs navires sont vendus le *Tours*, un des derniers charbonniers datant de 1921, passe en 1951 à la Société Tunisienne d'Armement; le *Lariven* devient en 1952 l'italien *Punta Stilo*; le *Louis Frédéric Dewulf* est vendu en 1953 par ses armateurs à la Cie des Messageries Maritimes et rebaptisé *Song Be*; puis, en 1954, ventes successives du *Oualidia* et du *Commandant Le Biboul*, qui était entré à la Delmas en 1951.

Pendant ce temps, de nouveaux bâtiments ont été mis en service :

- en 1953, le *Chef mécanicien Myotte*, cargo de 4 900 tpl spécialement conçu pour pouvoir remonter les fleuves africains et desservir PortHarcourt et Burutu. Il est commandé par le capitaine au long cours Mijotte, frère du chef mécanicien Mijotte, disparu le 9 décembre 1941 lors du torpillage du Saint-Denis, et dont le nom avait été donné au navire;

- en 1954, deux liberty ships, l'*Argentan* et le *Bernières*, rejoignent la flotte, ainsi que le tanker *Marcel Mounier*, destiné au transport d'huiles d'arachides vers la métropole et de vins vers la Côte Occidentale d'Afrique; c'est également le plus grand navire construit aux Chantiers de La Pallice.

Le 31 octobre 1953, le *Côtes du Nord*, après avoir chargé à Amsterdam et Rouen, quitte Bordeaux à destination de Dakar, Abidjan, et Douala, inaugurant ainsi le service rapide sur la

COA. Le mois suivant, il sera rejoint par son sister-ship *Morbihan*. Le service rencontrant un succès certain, il est décidé, après quelques mois d'expérience, de faire escaler les navires à Kribi et Casablanca.

Mais l'heure n'est pas uniquement aux réjouissances. Au mois d'octobre 1951, le cargo *Rhuys* se rendant de Gdynia à Boulogne, heurte en mer du Nord une mine datant de la dernière guerre. Puis trois mois plus tard, dans la nuit du 13 au 14 janvier 1952, c'est le drame de l'*Agen* qui s'échoue sur le fameux et sinistre "ships cemetery", surnommé ainsi par les Anglais.

La série noire se poursuit le 25 mars, en mer du Nord, à 5 milles au Sud-Ouest du bateau-feu Verne, où le *Colonel Vieljeux* entre en collision avec le paquebot *Zwiderkruis*, de la Holland America Line.

Enfin, dans la nuit du 30 au 31 mars à 4 heures, le cargo *Picardie*, venant de Hambourg et se dirigeant sur Amsterdam, touche une mine magnétique de la dernière guerre.

En marge de ces accidents, le mois de juin 1952 sera marqué par un fait important pour la Société Navale Delmas-Vieljeux, non pas dans le domaine de ses activités maritimes et commerciales habituelles, de plus en plus florissantes, mais dans un domaine annexe bien particulier, encore jamais exploité par une compagnie de navigation.

Il s'agit de la prise en charge par la Société Navale Delmas-Vieljeux des trois frégates météorologiques *Le Verrier*, *Mermoz* et *Le Brix*, appartenant à la Direction de la Météorologie Nationale (sous la tutelle des ministères des Travaux publics, des Transports et du Tourisme), et jusqu'alors armées par le personnel de la Marine nationale.

En raison de la destination tout à fait particulière de ces frégates, qui seront d'ailleurs remplacées en 1959 par deux unités modernes construites par les Ateliers et Chantiers du Havre, *France I* et *France II*, la Société Navale Delmas-Vieljeux assurera jusqu'en 1985 - soit durant une trentaine d'années - leur armement et leur gérance technique. Un chapitre entier sera consacré à l'aventure des frégates météo, aujourd'hui supplantées par les satellites.

L'année 1955 est riche en incidents.

Le 25 mars, le *La Rochelle* et le cargo allemand *Bernheim* recueillent l'équipage du liberty ship israélien *Yaffo*.

Puis, le 9 juin, c'est l'échouement du cargo *Aquitaine* devant Cotonou. Il faudra onze jours d'efforts soutenus pour le tirer de sa fâcheuse position. Plusieurs navires de la Société Navale Delmas-Vieljeux participent à ce sauvetage.

