



La lettre d'infos

Terre en vue s'achève : les expositions de l'Inscription maritime et du Millier sont fermées, il reste la petite présentation sur l'hydrographie de Beautemps-Beaupré à la Maison de la Pointe, et une conférence conclusive de ma part au même endroit, prévue le 5 novembre.

Il nous reste à part cela une jolie conférence, celle de Yoann de Roeck, qui nous parlera du lettrage des bateaux, et en particulier du quartier d'Audierne, le 27 octobre.

Côté institutionnel, une étape importante vient d'être franchie : la Communauté de Communes a adopté un Projet de Territoire, dans lequel la refonte du Musée maritime figure comme l'action concrète n° 21. Vous pouvez trouver ce texte sur le site de la ComCom. Celle-ci devrait voter dans les semaines à venir la prise de compétence Culture, indispensable pour donner suite à ces prises de position. La Communauté serait alors maître d'ouvrage du projet du Musée, dont la première étape porterait sur une étude de faisabilité

Pour l'année prochaine, nous devrions présenter à l'Inscription maritime une exposition sur la Libération du Cap, dont la Municipalité souhaite célébrer dignement le quatre-vingtième anniversaire. Et nous réfléchissons à d'autres manifestations tournées vers la pêche, dont nous ne saurions omettre de parler bien longtemps. Nous discuterons bien entendu de tout cela, et serons heureux d'entendre vos observations et vos idées sur nos productions passées et à venir.

Pour cette lettre, Jean-Luc Scoarnec nous propose une relation de la vie de Jean-Raymond Ladan, pêcheur et pilote du port d'Audierne. Il évoque aussi notre regretté ami Bernard Saliou, et ses talents de maquettiste.

Et Jacques Kérouédan nous présente le cargo Léonce Vieljeux, sur lequel il a servi en tant qu'élève officier mécanicien en 1973. Difficile pour nous de ne pas en profiter pour dire deux mots sur l'histoire de la Delmas, qui a marqué profondément le commerce maritime de notre pays pendant un siècle et demi.

Jacques Paul



Le canot "Amitié". Demi-coque.

L'Amitié et son patron : Jean-Raymond Ladan

C'était un canot sardinier non-ponté, différent des chaloupes avec son arrière droit, mais semblable à des dizaines, voire des centaines d'autres dans le port d'Audierne et même, des milliers d'autres, partout sur nos côtes bretonnes et au-delà, venant chaque jour traquer le petit poisson argenté.

Il se différenciait par contre des autres bateaux, avec son liston blanc et cette superbe ancre de marine, peinte sur la coque, près des lettres stylisées des bateaux d'Audierne : « A ». Car en effet, en plus d'être un canot sardinier, avec misaine et taillevent, c'était aussi un Bateau-pilote.

Maquettiste de talent et ancien trésorier du Musée Maritime, Bernard Saliou a fait plusieurs modèles de coques ou demi-coques de ce canot ayant appartenu à notre arrière-grand-père commun. Une photo le montre sur le quai, tenant un congrès à la main. Sa fille Ambroisine l'a identifié de façon formelle. C'est aussi une des très rares photos que nous possédons de lui.

Jean-Raymond Ladan, était fils aîné de veuve. Le bateau sur lequel naviguait son père, le lougre Paul, d'Audierne, venant de Fécamp, avait sombré dans la tempête du 31 décembre 1867. La même année, à l'âge de 11 ans, il embarqua comme mousse à Nantes sur un Trois-mâts, le Canal en partance pour l'Australie. Il reviendra à Bordeaux un an et demi plus tard le 12 avril 1870. De retour dans le Cap, délaissant les grandes traversées, il navigue au bornage à bord du Canot Ly, puis à la petite pêche. Novice sur l'Abeille en mars 1873, il devient matelot sur divers bateaux comme cela se faisait alors, toujours à la petite pêche.

Le 7 février 1893, à 37 ans il est nommé par décision ministérielle à l'emploi de Pilote-Lamaneur et reçoit la médaille d'honneur des marins du commerce le 13 juillet 1909. Il devient patron le 6 juin 1896 et est autorisé à naviguer avec un rôle de pêche. Il naviguera ainsi jusqu'à sa mort le 14 octobre 1920, et c'est l'un de ses matelots qui rachètera le canot Amitié.

