



HWEHWEMUDUA

ISSN-L: 3080-1621

ISSN-P: 3080-1613

REVUE HWEHWEMUDUA

Revue des Lettres, Sciences Humaines et Sociales



Université Peleforo GON COULIBALY
UFR Sciences Sociales
Korhogo - Côte d'Ivoire

www.hwehwemudua.net



revue.hwehwemudua@gmail.com

REVUE DES LETTRES, SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

HWEHWEMUDUA



Juillet 2025

Site : <https://www.hwehwemudua.net>

Courriel : revue.hwehwemudua@gmail.com

Université Peleforo GON COULIBALY

UFR Sciences Sociales

BP 1328 Korhogo

ISSN-L 3080-1621 // ISSN-P 3080-1613

COMITÉ ÉDITORIAL

Directeur scientifique :

KOUASSI Kouakou Siméon, Professeur Titulaire d'Archéologie, Université Polytechnique de San-Pedro, Côte d'Ivoire

Directeur de publication :

KOUAKOU N'dri Laurent, Maître de Conférences d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Rédacteur en Chef :

N'GORAN Kouadio Adolphe, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

Secrétaire d'édition :

KOUAME N'founoum Parfait Sidoine, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

Secrétaire adjoint d'édition :

KOFFI Amani, Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

Trésorier :

ATCHIE Amon Guy Serge, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

Webmaster :

KOUAKOU Kouadio Sanguen

COMITÉ SCIENTIFIQUE

ALLOU Kouamé René, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
ASSANVO Amoikon Dyhie, Maître de Conférences de Linguistique, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

BAHA Bi Youzan Daniel, Professeur Titulaire de Sociologie, Université Felix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

BAMBA Mamadou, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Alassane Ouattara de Bouaké, Côte d'Ivoire

BATCHANA Essohanam, Professeur Titulaire d'Histoire, Université de Lomé, Togo

BEKON Raphael Tanoh, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire.

BIRBA Noaga, Maître de Conférences d'Archéologie, Université Norbert Zongo, Burkina-Faso

BROU Cho Julie Eunice, Maître de Conférences d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

FAYE Ousseynou, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Cheick Anta Diop, Sénégal

GAYIBOR Théodore Nicoué Lodjou, Professeur Titulaire d'Histoire, Université de Lomé, Togo

GOLE Koffi Antoine, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches d'Histoire, Centre National de la Recherche Scientifique et Technologique (CNRST), Burkina-Faso
KONAN Kouamé Hyacinthe, Maître de Conférences de Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire
KONE Issiaka, Professeur Titulaire de Sociologie, Université Jean Lorougnon Guédé, Côte d'Ivoire
KONIN Severin, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
KOUADIO N'Guessan Jérémie, Professeur Titulaire de Linguistique, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
KOUAKOU N'dri Laurent, Maître de Conférences d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
KOUASSI Kouakou Siméon, Professeur Titulaire d'Archéologie, Université Polytechnique de San-Pedro, Côte d'Ivoire
KOUASSI N'Goran François, Directeur de recherches de Sociologie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
LATTE Egue Jean Michel, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire.
MIAN Newson Kassy Mathieu Assanvo, Maître de Conférences d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
NENKAM Chamberlain, Maître de Conférences d'Histoire, Université de Yaoundé, Cameroun
OUATTARA Tiona, Directeur de recherches d'Histoire, Université Felix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire
SANGARE Abass Souleymane, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
SOHI Blesson, Maître de Conférences d'Histoire, Université Felix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
SOTINDJO Dossa Sébastien, Professeur Titulaire d'Histoire, Université d'Abomey-Calavi, Bénin

COMITÉ DE LECTURE

AGUIE Yhattey Hervé Thierry, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY
ANGOUA Adjé Séverin, Maître de Conférences d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
AYEMOU Kadjomou Ferdinand, Maître-Assistant d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
BAKAYOKO Yaya, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire
BANGALIN'goran Gédéon, Maître de Conférences d'Histoire, Université Lorougnon Guédé, Côte d'Ivoire
COULIBALY Kassoum, Maître-Assistant de Philosophie, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