Enfin, un dernier coup du sort survient le 14 août, alors que l'*Aquitaine* vient d'arriver à La Pallice pour réparations. Le tanker *Yann Roulet*, trompé par une mauvaise visibilité, vient s'échouer sur les dangereuses ragues de Carro, à l'entrée Nord-Ouest de la rade de Marseille.

De graves événements émaillent l'année 1956: la nationalisation par Nasser du Canal de Suez, fin juillet ; puis en octobre, l'attaque éclair des troupes israéliennes en direction de l'Égypte. Enfin début novembre, survient l'intervention armée de la Grande-Bretagne et de la France, entraînant le blocage total du Canal de Suez par 46 navires coulés lors des opérations militaires.

Nous verrons comment cette situation donnera à la Svedel Line l'occasion d'intensifier son trafic vers la côte orientale d'Afrique en passant par le cap de Bonne-Espérance. Le premier navire français à transiter par le canal dans le sens Sud/Nord, après sa réouverture à la circulation maritime, sera d'ailleurs le *Picardie* de la Société Navale Delmas-Vieljeux, qui allant de Mormogoa (enclave portugaise aux Indes) à Amsterdam avec une cargaison de minerai de fer, appareillera de Suez le 16 juin 1957.

L'année 1956 est également celle de l'achat à l'armement naval SNCF des quatre navires, *Côtes du Nord*, *Morbihan*, *Maine* et *Aquitaine*, jusqu'alors loués coque nue.

Le 16 avril, l'agence de la Société Navale Delmas-Vieljeux à Alger est supprimée et remplacée à cette date par une société anonyme qui prendra la dénomination Cie Delmas-Vieljeux Algérie.

Les années suivantes, plusieurs navires entrent dans la flotte : le *Saintes* (ex-Marko Brumer), vieux cargo datant de 1915, racheté à la Cie des Messageries Maritimes et qui sera envoyé à la démolition en 1959; le petit tanker *Finistère*. mais surtout trois navires frères modernes, construits entre 1957 et 1958 par les Ateliers et Chantiers de Bretagne, à Nantes : le *Léonce Vieljeux*, le *Jean Guiton* et l'*Émile Delmas*.

Et la décennie 1950-1960 s'achève pour la Société Navale Delmas-Vieljeux, sur une activité régulière et soutenue.

Le 11, janvier 1960, la SNDV regroupe au sein d'une nouvelle direction la direction de l'armement, les services techniques, personnel navigant et agences.

1961-1969 – Une nouvelle génération

Au cours du conseil d'administration du 17 juin 1961, le président Pierre Vieljeux souhaite être déchargé de ses fonctions, et le 11, septembre de cette même année, M. Tristan Vieljeux, succède à son père pour devenir le quatrième président de la Société Navale Delmas-Vieljeux. M. Patrice Vieljeux en deviendra le directeur général adjoint.

En 1961, les armements appartenant à la conférence des lignes de navigation desservant la COA Cie Maritime des Chargeurs Réunis, Société Navale Delmas-Vieljeux, Société Navale de l'Ouest et la C" de Navigation Denis Frères - décident, avec la participation des gouvernements de Côte d'Ivoire et du Cameroun, la création de sociétés africaines de navigation. Pour la Côte d'Ivoire, ce sera la Société Ivoirienne de Navigation (SINA), dont le premier navire sera *Aen Goue* qui n'est autre que l'ancien *Alba* de la Cie Maritime des Chargeurs Réunis, et pour le Cameroun, la Société Camerounaise de Navigation (Socana), qui achète en septembre 1961 à la Société Navale Delmas-Vieljeux, le cargo *Maine*. Ce dernier s'échouera le 8 octobre 1963 par temps de brume, à 3 milles de Tabou et sera considéré comme perdu.