Il habitait dans la Grand-Rue, celle dont il découvrirait à son retour d'Australie, pays où il aurait aimé vivre, que la vue de sa maison serait désormais bouchée par les constructions nouvelles sur les quais. Sa femme, Jeanne Normand, Chanig Penn ar Marc'had, tenait un bistrot dans cette grand-rue. Ce dernier renflouait à l'occasion les comptes du bateau

lorsque l'argent de la pêche et même celle, modeste, des activités de pilotage ne suffisaient plus. Le couple aura six enfants, autant de filles que de garçons. Mais, à l'âge de 19 ans seulement, ma grand-mère Ambroisine sera bientôt la seule survivante de la fratrie.

Il deviendra Conseiller municipal à Audierne en 1896 à l'époque où M. Amédée de Lécluse était maire. Il y cotoiera François Le Gall et Alexis Laurent, mareyeurs ; Joseph Gigou, entrepreneur ; et le célèbre patron René Autret, avec qui il était apparenté par sa femme.

Dans toutes ses fonctions, aussi bien avec ses matelots à qui il interdisait le pillage, qu'avec ses administrés, il avait le sens de la justice, de l'équité, et du bien public. Il avait connu la vie dure, et on le disait un brin taciturne. Dans sa famille, il a laissé l'image d'un homme réservé et plaisantant peu, au contraire de son frère Léopold, patron du Saint-François.

Jean-Luc Scoarnec



Histoire du Cargo Léonce Vieljeux 1/2



Cargo Léonce Vieljeux au Mouillage à Port-Gentil (Gabon)

MOUVEMENTS					DU MARIN			
NOM DU NAVIRE et case du rôle	PORT et numéro d'armement	GENRE de naviga- tion	FONCTION à bord et catégorie	PORT et date d'embarquement	SIGNATURE de l'autorité maritime	PORT et date de débarquement	APOSTILLES diverses	SIGNATURE de l'autorité maritime
Ville DE DUNKERQUE 104	DX 167	L C	Elève Mécanicien 3 ^e	Bordeaux 27.08.71	[Signature]	Bordeaux 15-9-71	CR = 15 en 1 ^{er} et 25 en 2 ^e	[Signature]
ELORH	CC. 102	L C	Maître 10 ^{me}	Saint-Pierre 1.9.72	[Signature]	CONCARNEAU 02-3-73		[Signature]
CG Léonce Vieljeux 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200	DK. 142	L C	Elève Mécanicien 3 ^e	Bordeaux 15/1/73	[Signature]	Bordeaux 18.03.73	CR = 26 p	[Signature]
[Signature]	DK 142	L C	Elève Mécanicien 3 ^e	Bordeaux 15/1/73	[Signature]	Bordeaux 26.6.73		[Signature]
[Signature]	DK 142	L C	Elève Mécanicien 3 ^e	Bordeaux 15/1/73	[Signature]	Bordeaux 15.10.73	CR = 103 p	[Signature]
[Signature]	DK 142	L C	Elève Mécanicien 3 ^e	Bordeaux 15/1/73	[Signature]	Port-Gentil 11.12.73		[Signature]

Il appartient à une série de huit navires entièrement automatisés dits "de 16 000 tm" : Léonce Vieljeux (1970), Pierre Vieljeux (1970), Christian Vieljeux (1971), Georges Vieljeux (1971), Éric Vieljeux (1972), François Vieljeux (1973), Patrick Vieljeux (1973) et Stéphane Vieljeux (1974). Les trois derniers seront modifiés pendant leur construction afin de les adapter au transport des conteneurs.

Entre 1971 et 1975, cinq navires ayant les mêmes caractéristiques sont sortis des chantiers de La Ciotat pour le compte de la nouvelle Cie Havraise Péninsulaire, seuls les mâts, bigues et panneaux de cales différent de ceux de la Société

Extrait du Livret Maritime de Jacques Kerouedan

EMBARQUEMENT DE JACQUES KEROUEDAN COMME ELEVE OFFICIER MECANICIEN A BORD DU LEONCE VIELJEUX DU 15/01/1973 AU 18/03/1973.