COULIBALY Moussa, Maître-Assistant de Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

DJAMALA Kouadio Alexandre, Assistant d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

GOULEDEHI Kinva Via Jean Alda, Assistant d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

KABA Brahima, Maître de Conférences d'Histoire, Université Julius Nyerere de Kankan, Guinée

KABORE Adama, Assistant d'Histoire, Université Norbert Zongo, Burkina-Faso

KANE Métou, Maître-Assistant de Lettres Modernes, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

KAZIO Didjè Jacques, Assistant d'Archéologie, Université de Bondoukou, Côte d'Ivoire

KEWO Zana, Maître-Assistant d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

KONE Diloman, Assistant de Lettres Modernes, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

KONE Kapiéfolo Julien, Maître-Assistant de Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

KONE Kpassigué Gilbert, Maître-Assistant d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

LOUKOU Yao Serges Bonaventure, Maître-Assistant d'Archéologie, Université cheikh Anta Diop, Sénégal

MENE Yao Fabrice-Alain. Davy, Maître-Assistant d'Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

OKOU Kouakou Norbert, Maître-Assistant de Sociologie, Université Felix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

OUEDRAOGO Serges Noël, Maître-Assistant d'Histoire, Université Norbert Zongo, Burkina-Faso

SIDIBE Nohan, Maître-Assistant d'Histoire, Université Polytechnique de San-Pedro, Côte d'Ivoire

TOURE Gninin Aïcha, Maître-Assistant d'Archéologie, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

YAO Akpolè Daniel, Maître-Assistant de Philosophie, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

YEO Mamadou, Maître-Assistant d'Histoire, Université Polytechnique de San-Pedro, Côte d'Ivoire

ZADOU Zidy Armand Didier, Maître de Conférences d'Anthropologie, Université Jean Lorougnon Guédé, Côte d'Ivoire

SOMMAIRE

1- ORPAILLAGE CLANDESTIN, VECTEUR DE MALADIES ET DE RISQUES SANITAIRES DANS LA SOUS-PREFECTURE DE GRAND-ZATTRY, Bedel Wilfried ZELY & Ali DIARRA.....	1
2- MARAICHAGE : DES « NON-LIEUX » À ABIDJAN ?, OUATTARA Zana Souleymane	17
3- LES VIOLENCES BASEES SUR LE GENRE EN REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO : UNE ANALYSE THEORIQUE ET DOCUMENTAIRE, Albert ETETE LONGONYA.....	29
4- L'ALTERNANCE CODIQUE DANS LE CINÉMA BURKINABÈ : CAS DANS LA SÉRIE « COMMISSARIAT DE TAMPY » DE MISSA HÉBIÉ, Abel BOUGMA.....	42
5- PATRIMOINE ALIMENTAIRE HISTORIQUE : UN VECTEUR DE L'IDENTITÉ LOCALE À ABOMEY (BÉNIN), Emilia Mawugnon AZALOU TINGBE.....	53
6- L'AFRIQUE AU-DELÀ DES IMAGINAIRES, Kouadio YAO.....	63
7- IN-SERVICE TRAINING AND LANGUAGE TEACHERS PROFESSIONAL DEVELOPMENT IN CAMEROON: ATTITUDES AND PERSPECTIVES, KUNYUI YVONNE & ATEMAJONG JUSTINA.....	76
8- ÉTUDE DU CRIME ET DES PERSONNAGES CRIMINELS DANS LA BÊTE HUMAINE DE ZOLA, Lassana NASSOKO.....	89
9- FACTEURS ASSOCIÉS AUX PROFILS DE CONSOMMATION DE DROGUES CHEZ DES ÉLÈVES DU SECONDAIRE PRIVÉ ET PUBLIC À ABIDJAN, Yaba Florence ELOYE, Kouakou Bruno KANGA & Kouadio ASKA.....	101
10- LA GOUVERNANCE LOCALE EN CÔTE D'IVOIRE DE 2001 À 2013 : CAS DE LA COMMUNE DE GAGNOA, Dally Luc Olivier ZITIEOUREOU.....	118
11- SPINOZA : CRITIQUE DE LA REPRÉSENTATION PHILOSOPHIQUE DE L'HOMME, MASSIMA LOUWOUNGOU.....	135
12- THE AESTHETICISATION OF PUBLIC BUILDINGS IN YAOUNDE WITH CERAMIC TILES: THE CASE OF THE PEDIMENTS OF THE YAOUNDE-NSIMALEN MOTORWAY ROUNDABOUT, TELE DJOSSEU GHISLAIN LANDRY.....	150