La Société d'Études pour le transport et la valorisation des Gaz Naturels Sahariens (SEGANS) confie, au début de l'année 1962, à la Société Navale Delmas-Vieljeux, le soin d'armer le navire *Amalthée*, ex-mouilleur de filets de la Royal Navy, construit en février 1939 sous le nom de Barwood pour devenir quelques années plus tard Plantagenêt. Après avoir été réparé et transformé par les ateliers de la C" Nantaise de Réparations à Nantes, il effectue sa première mission en avril 1962, en réalisant une étude sur le franchissement de la Méditerranée par le futur gazoduc sous-marin qui acheminera en Europe le gaz saharien du gisement d'Hassi-R'Mel. En juin 1970, il est armé par la Marine nationale en qualité de navire hydrographe, sur les sites de la Polynésie Française et sous le nom de *La Découverte* (A 753).

Le 25 janvier 1963, est lancé à Sunderland, vaste cité industrielle proche de Newcastle, le cargo *Maurice Delmas* de 10 900 tpl. Son sister-ship *Henri Delmas* sera mis sur cale quelques mois plus tard aux Ateliers et Chantiers de Provence à Port-deBouc.

Le 16 décembre 1966, le conseil d'administration de la compagnie Delmas-Vieljeux, accepte la démission de son président, M. Pierre Vieljeux, et nomme à ce poste M. Tristan Vieljeux, déjà président de la filiale maritime du groupe.

Les années d'expansion jusqu'à nos jours

1967-1991

1967-1990 –Renouvellement et modernisation de la flotte

Le renouvellement de la flotte destiné principalement à la desserte de l'Afrique noire, marque une pause à la suite de la mise en service de l' *Émile Delmas*, construit par les chantiers nantais en 1959. Il faudra attendre 1963 pour voir arriver le *Maurice Delmas*, suivi en 1964 de son sistership *Henri Delmas*.

Les premiers cargos automatisés de 14000 tonnes de port en lourd

En 1967, la Société Navale Delmas-Vieljeux, commande aux Chantiers Navals de La Ciotat, quatre cargos de 14 000 tpl, dont le chef de file lancé en juin, le *Lucie Delmas*, sera le premier navire automatisé de la flotte commerciale française. Le 9 octobre 1967, les essais de recette achevés, les ultimes visites de sécurité terminées, le pavillon Delmas-Vieljeux est hissé sur le bâtiment, qui quittera son lieu de naissance le 10 octobre pour son voyage inaugural. Au cours de ses différentes escales, il reçoit un accueil chaleureux et suscite un vif intérêt.

Le second de la série, l' *Hélène Delmas*, sera mis sur cale le 27 décembre et lancé le 16 mars suivant, par une froide et sombre matinée, après que le mistral, assez fort, n'ait fait craindre un moment que l'on doive surseoir à sa mise à l'eau. Ce même jour peu avant midi, performance rarissime, un autre navire, le transport de gaz liquéfié Kristian Birkeland, est également lancé aux Chantiers Navals de La Ciotat.

Le premier élément du *Marie Delmas*, est mis en place, une demi-heure plus tard sur la cale libérée par l'*Hélène Delmas*.

Le quatrième et dernier de cette série, construite au cours des années 1967 et 1968, *Irma Delmas* appareillera de La Ciotat le 14 janvier 1968 pour Anvers, son premier port de chargement.

L'arrivée des cargos polyvalents automatisés de 16000 tonnes de port en lourd

Le 18 octobre 1968, le conseil d'administration de la Société Navale Delmas-Vieljeux, réuni à bord de l'*Hélène Delmas*, signe la commande de deux nouveaux navires du type open-deck de 16000 tonnes de port en lourd. Le 6 juin 1969, deux autres contrats sont signés avec les Chantiers Naval de La Ciotat, ce qui porte à huit la nouvelle série, composée des *Léonce Vieljeux, Pierre Vieljeux, Christian Vieljeux, Georges Vieljeux, Éric Vieljeux, François Vieljeux, Patrick Vieyeux et Stéphane Vieljeux*.

Les trois derniers seront transformés au cours de leur construction, pour entrer en service en qualité de porte-conteneurs intégraux.

Date importante, le 25 mai 1970, on lance à La Ciotat le *Léonce Vieljeux*, premier des huit opendeck de 16 000 tonnes de port en lourd.

Le dernier de cette prestigieuse série, le *Stéphane Vieljeux*, quittera les chantiers méditerranéens le 18 juin 1974.