TRAJET EFFECTUE : DUNKERQUE (embarquement) - BORDEAUX - DAKAR - DOUALA - PORT-GENTIL - POINTE-NOIRE - KRIBI - DAKAR - NANTES (débarquement).

CARACTERISTIQUES

Le LEONCE VIELJEUX de la Compagnie DELMAS VIELJEUX est un Cargo polyvalent open-deck à deux ponts continus, teugue prolongée, château 3/4 arrière.

Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux, il s'agit des Ville de Valence, Ville de Gênes, Ville de Marseille, Ville de Nantes et Ville de Strasbourg. Les trois derniers possédaient un bulbe d'étrave.

L'éponyme du nom porté par ce cargo a été décrit dans l'historique du Colonel Vieljeux (1948-1954).

ORIGINES

Construit par les Chantiers Navals de La Ciotat sous le n° 268

Signature du contrat de construction le 29-12-1967
Mis sur cale le 3-2-1970

Lancement technique le 25-5-1970 à 12 h 15 Essais

Histoire du Cargo Léonce Vieljeux 2/2

de recette à la mer les 7 et 8-9-1970 sur les bases d'Hyères

Baptisé à La Ciotat le 12-9-1970 à 11 heures en présence de sa marraine, Mme Jacques Vieljeux

Pris en charge et mis en service le 12-9-1970 et placé sous les ordres du commandant Faroux

Classification : Bureau Véritas

DIMENSIONS - JAUGES - MANUTENTION

Longueur HT	171,02 m
Longueur PP	158,00 m
Largeur HM	23,80 m
Creux au pont supérieur	12,50 m
Tirant d'eau en charge	9,70 m
Jauge Brute	12454,17 tonneaux
Jauge Nette	7875,78 tonneaux
Port en lourd	16 000 t.
Capacité cubique (balles)	22 595,00 m ³
Capacité cubique (grains)	21 460,00 m ³
Capacité conteneurs	300 EVP

Équipé de 5 cales et entreponts (4 cales à marchandises sur l'avant et 1 cale, chambres frigorifiques et soutes à huile végétale sur l'arrière) avec panneaux métalliques Ermans. La fermeture des cales axiales est assurée par des panneaux enroulables, étanches et les cales latérales par des panneaux glissants étanches. Dimensions des panneaux d'écoutes

Cales 1 à 4	14,90 m x 6,30 m
Cale 5	4,98 m x 10,00 m

L'ensemble est desservi par 8 cornes de 15 t, 3 bigues pivotantes de 20 t, 1 grue de 5 t et d'une bigue de 80 tonnes

Le double fond est renforcé pour le transport des minerais. Cales et ponts du navire sont également renforcés pour le transport des bois en grumes

PROPULSION

Son appareil propulsif comporte un moteur diesel Sulzer type 6 RND 90, suralimenté, 2 temps, simple effet, réversible, 6 cylindres, télécommandé depuis la salle nautique par système électro-pneumatique, placé 3/4 arrière du navire.

Puissance : 17 400 CV actionnant une ligne d'arbre à 122 t/mn.

Vitesse aux essais : 21,5 nœuds. Vitesse en service : 19 nœuds.

La production électrique est fournie par 3 groupes électrogènes Crépelle à démarrage et couplage automatique de 1200 CV chacun avec alternateurs Jeumont-Schneider de 780 kW.

Machine construite par la Cie de Constructions Mécaniques, de Mantes, en 1970.

EFFECTIFS

État-major : 8 Officiers - Équipage : 18 Marins

LIGNES DESSERVIES

À sa mise en service, il effectuera quelques voyages au sein du pool Svedel. Puis dès le début 1971, il sera affecté à la ligne régulière Europe du Nord/Afrique occidentale.

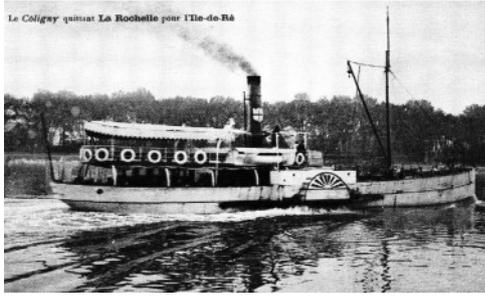
- 1983 : vendu au Panama, renommé Barranco I
- 1984 : vendu au Pérou, renommé Santa Rosa de Lima
- 1993 : démolé à Alang (Inde)

Jacques Kerouédan



Cargo Léonce Vieljeux en route libre sur la côte d'Afrique

La compagnie Delmas Vieljeux, les origines



Le Coligny, l'un des successeurs du Jean Guitton pour le service des îles de Ré et d'Oléron.