13- LANGAGE IDÉAL ET LANGAGE ORDINAIRE : Où SE TROUVE LA COMMODITÉ POUR L'HOMME ?, Michel SAHA.....	163
14- DESCRIPTION MORPHOSYNTAXIQUE DES ADVERBES DU BISA-BARKA, DIALECTE DU CENTRE-EST DU BURKINA FASO, Oumar LINGANI.....	172
15- APERÇU HISTORIQUE D'UNE MALADIE STIGMATISANTE AU BURKINA FASO : LE CAS DE LA LEPRE DE 1947 À 1994, Serge DOYE.....	183
16- LE DESTIN FRUITIER DE LA COMMUNE DE KORHOGO : ESSOR DE LAMANGUE ET MUTATIONS SOCIO-ECONOMIQUES (1981-2000), SERGE SALIF ASSANE KONATE,	194
17- CONTRIBUTION A LA CONNAISSANCE DU LIEN ENTRE LE DROIT ET LA SCIENCE POLITIQUE EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT, Solim LOWA.....	206
18- L'INFLUENCE DE LA SURDITE SUR LE PROCESSUS DE RECUPERATION DE L'INFORMATION CHEZ LES ENFANTS A TRAVERS LE RAPPEL LIBRE VERSUS ORDONNE : ETUDE COMPARATIVE, Ulrich Ariel YEKE PENDI.....	216
19- LA COMPAGNIE DELMAS-VIELJEUX A L'ASSAUT DE L'ESPACE ULTRAMARIN FRANÇAIS DE LA COTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE (1920-1990), Philippe GACHA.....	226
20- CONTRIBUTION DES ACCORDS DE PÊCHE DANS LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU MILIEU HALIEUTIQUE IVOIRIEN DE 1990 À 2013, Ahossan Arsène ÉLOIFLIN.....	240

LA COMPAGNIE DELMAS-VIELJEUX A L'ASSAUT DE L'ESPACE ULTRAMARIN FRANÇAIS DE LA CÔTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE (1920-1990)

Philippe GACHA

Docteur en histoire maritime, coloniale et portuaire

Courriel : gachaphilippe@gmail.com

Résumé

Cette étude s'inscrit dans le champ de l'histoire des grands armements de ligne. La Delmas-Vieljeux est une compagnie maritime familiale créée à la Rochelle en 1867 par les frères Delmas. Sa relation avec l'espace ultramarin français est l'œuvre de l'un des administrateurs, Léonce Vieljeux, fervent colonialiste, maire de La Rochelle puis président des armateurs de France. Une fois admise sur la Côte occidentale d'Afrique, la compagnie multiplia ses actions commerciales pour tirer parti du commerce colonial. Freinée dans son élan par la guerre de 1939-1945, elle se réorganisa aussitôt avec une nouvelle politique commerciale, le renforcement de ses structures maritimes et terrestres. Après avoir fusionné ses activités avec les Chargeurs Réunis, elle devint le principal armement de la Côte occidentale d'Afrique qui participa au développement du secteur maritime, portuaires et commercial des États nouvellement indépendants. L'objectif de la présente étude est de retracer l'itinéraire commercial de la Delmas-Vieljeux, l'un des piliers des armements français qui a dû s'adapter aux aléas du commerce africain pendant plus d'un demi-siècle avec de céder ses activités au groupe Bolloré.