Les constructions japonaises

En septembre 1970, est signé un protocole de construction avec les chantiers de Saiki, pour la réalisation de deux grumiers. Il faut savoir que les chantiers japonais étant très encombrés à l'époque et Delmas-Vieljeux ayant un besoin urgent de navires grumiers, la société s'est vu contrainte de racheter à un armateur chinois de Hong-kong, le contrat que celui-ci avait passé avec les chantiers de Saiki. L' *Emmanuel Delmas* est alors mis sur cale et sera lancé le 15 septembre 1971, suivi par le *Bertrand Delmas* quelques mois plus tard.

De nouveaux contrats seront signés entre 1974 et 1975 pour la construction de quatre nouveaux grumiers. Le premier, le *Franck Delmas*, sera mis en chantier sur le site de d'Onomichi, le 7 janvier 1975, lancé le 25 avril et mis en service le 11, juillet de la même année. Les trois autres seront le *Michel Delmas*, le *Lucien Delmas*, et *l'André Delmas* qui sera remis à son armateur le 13 octobre 1976, à Saiki.

Les séries canadiennes

Le 14 mai 1971, un protocole est signé entre le chantier canadien de Marine Industries Limitée de Sorel, la Société Navale Chargeurs DelmasVieljeux et les Chargeurs Réunis, pour la construction de six navires (deux CMCR et quatre SNCDV) et six options. Le contrat détaillé est signé à Montréal le 9 septembre 1971.

Le 24 mars 1972 la première quille de la série est posée. celle du *Côtes du Nord*, dont la mise à l'eau interviendra le 21 octobre de la même année. Il sera remis à son armateur le 10 septembre 1973, sa construction n'aura donc demandé que dix-sept mois.

Ensuite suivront le *Creuse*, les deux Chargeurs Réunis *Joliette et Frontenac*, puis le *Corrèze*, le *Cantal* et une option qui sera livré le 6 février 1975.

Tous ces cargos relèvent d'une série dite "*Marindus*" de vingt-cinq cargos équivalents.

Souhaitant acquérir de nouveaux porte-conteneurs, la Société Navale Chargeurs DelmasVieljeux engage au cours de l'été 1974 des négociations avec les mêmes chantiers canadiens de Sorel pour le rachat de six contrats sur quatorze, à la revente de l'armateur Grec Michall Aristomenis Karageorgis. Cette démarche est conclue et le premier de cette série, *La Rochelle* sera lancé le 27 mars 1975 et suivi des *La Pallice, Poitiers, Rochefort, Royan* et *Tours* qui quittera les Chantiers le 27 août 1976 pour son voyage inaugural.

L'arrivée des porte-conteneurs

La série Hélène

Le 21 novembre 1975, la Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux signe avec les Chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire un contrat de construction pour quatre porte-conteneurs de 24 946 tonnes de port en lourd et 900 EVP, dont le premier, l' *Hélène Delmas*, sera mis sur cale le 4 mai 1977 et lancé quelques mois plus tard. Il sera suivi des *Irma Delmas, Lucie Delmas* et du dernier, le *Marie Delmas*, dont la mise en service interviendra le 28 juillet 1978.

Le 11, avril 1978, a lieu un événement assez rarissime pour un chantier naval, les quatre navires sont baptisés le même jour à Saint-Nazaire.

La série Nathalie

Le 14 février 1980, une nouvelle affaire est conclue pour la construction de quatre porteconteneurs de 26287 tonnes de port en lourd et 1 000 EVP, nouvelle génération de type "économiques et performants", dont la conception générale avait été réalisée par les services techniques de DelmasVieljeux. Ainsi voient le jour les *Nathalie Delmas, Patricia Delmas, Renée Delmas* et le dernier *Suzanne Delmas* qui sera remis à son armateur le 25 juin 1982.

La série Thérèse

En 1983, entrent en service sur la ligne Atlantique quatre porte-conteneurs d'une capacité de 1 600 EVP, qui viendront remplacer sur les lignes Europe/Atlantique/Côte Occidentale d'Afrique, les porte-conteneurs de mille boîtes de la série *Nathalie* Delmas, alors affectés au trafic sur la Méditerranée.

