

# LE TRANSPORT D'HUILES VÉGÉTALES ET DES VINS EN VRAC

---

**1948-1960 - Sté NAVALE DELMAS VIELJEUX** La Rochelle

**1960-1983 – Sté TANKAFRICA**

**1983-1991 – Sté NOUVELLE TANKAFRICA**

C'est dans le domaine des oléagineux tropicaux que l'évolution du trafic a été la plus frappante depuis la fin de la guerre, au Sénégal d'abord, puis dans la plupart des pays africains d'expression francophone ensuite. Cette évolution correspondra quelques années plus tard à l'effort d'industrialisation que réaliseront tous les jeunes états africains.

En sortie du Sénégal, la Sté Navale Delmas -Vieljeux participait activement avant la guerre au trafic des arachides; c'est ainsi qu'elle décida, dès la dérégulation en 1948, de participer au transport des huiles d'arachides en vrac. Les exportations atteignaient déjà à cette époque 30000 tonnes par an environ et c'est avec des navires affrétés, les *Satellite* et *Lincoln Ellsworth* que sont réalisés ces premiers transports.

En 1950, plusieurs unités destinées à produire des huiles d'arachides ont été installées en Afrique Occidentale. La Sté Navale Delmas -Vieljeux, en plus de ses transports traditionnels de la Côte Occidentale d'Afrique, va s'intéresser à ceux des huiles végétales, d'arachides et de palmes. Le transport des huiles en vrac, brutes ou raffinées va progressivement se substituer à celui des graines d'arachides, en coques ou décortiquées et pour pouvoir répondre aux demandes de sa clientèle, elle décide d'équiper de deep-tanks à huiles un certain nombre de navires neufs. Les Aquitaine, Armorique, Picardie, *Joseph Camaret* et *Franck Delmas* chargent surtout à Cotonou et Lomé des huiles de palme qui sont amenées par boats, en fûts de récupération de 200 litres et transvasées dans les deep-tanks.

Le développement des exportations d'huiles d'arachides du Sénégal sur la Méditerranée s'intensifiant, la compagnie crée en cette même année un pool d'exploitation avec la Cie Fraissinet et la Cie de Navigation Paquet, aux termes duquel une exploitation commune des moyens mis en ligne permet de s'adapter le mieux possible au besoin du trafic.

Un premier navire sera affecté à ce pool, il s'agit du navire citerne italien *Satellite* de 1898 tjb, que la Sté Navale Delmas -Vieljeux avait été appelée à affréter en time-charter dès 1948 pour le transport des huiles. En septembre 1951, le Gouvernement français se rend acquéreur de ce tanker, pour la somme de 900.000 dollars et il l'attribue en propriété à la Sté Navale Delmas -Vieljeux, en remplacement d'unités perdues, il sera bientôt rebaptisé *Yann Rouillet*.

Le transport des vins en vrac est le second domaine dans lequel peut s'exercer l'activité des tankers sur la Côte d'occidentale d'Afrique. Il s'agit, à l'origine en 1952, d'un trafic uniquement axé sur Dakar et assuré en sortie de Méditerranée par les navires *Zit* de la Cie de Navigation Paquet et *Yann Rouillet* de la Sté Navale Delmas -Vieljeux. Son développement sur les ports situés au sud du Sénégal ne commence qu'en 1964 et il est d'abord assuré par des deep-tanks spécialement enduits, installés sous la cale 1 de quatre liberty-ships, les *Rochefort*, *La Pallice*, *La Rochelle* et *Royan* armés par Delmas -Vieljeux. Les chargements s'effectuent essentiellement à Casablanca. Le *Chef Mécanicien Mijotte* disposait également de cuves à vins intégrées à la construction du navire, de chaque côté du tunnel de la cale 4. Des cuves à vins amovibles sont mises en pontée sur tous les cargos (remplies et vidées sur le pont) et l'embarquement se fait à Bordeaux pour la COA.

L'importance prise par ces exportations incite à étudier des revêtements spéciaux permettant aux tankers des transports successifs de vins et d'huiles.

Le trafic des vins qui était, à l'origine, essentiellement bordelais et sètois, amène la Sté Navale Delmas -Vieljeux à fréquenter les ports de la Tunisie, de l'Algérie, du Maroc et de l'Espagne. La consommation des vins dans les pays de la Côte Occidentale d'Afrique demeure strictement limitée aux états francophones.

Très rapidement s'ajouteront des tankers affrétés en time-charter, tels que le *Lariven* (1.530 tjb), pris en charge à la fin de l'année 1949 et dont l'exploitation ne devait durer qu'un peu plus d'un an; puis des tankers achetés d'occasion comme le *Zit*. Enfin, dès 1954, des navires sont spécialement construits pour le transport des huiles végétales et celui des vins en vrac, les *Louis Frederic Dewulf* (ex-Jean Guiton de 1 285 tjl) et *Marcel Mounier* (1 900 tjl).