Mots-clés : Armement, compagnie-ultramarin, armateur, Chargeurs Réunis

THE DELMAS-VIELJEUX COMPANY'S ASSAULT ON THE FRENCH OVERSEAS TERRITORIES OF THE WEST AFRICAN COAST (1920-1990)

Abstract

This study is part of the history of major shipping lines. Delmas-Vieljeux was a family shipping company founded in La Rochelle in 1867 by the Delmas brothers. Its relationship with the French overseas territories was the work of one of its directors, Léonce Vieljeux, a fervent colonialist, mayor of La Rochelle and then president of the Shipowners of France. Once admitted to the West African coast, the company stepped up its commercial activities to take advantage of colonial trade. Its momentum was halted by the 1939-1945 war, but it immediately reorganised, adopting a new commercial policy and strengthening its maritime and inland structures. After merging its activities with Chargeurs Réunis, it became the main shipping line on the West African coast, contributing to the development of the maritime, port and commercial sectors of the newly independent states. The aim of this study is to retrace the commercial history of Delmas-Vieljeux, one of the pillars of the French shipping industry, which was able to adapt to the ups and downs of African trade for over half a century before selling its activities to the Bolloré group.

Keywords : Shipping, Company-Ultramarine, Shipowner, Reunited charger

Introduction

La compagnie Delmas est une société qui porte le nom de ses fondateurs¹. Sa création fut l'œuvre des enfants du pasteur Louis Delmas, Frank et Julien qui lancèrent pour la première fois, le samedi 15 juin 1867, à 11 heures 30 minutes un petit vapeur de 92 tonneaux baptisé *Jean Guiton*², nom d'un maire de la Rochelle qui s'était rendu célèbre durant le siège de Richelieu entre 1627 et 1628. Ce voyage inaugural desservait l'île de Ré et Saint-Martin. À partir de cette date la compagnie s'agrandit. En 1870, Émile Delmas, après la perte de l'Alsace-Lorraine, rejoint ses frères à la Rochelle. Son apport de capitaux permit d'accroître la flotte commerciale avec de nouveaux navires tel que *L'Alsace-Lorraine* et *Belfort* en 1873, *Galilée* en 1873 et *Coligny* en 1876 qui furent mis en service pour le transport du charbon anglais³. La compagnie prit donc une dimension internationale et devint une grande multinationale du XX^e siècle dont l'essentiel des activités est exercé sur la Côte occidentale d'Afrique (COA) de 1920 à 1990.

Partant de cette analyse, la question qui constitue le fil d'ariane est la suivante : comment la Compagnie Delmas est-elle devenue un acteur majeur du commerce ultramarin et agent de développement des pays de la Côte occidentale d'Afrique ?

Pour répondre à cette problématique, nous avons adopté une méthodologie qui s'articule autour de deux points : la recherche documentaire et archivistique. À cet effet, nous avons d'abord consulté des ouvrages généraux de l'histoire maritime, des relations internationales et de l'Afrique coloniale. Cette recherche a été complétée par des sources collectées aux Archives municipales et au Musée Maritime de La Rochelle. Ces différentes sources se rapportent à la vie de ladite compagnie. Il s'agit des séries : Z relative aux les bulletins de liaison, ainsi les bulletins et le journal d'information *Cap à l'ouest* ; les ouvrages de Léonce Vieljeux et de Charles Limonier. Les fonds Jean-Pierre Bauvin sur la vie de la Compagnie Delmas Vieljeux.

Après avoir passé au crible d'analyse minutieuse l'ensemble de ces données, nous avons pu structurer notre étude en trois axes. D'abord, analyser les raisons du déploiement des activités commerciales sur la Côte occidentale d'Afrique (COA). Ensuite, montrer comment la ligne africaine a été exploitée durant plus d'un demi-siècle. Enfin, présenter les actions menées par la compagnie qui font d'elle une actrice de développement en faveur de certains États africain, cas de la Côte d'Ivoire et du Cameroun

1. Les raisons du déploiement des activités sur la Côte occidentale d'Afrique

Le commerce maritime de la Compagnie Delmas était d'abord régional et s'est développé dès l'arrivée d'Émile Delmas à La Rochelle en 1870, car son apport de capitaux permit d'agrandir la flotte. Ce qui donna une dimension internationale à la compagnie et conduisit à la création du port de La Pallice en 1890 (J. Randier, 1980, p. 43). Et la chambre de commerce de la ville voulut lui donner une orientation coloniale, car les colonies représentaient un champ commercial pour les milieux d'affaires du monde maritime⁴. C'est ainsi que la Compagnie se lança dans cette aventure dès les années 1920.