Ces navires, dont le troisième sera détenu en copropriété avec l'armement Denis Frères, majoritaire à 80 %, porteront les noms de *Thérèse Delmas*, *Véronique Delmas*, *Étienne Denis* (qui deviendra par la suite *Ursula Delmas*) et *Yolande Delmas*. Comme leurs prédécesseurs, ces navires seront très économes et performants et sont munis de la tinionerie surélevée avec cheminée latérale.

Le *Yolande Delmas* sera remis à son armateur le 11 décembre 1984, soit pratiquement douze mois après la mise en service du premier de la série, ce qui constitue une magnifique performance pour les chantiers de Saint-Nazaire.

Les nouveaux grumiers/combulk

En août 1983, la Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux lance un appel d'offre international pour la construction de quatre vraquiers/grumiers de 33 000 tonnes de port en lourd. Face à l'écart des prix, un accord est trouvé pour la construction de deux navires à Saint-Nazaire et de deux en sous-traitance. Mais les pouvoirs publics ne levant pas certaines réserves, la SNCDEV se voit contrainte de signer un contrat pour la construction de quatre unités avec les chantiers yougoslaves de Rijeka, afin de rester sur un prix de marché. En l'absence d'agrément de licences d'importation, de nouvelles négociations s'engagent, aboutissant à un accord en mars 1984, pour la construction de deux navires à Saint-Nazaire et deux en Yougoslavie (avec licence d'importation), destinés aux transports de vrac, marchandises diverses, bois en grumes et conteneurs entre l'Europe et les ports de la côte occidentale d'Afrique.

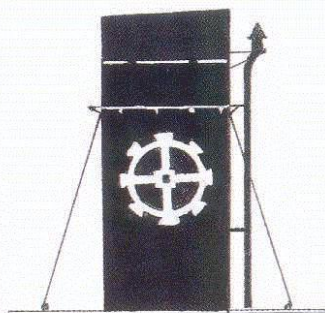
Ils porteront les noms de *Adeline Delmas*, *Blandine Delmas*, *Caroline Delmas* et *Delphine Delmas*. Leurs livraisons inter-viendront dans le courant du premier semestre 1986.

Les dernières commandes

En 1990, Navale Delmas passe commande de cinq porte-conteneurs. Trois d'entre eux doivent être construits en Croatie, et les deux autres aux chantiers de Gdansk, en Pologne.

Le premier des deux de 2 383 EVP, d'un port en lourd de 33700 tonnes, commandé en Pologne en mars 1990, sera livré en octobre 1993 sous le nom de *Saint-Corentin*. Il ne fera qu'un bref passage sous les couleurs de SCAC/Delmas-Vieljeux (SDV), et sera aussitôt vendu en saisie du chantier à des intérêts allemands et frété à la C" Maritime d'Affrètement sous le nom de *Med Marseilles*. Le second, *Charles de Foucauld*, sera également vendu sur cale en avril 1994 à un armement allemand qui le renommera *Ajama* (Chypre), puis *Sea Muskeeter* pour affrètement à Sealand.

Couleurs de pavillons et marques de cheminées successivement arborées par les navires Delmas-Vieljeux



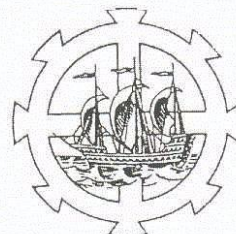
1871 - Delmas Frères - Émile Delmas installé à Mulhouse rejoint ses frères et s'associe avec eux. Il fait adopter la roue de Mulhouse comme emblème de l'armement.



1947 - Le 1^{er} janvier, un large manchon bleu azur, couleur du pavillon de l'armement, est mis en place sur l'ensemble des cheminées de la flotte.



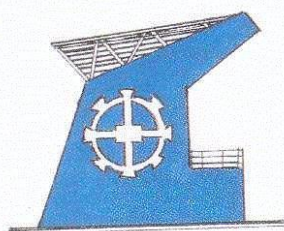
1971 - Le 1^{er} janvier, avec l'arrivée des Chargeurs Réunis, cinq étoiles rouges sont ajoutées au centre de la roue de Mulhouse, pour devenir Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux.