Ces transports sont effectués

- à l'aller, avec des vins en vrac au départ de Bordeaux, Sète, l'Algérie et le Maroc à destination de tous les ports entre Dakar et Pointe-Noire;
- au retour, avec des huiles d'arachides en vrac, au départ de Dakar et des rivières du Sénégal à destination principalement des ports de France, Dunkerque, Le Havre, Marseille.

Au cours des années 1957-1960 il n'existe plus d'accord entre les armements Paquet, Fraissinet et la SNDV qui opérera seule sur ce trafic. En 1960, un nouveau pool associant la Sté Navale Delmas -Vieljeux et la Cie de Navigation Paquet est mis en place sous la dénomination de Tankafrica. Sous ce vocable est désigné un nouveau groupement d'intérêt économique qui a pour but d'assurer une même fonction économique. L'objet de Tankafrica peut se définir ainsi : exploiter directement ou indirectement tous navires spécialisés dans le transport des vins et huiles végétales ou animales en vrac entre l'Europe et l'Afrique noire, acheter, vendre, fréter ou affréter tous navires dont le rôle principal est celui du transport des vins et des huiles.

La flotte de navires spécialisés mise en place se composait ainsi :

### **Sté Navale Delmas -Vieljeux**

- *Marcel Mounier*, construit en 1954, 2 305 tjl, 33 citernes, 2 696 m<sup>3</sup>;
- *Finistère*, construit en 1958, 2 054 tjl, 14 citernes, 2 704 M<sup>3</sup> ;

### **Cie de Navigation Paquet**

- *Bruly*, construit en 1960, 3 020 tjl, 29 citernes, 3 817 m<sup>3</sup>;
- *Bongo*, construit en 1962, 3 020 tjl, 36 citernes, 3 915 m<sup>3</sup>;

### **Armement Rickmers Linie**

- *Sénégal*, construit en 1960, 2 279 tjl, 15 citernes, 3 105 m<sup>3</sup>;

En 1961, les ports des états francophones situés au sud du Sénégal exportent essentiellement des huiles de palme extraites de la pulpe du fruit produit par le palmier, et des huiles de palmiste extraites de l'amande du même fruit.

Quant au Dahomey, il se place en tête des pays exportateurs de la communauté grâce aux usines de la Snahda, qui jusqu'en 1964 ne produisaient que des huiles de palme mais qui grâce à une augmentation de leur potentiel industriel se sont mis également à fabriquer des huiles de palmiste.

Ce pays sera bientôt suivi par la Côte d'Ivoire, qui aux termes de son plan "palmier à huile" devait exporter 30 000 tonnes d'huiles de palme en 1970 pour atteindre 42 000 tonnes en 1975. Le Congo (Brazzaville), le Cameroun et le Gabon participent dans une moindre mesure au trafic d'huiles en vrac.

Nous noterons toutefois les performances des plus importants exportateurs de la Côte Occidentale d'Afrique, le Nigeria et le Congo (Léopoldville), dont le volume d'exportation domine de loin l'ensemble du marché. En 1964, par exemple, le Nigeria exporte environ 80000 tonnes d'huile de palme et 130000 tonnes d'huile d'arachide; le Congo (Léopoldville) de son côté, durant cette même période, 170000 tonnes d'huile de palme et de palmiste.

La lecture de ces chiffres permet de comprendre aisément que les installations fixes des navires long-courriers ne suffiraient plus à assurer les transports des huiles en vrac et que celles-ci nécessiteraient de plus en plus l'utilisation de moyens spécialisés, d'où la mise en place d'une flotte de tankers adaptés à ces trafics.

Il est un troisième domaine dans lequel les navires tankers peuvent trouver une utilisation sur la Côte Occidentale d'Afrique, celui des transports de produits chimiques, minéraux ou organiques, produits pétroliers spéciaux et produits gras animaux ou végétaux, les importations de ces derniers progressant au fur et à mesure du développement des industries locales (savonneries, entreprises d'extraction de minerai, etc.) en Afrique.

Les cargaisons varient selon les saisons et peuvent aussi bien se composer de tall-oil, d'acides gras, de suif, d'huiles minérales, de supports d'insecticide ou de détergent, et même quelquefois d'huiles végétales pour un trafic inter -Afrique.

Tels sont dans les grandes lignes et les échanges de fluides en vrac sur la Côte Occidentale d'Afrique. La mise en ligne, en 1967, d'un nouveau navire, le Moni armé par un équipage de la Rickmers Linie, améliorera la qualité de ces trafics étant mieux adapté à ceux-ci.