¹ La Compagnie Delmas, contrairement aux autres armements tels que la Compagnie Havrais Péninsulaire ou Compagnie des Chargeurs Réunis qui sont sociétés anonymes où figuraient des hautes banques parisiennes, la Compagnie rochelaise était celle qui s'est constituée grâce aux actions essentiellement familiales.

² Nom d'un maire de la Rochelle qui s'était rendu célèbre durant le siège de Richelieu entre 1627 et 1628.

³ Archives Numériques du Musée Maritime de La Rochelle, Une histoire, des navires, des hommes et des réalisations, *Le sillage*, n°3.

⁴ Plusieurs compagnies maritimes françaises et étrangères y étaient déjà présentes. Il s'agit de la Compagnie des Chargeurs Réunis, de la Compagnie des Messageries Maritimes, de la Compagnie générale transatlantique, Morel et Prom, de la Compagnie Fabre et Fraissinet...

1.1. La conjoncture économique au lendemain de la Première Guerre mondiale

À la sortie de la guerre, le bilan avait été désastreux pour la compagnie. Elle enregistra d'énormes pertes en matériels et en vies humaines. En effet, comme pendant la première guerre mondiale, la compagnie perdit encore une partie importante de sa flotte. Elle perdit 15 navires sur un effectif de 21 durant les hostilités. Ils étaient coulés ou torpillés. Les installations au sol, les chantiers navals, étaient sérieusement endommagées. Plus grave, étaient les pertes en vies humaines. En effet, la compagnie n'était pas restée en marge de cette guerre. Elle soutient activement l'effort de guerre en donnant ce qu'elle avait de plus précieux, ses navires qui étaient réquisitionnés par le gouvernement. Ils constituaient la flotte auxiliaire pour la marine nationale de guerre. Ainsi, ceux de plus de 500 tonnes étaient pris en charge par la Direction des Transports Maritimes chargée des trafics effectués par les navires au cours de la guerre. Mais, leur exploitation était à la charge des armateurs. Delmas frères mit donc tous ses 21 navires à la disposition de la direction dès le début des hostilités. Ils avaient pour rôle d'assurer un certain nombre de tâches telles que des rotations intenses entre la France et l'Angleterre afin de ravitailler les troupes en charbon. Ils effectuèrent aussi des transports entre l'Afrique du Nord et l'Afrique occidentale pour ravitailler la France en produits agricoles et forestiers. Certains convois étaient mis en place entre Bordeaux et Casablanca (C. Limonier, 2003, p. 37).

C'est donc au cours de ce période fâcheuse que l'on comprit l'importance de la création d'une ligne africaine. En effet, le territoire ultramarin avait pour rôle de fournir à la France des matières premières. Il était un champ privilégié de son commerce extérieur de la métropole, idées défendues par Jules Ferry le 28 juillet 1885 à l'assemblée. Pour ce dernier, la colonie était un vaste champ d'extraction et d'exploitation. Les entreprises devaient se livrer à une économie de prédation pour leur accroissement économique, Léonce Vieljeux ne resta pas en marge de ces idées du XX^e siècle. En effet, membre du comité colonial de La Rochelle, Léonce Vieljeux avait une bonne connaissance économique des territoires ultramarins français. Déjà, dès le début de la colonisation, la plupart des explorateurs, des opérateurs économiques et administrateurs présentèrent les essences forestières de « l'Afrique noire » comme une richesse inépuisable pour la France (J. T. Lépé, 2006, p. 48). L'immensité des profits que représentait le vaste empire colonial donna à Léonce Vieljeux plus d'assurance pour se hisser davantage dans les affaires de la compagnie.