La société de négoce créée par Franck et Julien Delmas s'élargit en 1867 au transport maritime. Elle acquiert un petit vapeur à aubes, le Jean Guitton, avec lequel elle ouvre un service régulier de passagers et de marchandises entre La Rochelle et l'île de Ré. Puis le service est étendu, avec d'autres navires, à Oléron.

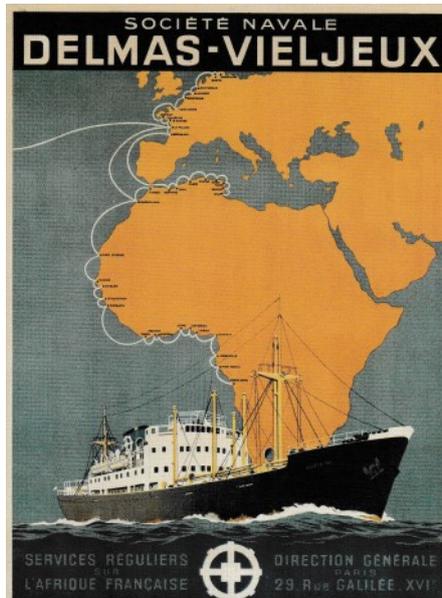
Après le désastre de 1871, Franck et Julien sont rejoints par leur aîné Émile, alors établi en Alsace, mais qui veut rester français. Émile fait adopter le symbole de la roue de Mulhouse qui figurera désormais sur les cheminées des navires de Delmas Frères.

La famille fait partie de l'influente minorité protestante de La Rochelle. Émile est élu conseiller général en 1877, maire en 1884 et député en 1885 sur des listes républicaines. Il s'implique énergiquement dans le projet de création du port de La Pallice. Battu aux législatives de 1893, il renonce à tous ses mandats.

Ses moyens financiers aident à l'acquisition de nouveaux cargos, pour l'export des poteaux de mines landais vers le pays de Galles, l'import du charbon britannique et des minerais de fer de Bilbao vers La Rochelle. La flottille compte 7 navires en 1880. L'activité charbonnière prend le pas sur le service des îles, dont la compagnie va progressivement se désengager. Elle s'étend à la transformation du charbon (briquettes pour l'industrie et les transports, boulets pour les particuliers). La compagnie crée, loue, acquiert des usines, d'abord à La Rochelle, puis à Rochefort, aux Sables d'Olonne. Elle atteint la première place dans l'Ouest du pays dans le commerce et l'industrie du charbon.

La crise du phylloxéra incite à la plantation de vignes en Algérie. Delmas-Frères crée des liaisons régulières avec l'Afrique du Nord dès 1896. Elle y exporte du charbon et en importe vins, phosphates, et minerais. Entre les deux guerres, le trafic entre Bordeaux, La Rochelle, Nantes et les ports d'Algérie et de Tunisie s'envole.

En 1891, un officier ardéchois, Léonce Vieljeux, épouse la fille de Franck Delmas. Il apporte des capitaux à la compagnie, qui devient en 1919 société anonyme; il s'agit de reconstituer la flotte, détruite aux deux tiers pendant la guerre. Élu maire en 1930, Léonce porte un grand programme d'aménagement urbain, de construction d'écoles, d'habitations à bon marché, d'œuvres sociales...Il se montre autoritaire, conservateur, socialement paternaliste, et colonialiste sans état d'âme.



Les ports d'escale de Delmas-Vieljeux dans les années 60.

Au début des années 20, la compagnie s'intéresse à l'Afrique noire. Elle y crée des plantations et commence à importer des bois du Gabon, et autres produits tropicaux. Le développement de ce trafic conduit la compagnie à acquérir de nouveaux navires, et à s'implanter sur toute la côte Ouest africaine.