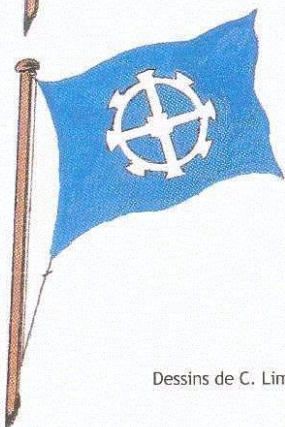
1935 - Le 28 juin, il est décidé d'apposer un vaisseau, motif principal des armes de La Rochelle, sur la roue de Mulhouse. Cet emblème n'apparaîtra pas sur les cheminées des navires.



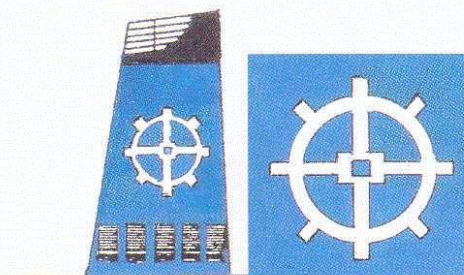
Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux



1985 - Le 26 juin, les étoiles disparaissent avec la naissance de la Société Navale & Commerciale Delmas-Vieljeux.



Dessins de C. Limonier



1989 - Le 1^{er} janvier, naissance de Navale Delmas. Les dents de la roue de Mulhouse sont modifiées.

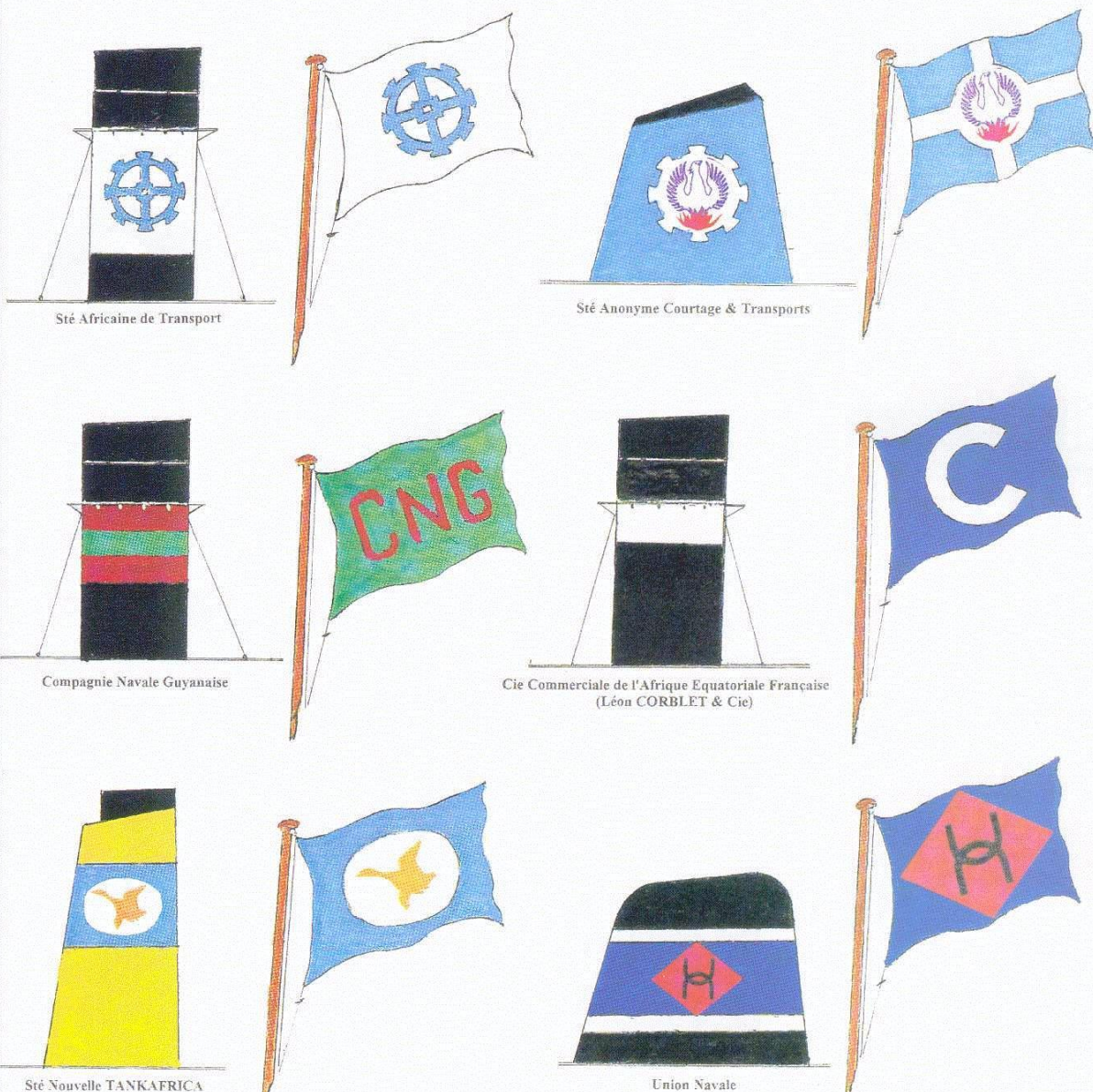
Les trois autres navires de 2250 EVP pour un port en lourd de 33 887 tonnes, commandés en juin 1990, construits par les chantiers croates 3 Maj de Rijeka, ont connu de gros déboires du fait de l'état de guerre dans cette partie de la Yougoslavie.