1.2. L'arrivée de Léonce Vieljeux à la tête de la compagnie

Né le 12 avril 1865 dans les Vans en Ardèche, Léonce Vieljeux fut d'abord destiné à la carrière militaire, il entra à l'école de Saint-Cyr où il sorti avec le grade de sous-lieutenant et choisit le 123^e régiment d'infanterie qui était en garnison à La Rochelle. Ce jeune sous-lieutenant fit la rencontre d'Hélène Delmas, fille de l'armateur Frank Delmas qu'il épousa. Par ce lien de mariage, intégra la société Delmas-Frères en 1894 et quitta l'armée l'année suivante pour se consacrer aux activités maritimes auprès de ses beaux-parents. Jusqu'à cette date, les activités de la compagnie étaient fondées sur l'importation du vin d'Algérie, le commerce du charbon et des phosphates. En 1907, à la mort de son beau-père Frank Delmas, il assura la direction de la compagnie en tant qu'administrateur au côté de son beau-frère Maurice Delmas, président de la compagnie. À la fin de la Première Guerre mondiale, grâce à son apport de capitaux, la flotte fut reconstituée et s'associa officiellement à la compagnie qui prit désormais le nom de *Delmas Frères et Vieljeux*.

Il se lança parallèlement dans la politique et fut élu pour la première fois, conseiller municipal de La Rochelle en mai 1912. Il va même provoquer le maire en duel à la suite d'explications houleuses durant un conseil. La Grande Guerre interrompit le début de sa carrière. Il s'y illustra donc en faisant preuve en permanence d'esprit de décision et de courage. Il devint chef de bataillon dès 1915 et lieutenant-colonel en février 1918 sur le Chemin des Dames. Au lendemain de la guerre, il reprit ses activités d'armateur. Le gouvernement français

le chargea de s'occuper, en plus de ses activités d'armateur, de l'attribution des navires allemands cédés à la France au titre de dommages de guerre.

Officier, armateur et homme politique, Léonce Vieljeux était également membre de la société des anciens coloniaux comme la plupart des élites rochelaises issues des milieux d'affaires comme la chambre de commerce qui a à sa tête Wladimir Mörch. Cette chambre percevait la colonisation comme essentielle pour le développement des activités portuaires et commerciales de la ville. Elle manifesta en premier lieu son adhésion à des mouvements nationaux en apportant sa cotisation annuelle à la ligue maritime et coloniale. Elle devint membre et patron de la société de propagande coloniale de La Rochelle dont la bibliothèque rassemblait de nombreux documents consacrés aux colonies. Elle était abonnée à plusieurs titres de la presse coloniale : *la revue coloniale*, *Mer et colonie*, etc. La presse coloniale lui expédiait des rapports des agences économiques des fédérations coloniales, Indochine, Afrique Équatoriale Française (AEF) et Afrique occidentale Française (AOF). L'agence du Havre par exemple, lui faisait parvenir le programme de l'école pratique coloniale de sa ville.

Membre de la chambre coloniale, Léonce vieljeux était passionné par les questions maritimes et profondément convaincu de l'importance de développer simultanément la marine marchande française en général mais également la sienne dans l'espace ultramarin O. Desgranges et M. Hoareau (2013, p. 49). Ainsi, il orienta les activités de la compagnie vers « l'Afrique noire » pour participer à sa mise en valeur. Il effectua un voyage d'étude en Afrique afin de s'assurer des possibilités économiques que ce vaste domaine pourrait offrir au développement de sa compagnie.