En 1968, La Sté Navale Delmas -Vieljeux abandonne son association avec la Rickmers Linie de Hambourg et reprend tous ses investissements. Parmi ceux-ci se trouve le tanker polyvalent de 6 000 tonnes Moni qui deviendra Moni Delmas. Le changement de pavillon a lieu fin janvier 1970 et le navire entre sous contrôle de Tankafrica (Association Delmas/Paquet).

En 1970, la flotte Tankafrica se compose des *Bongo* et *Bruly* pour la C" de Navigation Paquet ils passeront sous pavillon Delmas -Vieljeux en 1971 - Moni Delmas et Pilat pour la SNCDV. Les groupes Sapvin et Castel, négociants en vins, sont également quirataires pour partie dans ce dernier navire.

En 1975, en raison d'une vive concurrence sur le trafic des vins et huiles en vrac, le Moni Delmas est retiré du trafic en cours d'année pour ne laisser en ligne que le Pilat. Celui-ci connaîtra une exploitation difficile au cours des années suivantes malgré une légère amélioration en 1982 et sera vendu en 1984.

En 1983, de nouvelles conditions de concurrence avec l'armement national ivoirien Sitram amènent Tankafrica à restructurer son activité de transport de vins et d'huiles. C'est ainsi que le 1<sup>er</sup> janvier 1983, une nouvelle entité voit le jour sous la dénomination de "Sté Nouvelle Tankafrica". Son capital porté à 8 millions de francs, est réparti de la manière suivante : 40 % SNCDV - 40 % Groupe Nègre et 20 % SI' Bordelaise des Vins (groupe Castel).

En février 1984, Tankafrica acquiert un nouveau tanker qui se substitue au Pilat vendu quelques mois auparavant, le *Full Cry* de 3 292 tjb qui sera armé sous le nom de Tour Prignac. Il sera suivi en 1993 du Tour Margaux (5 499 tjb).

En 1992 après le changement de contrôle du capital du Groupe Delmas -Vieljeux, la S" Nouvelle Tankafrica deviendra entièrement autonome et s'installera dans la tour Aurore à la Défense, Delmas ayant vendu ses 40 % de participation.

### **YANN ROULLET** (1948 – 1960)

**2704g.968n.2704d. 84.600a-79.15pp x 12.80 x 5.79 meters (5.13 draught). 6 Cyl. 2S.C.SA. Fiat oil engine of 1.300 Cv by Cant. Riuniti dell Adriatico, Trieste. II knots.**

1943: launched as SATELLITE for Azienda Generale Petroli, Genoa, Italy.

1948: completed by Cantieri Navali Riuniti, Ancona as YANN ROULLET for Sté. Navale Delmas-Vieljeux, La Rochelle.

14.11.1953: heavily damaged when she went in collision with CALTEX BORDEAUX (which see) in the mouth of river Gironde.

1960: sold to "Ciane" Cia SpA, Italy, and renamed MAGNISI.

1987: sold to Petrolmar SpA, Italy.

12.1990: broken up at Naples by Saltatore Palermo.

- Le nom : Pasteur et neveu de Léonce Vieljeux, fusillé en compagnie de ce dernier, de Frank Delmas et de Joseph Camaret par les Allemands en 1944 au camp de Struthof.

### **JEAN GUITON** (1953) → **LOUIS FRÉDÉRIC DEWULF** (1953 –1963)

**1304g.639n.1700d. 71.190a-65.80pp x 10.80 x 4.85 meters (4.64 draught). 6 Cyl. 2S.C.SA. Atlas Polar oil engine of 960 Cv. 10.5 knots.**

1948: completed by Ekensbergs Varv. (196), Stockholm as LOVO for Rederi A/B Rex (K.M. Killstrom), Stockholm, Sweden.

1950: sold to Rederi A/B Transocean (Per Carlsson), Gothenburg, Sweden and renamed BIE.

22.01.1951: heavily damaged by fire when at 100 miles E. from Grimsby. Towed to Bremerhaven then to Gothenburg for repairs.

09.1951: redelivered to the owner as RUNN.

1953: purchased by Sté. Navale Delmas- Vieljeux, La Rochelle, and renamed JEAN GUITON.

1953: renamed LOUIS FRÉDÉRIC DEWULF.

1964: sold to Sarda Tankers Spa, Cagliari, Italy, and renamed CAPUTERRA.

1968: sold to Bulmar Cia Siciliana di Armamento.

- Les noms : Jean Guiton (1855-1654), maire de La Rochelle, dirigea la résistance de la ville contre Richelieu. Louis Frederic Dewulf, fils du consignataire dunkerquois de la compagnie, est mort au champ d'honneur pendant la seconde guerre mondiale.