Les constructions allant de retard en retard, il sera trouvé un accord amiable pour les deux premiers, *Jean Bosco* et *Antoine de Padoue*. La commande du troisième qui ne recevra jamais de nom fut annulée.

Le premier, *Jean Bosco*, livré en avril 1993, fit un bref passage sous pavillon SDV. Il sera frété d'abord à l'armement mexicain Transportacion Maritima Mexicana sous le nom de Yucatan, puis à P&O et renommé Copiapo. Il sera vendu quelques mois plus tard.

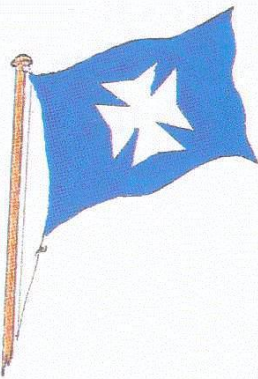
Le second, *Antoine de Padoue*, dont la date de livraison n'était pas respectée, sera refusé en janvier 1994. Rebaptisé par le chantier Zrin, il sera frété à Mediterranean Shipping Company sous le nom de *MSC Zrin* (ligne d'Afrique du Sud).

Couleurs de pavillons et marques de cheminées arborées par les navires des filiales, participations & gérances Delmas-Vieljeux

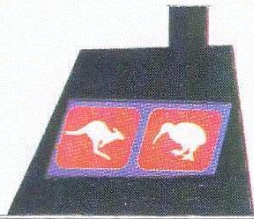
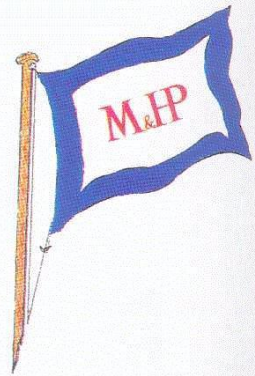




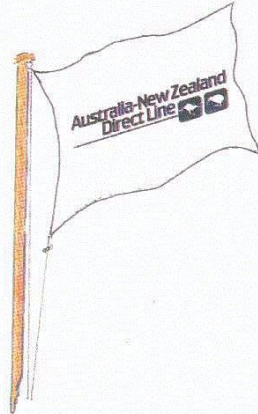
Sofrana Unilines (Sté Française de Navigation)



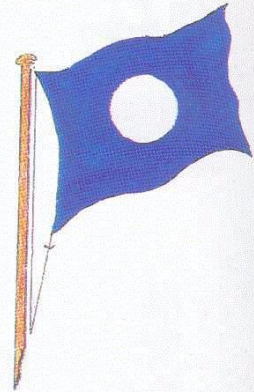
Etablissements MAUREL & PROM



Australia New Zealand Direct Line (A.N.Z.D.L.)



Armement Louis MARTIN & Cie



Sté d'Etudes pour le transport et la valorisation
des Gazs Naturels Sahariens (SEGANS)



Cie Générale de Géophysique (C.G.G.)