En 1922, la compagnie rachète un chantier naval rochelais, qu'elle développe notamment pour la maintenance de la flotte. Cette activité de complément prospérera à partir des années 1930 et durera jusqu'en 1987.

Léonce doit faire face à la crise de 1929 : réduction des soldes, vente, désarmement, ou encore réaffectations de navires, notamment vers les Amériques. La désormais Compagnie Delmas-Vieljeux équilibre ses comptes grâce aux activités terrestres.

En 1938, la flotte comprend 21 navires, qui transportent 717 000 t de marchandises.

Homme de convictions, Léonce prend part, avec d'autres responsables des Chantiers, à la Résistance; ils le paieront de leurs vies.

La compagnie Delmas Vieljeux, après la 2ème guerre mondiale



Liberty ship. Ces navires, construits en série aux Etats-Unis pendant la 2ème guerre mondiale, ont ensuite été cédés aux armements américains ou alliés; 75 d'entre eux à la France, dont 5 frétés à Delmas-Vieljeux.

Au sortir du conflit, Delmas-Vieljeux confirme son orientation commerciale sur la Côte Occidentale d'Afrique. Mais la concurrence est rude : 42 compagnies y opèrent alors, sous 16 pavillons différents.

Il ne reste alors pratiquement rien de la flotte. La compagnie lui consacra toujours un maximum de moyens, veillant, en renouvelant fréquemment ses navires, à la maintenir au meilleur niveau. Dans l'immédiat, l'Etat lui affrète 5 Liberty ships américains ; puis elle fait construire des cargos polyvalents, de tonnage voisin de 7 000 tpl, renforcés pour charger grumes et matériaux. Compte tenu de l'absence de grues dans les ports africains, les navires sont munis de mâts de charges, bigues etc.... L'armement intègre, dès les années 70, l'arrivée des conteneurs, d'abord en y adaptant les navires conventionnels, puis en commandant des navires de plus en plus spécialisés. Enfin, les capacités globales des navires s'accroissent fortement au cours des trente ans qui suivent. En 1949, la SNDV dispose de 22 navires, dont 4 affectés aux vins de l'Afrique du Nord, 15 à la côte Occidentale d'Afrique, et 3 au tramping.

Les indépendances conduisent les pays neufs à vouloir mieux maîtriser leur commerce extérieur. La SNDV s'adapte à ce contexte, en entrant dans le « Code de conduite des conférences » (garantissant une partie du trafic aux armements nationaux), et autres accords bilatéraux. Pour améliorer le remplissage de ses navires, elle passe de nombreux accords de partenariat avec des armements opérant sur la COA, en général et dans certains trafics particuliers (huiles en vrac, liaisons méditerranée-COA, conteneurs) ; mais elle élargit aussi, déjà, sa zone géographique d'action: elle crée par exemple avec un armement suédois un service sur la Mer Rouge et l'Afrique orientale, avec un hambourgeois sur l'Extrême-Orient. Elle diversifie son action, en prenant en gérance des pétroliers, des navires

météorologiques, des activités offshore.. En 1966, elle étend ses services dans les ports belges, hollandais et allemands.

En 1971, elle passe un accord majeur d'intégration des activités maritimes et portuaires sur la COA de la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis. C'est un changement d'échelle, qui lui donne le contrôle de plus de 50% du trafic Europe-COA (hors Royaume Uni). Elle devient la Société Navale Chargeurs Delmas Vieljeux.

A partir de 1980, il poursuit sa consolidation sur la COA par des accords de prise en charge ou de coordination de lignes, de développement de services conteneurisés, d'alliances contre ses concurrents les plus menaçants ou encore l'acquisition de 3 armements britanniques de la conférence UKWAL. Mais les activités hors COA prennent de plus en plus d'importance dans la stratégie du groupe. Il s'implique dans des services COA-Inde et océan Indien, Europe du Sud-Liban-Turquie, liaisons conteneurisées Afrique-reste du monde. Il multiplie les prises de participations dans des armements importants et actifs hors COA, comme la Compagnie Havraise péninsulaire, la Navale Caennaise,... qui lui ouvrent des accès à l'Océan indien, au Moyen-Orient, aux liaisons États-Unis-Afrique-Europe...