- Sister-ship: **ZIT** (Cie de navigation Paquet).

### **MARCEL MOUNIER** (195 -1970)

**1973g.789n.2305d. 87.200a-80.00 x 12.40 x 5.80 meters (5.20 draught). 9 Cyl. 4S.C.SA. Man oil engine of 2000 BHP by At. & Ch. de Bretagne, Nantes. 12 knots.**

27.10.1954: launched and completed by Chantiers Navals de la Pallice (5019), La Pallice as MARCEL MOUNIER for Sté. Navale Delmas-Vieljeux, La Rochelle.

1970: sold to Marine Water Supply Shg. Ltd., Greece and renamed ANNA FANNY, transferred to Cyprus registry.

1971: sold to Evertank Co. Ltd., Cyprus and renamed AGHIA IRINI.

1972: transferred to Cyprian registry.

1980: sold to Oliva Shipping Co Ltd, Greece, and renamed TITHA OLIVA.

10.02.1988: arrived in tow from Greece to Aliaga (Turkey) for demolition by Oge Gemi Sokum Ticaret A.S.

- Le nom : ingénieur des Chantiers de La Rochelle.

### **FINISTÈRE** (1958 - 1967)

**1447g.659n.2054d. 82.220a-75.24pp x 1 1.00 x 5.00 meters (4.70 draught).8 Cyl. 4S.C.SA. Man oil engine of 1.680 Cv by Masch. Augsburg-Nürnberg, Augsburg. 12 knots.**

Purchased on stocks from Fouquet-Sacop, Marseilles

11.01.1958: launched and 1958 : completed by Bijkers (143), Gorinchem as FINISTÈRE for Sté. Navale Delmas-Vieljeux, La Rochelle.

1967: sold to Southern Line Ltd., East Africa, Kenya, and renamed SOUTHERN DAWN.

1980: sold to Islands Shipping Co. Ltd., Kenya, and renamed MAYOTTA.

1980: sold to Jet Tank Maritime Co., Greece and renamed JET 111.

- Le nom : département de l'ouest, à l'extrémité de la Bretagne.

### **MONI DELMAS** (1970 -1976)

**2838g.1626n.3929d. 107.28pp x 14.01 x 6.41 meters. 6 Cyl. 2S.C.SA. oil engine of 4.200 Cv by Borsig A.G., Berlin. 14 knots.**

25.04.1967: launched and 1967: completed by At. & Ch. de La Rochelle-La Pallice (5153), La Rochelle-La Pallice as MONI for Rickmers Linie GmbH, Germany.

1970 purchased by Sté. Nav. Chargeurs Delmas-Vieljeux, Dunkirk and renamed MONI DELMAS.

1976 sold to Turfan Shipping Co. Ltd., Greece, and renamed EUROFINA.

1980 sold to Lovat Shipping Co., Greece, and renamed PORTO METHONI.

1981 sold to Houdan Shipping Corp. Greece and renamed SOMCOL 2. Sold later to Hussein Tanker Abdulazziz Establishment, Saudi Arabia.

03.05.1986: scuttled 3 m. S.W. of Misrami Beacon off Jeddah.

- Le nom prénom d'origine allemande, diminutif de Monica.

- Similaire : **PILAT**.

### **BRULY** (1970 - 197 1)

voir Cie. de Navigation Paquet.

### **BONGO** (1970 - 197 1)

voir Cie. de Navigation Paquet.

### **PILAT** (1972 -1984)

**2840g.1502n.4500d. 105.600a-91.0lpp x 14.80 x 6.89 meters. 6 Cyl. 2S.C.SA. oil engine of 5.400 Cv by Masch. Augsburg Nürnberg, Augsburg. 14 knots.**

1972: completed by Rolandwerft GmbH (976), Bremen as PILAT for Sté. Nav. Chargeurs Delmas-Vieljeux, Rochelle.

1983: sold to Express Navigation S.A., Ivory Coast.

1984: sold to Aloni Shg Co., Greece, and renamed THITA ARGO.

18.01.1987: suffered major damage to her upperworks when fire broke out when she was lying at Bilbao. Declared constructive total loss, sold to Kyknos Shg Co., Greece, repaired and renamed FENIX then transferred to Thita Ci] S.A., Greece.

1989: sold to Enalios Ethra Shipping Co., Greece, and renamed ENALIOS ETHRA.

1991: sold to Chessbold Nav. Co. Ltd., Cyprus and renamed VEMAOIL V.

- Le nom : mont boisé dans la bordure orientale du Massif Central entre le Gers et le Rhône.

- Similaire: **MONI DELMAS**.