Il renforce aussi son réseau de services portuaires ; il acquiert ou prend des participations dans des entreprises de transport routier, ferroviaire ou aérien, et des commissionnaires de transport. Tristan Vieljeux s'intéresse en particulier au très important transitaire de transports SCAC, dont la position, parmi les transitaires français, est dominante, et qui, très présente en Afrique, concurrence le réseau terre de Delmas. Mais Vincent Bolloré le coiffe sur ce poteau en 1986...

En 1989, Delmas-Vieljeux est devenu le 1er armement privé français et le 7ème européen. Ses finances sont saines.

Il opère 52 navires, dont 17 porte conteneurs, 7 rouliers, 22 polyvalents, pour une capacité totale de plus d'un million de tonnes. Mais moins de la moitié sont sous pavillon national.

Le chiffre d'affaires a bondi à 5,4 milliards de francs, dont 72% sont assurés par le transport maritime, et 46 % par l'Afrique (contre 95% en 1985).

La compagnie Delmas Vieljeux, l'ère Bolloré

Vincent Bolloré devient, par sa prise de contrôle du grand logisticien SCAC un rival majeur de Delmas. Il acquiert le reste des actions de la navale Caennaise, s'allie en son nom au groupement SCADOA, rival de SNCDV en Afrique, prend, directement ou non, des positions dans le capital de SFDV. En 1989, l'assureur AXA prend le contrôle de la Compagnie du Midi, qui détient 33 % des actions de la SFDV, dont le capital se trouve dès lors réparti en trois blocs : le groupe familial, Bolloré et Axa. Et Axa entre au capital de Bolloré...Tristan accepte l'offre de rachat des parts du groupe familial...

Le groupe devient SCAC-Delmas-Vieljeux. Et Vincent Bolloré poursuit dans un premier temps la politique de croissance externe sur la COA. Mais



Rosa Delmas (1985), Porte-conteneurs-roulier. Port : 24 600 t. Capacité 1183 conteneurs équivalents 20 pieds. Hangar de 3300 m pour véhicules, accessible par passerelle arrière.

L'acquisition de l'armement, dont il ne maîtrise pas alors les métiers, a fortement endetté Bolloré Technologies, et la fusion des réseaux SCAC et Delmas n'est pas simple. Les années 1992 et 1993 sont difficiles, et financièrement déficitaires. L'équilibre est rétabli dès 1994-1995 moyennant un plan « Reconquête du maritime » comprenant une recapitalisation, une politique d'économies drastiques, avec réduction des effectifs (les équipages passent de 25 à 18 marins), cessions d'actifs, ajustement commerciaux, recherche d'amélioration de la qualité du service, meilleure gestion des ressources humaines. La flotte comprend 60 navires dont 12 sous pavillon français. 28 sont affectés aux relations Europe-Afrique et Asie-Afrique, dont il contrôle 35% du marché. Et Bolloré poursuit ses acquisitions d'opérateurs de transport, notamment la SAGA en 1998.



Thérèse Delmas (1986). Porte conteneur intégral. Port : 32000 t. Capacité 1600 conteneurs équivalents 20 pieds.

Mais le mouvement mondial de concentration des armements conteneurisés s'intensifie. L'explosion économique de la Chine bouleverse les circuits économiques. Le métier d'armateur de lignes conteneurisées est devenu un métier de géants travaillant à l'échelle de la planète. Les grands armateurs Est-Ouest ont, commercialement, grand intérêt à compléter leurs réseaux par des lignes Nord-Sud. En 2005, CMA-CGM fait une offre à 600 milliards de dollars pour le rachat de l'armement. Et l'année suivante, la roue de Mulhouse disparaît des cheminées...

Vincent Bolloré reste actif dans les métiers du transport. L'entreprise devient Bolloré Transports Logistics en 2015. En 2021, le grand armateur MSC rachète la branche portuaire; et en mai 2023, Vincent Bolloré solde son incursion dans le monde des transports en vendant Bolloré Logistics à CMA-CGM pour se centrer sur les métiers de la communication.

Jacques Paul



Le Thérèse Delmas Construit en 1983. Porte conteneur intégral de 32 000 t de port et de 1600 conteneurs standard (20 pieds) de capacité.



contact@musee-maritime.fr

musee-maritime.fr