1.3. L'impact de l'étude de l'armateur en Afrique

L'administrateur de la compagnie Delmas frères et Vieljeux, membre du comité colonial de la Rochelle, Léonce Vieljeux, n'avait connaissance du domaine colonial qu'à travers la documentation. Mais après le voyage expérimental au Gabon qui s'est montré fructueux que l'armateur décida d'effectuer un séjour en « Afrique noire »⁵, dont l'objet du voyage était d'étudier des possibilités commerciales dont la compagnie pourrait tirer parti, et prendre connaissance des œuvres françaises dans les territoires coloniaux. Il embarqua à bord de *l'Europe*, un paquebot des Chargeurs Réunis le 16 octobre 1924 en direction du Cameroun, ancienne colonie allemande placée sous mandat par société des nations (SDN) et cogérée par la France et l'Angleterre après la Grande Guerre. À bord dudit navire, se trouvaient quatre cents passagers, chacun d'eux allait aux colonies pour des intérêts bien précis. On y trouvait des négociants, des missionnaires, des commerçants, des fonctionnaires et des familles qui retournaient après les vacances ainsi que des militaires de tout ordre (L.Vieljeux, 1925, p. 14).

Tous n'étaient pas des Français, il y avait des étrangers mais la majorité des passagers étaient des colons et des fonctionnaires. *L'Europe* longea toute la côte de l'« Afrique noire » et fit des escales dans les grands centres importants, Dakar, Conakry, Tabou, Bassam, Lomé et Cotonou. À sa première escale, à Dakar, le 25 octobre, l'armateur, fut séduit et impressionné par l'accueil des indigènes et par les échanges commerciaux à cet endroit, notamment ceux de l'arachide. Dakar était la capitale administrative et commerciale de l'AOF et présentait de ce fait, un aspect plus européen qu'africain avec de nombreux touristes qui lui assurèrent une animation notable. L'armateur était surtout attiré par le port sénégalais, aménagé entièrement par la France, et qui représentait à ses yeux l'honneur des administrateurs coloniaux. En effet, Dakar était un grand port de charbonnage sur les différentes routes maritimes grâce à son positionnement. Il était pourvu d'un élévateur de charbonnage avec un grand chaland d'un millier de tonne et trois élévateurs qui lui assuraient des opérations rapides. Après Dakar, ce fut le tour de Conakry en Guinée où il fut les mêmes impressions, tout aussi étonné en voyant les

⁵ Le navire a transporté de l'Okoumé en direction de l'Angleterre dont la vente été très prometteuse.

grands travaux réalisés par la France, les routes et le chemin de fer reliant Conakry à l'arrière-pays.

La côte allant de Tabou à Grand Bassam retint plus son attention de l'armateur, car il fut davantage impressionné à la première vue des Kroumen qui effectuaient chargeaient dans marchandises dans les navires en rade foraine. Dans cette partie de la COA bornée par une immense, il s'exclama : « Combien surprenant de voir si près de l'équateur, au lieu de sable, de désert ou de terres arides, cette flore variée, ces arbres centenaires d'une vigueur que ne connaît aucune contrée d'Europe » (L. Vieljeux, 1925, p. 46). Quant au commerce de bois s'effectuait déjà à Bassam où il vit trois grands vapeurs : un Français et deux Américains d'environ trois tonnes de portée, chargés des billes de bois. Il fut frappé par le commerce américain dans cette colonie française, il s'affirma à ce titre : « Une partie importante des acajous des forêts africaines partent en Amérique, d'où ils reviennent paraît-il, sur le marché d'Europe sous une autre domination. On ne se doute pas en France de l'activité que les États-Unis d'Amérique déploient dans ces régions trop délaissées par nous » (L. Vieljeux, 1925, p. 47). Pour lui, la France n'avait pas assez investi dans l'exploitation des colonies. À l'instar de Dakar qui fut un grand port, les colonies françaises de la COA étaient pourvues de wharfs munis de grues. Or les Anglais, quant à eux, ont investi des millions de livres sterling pour doter Lagos d'un grand port, le plus important de la COA où accostèrent les navires de gros tonnage. Ce sont donc des milliards de francs que les Britanniques y traitaient. Lagos fut donc une merveille de prospérité pour les Britanniques.

L'armateur arriva au Cameroun, sa destination finale le 4 novembre à Douala où il eut les mêmes impressions à propos des activités commerciales du port qui abrite plusieurs maisons de commerce étendirent le long du fleuve Wouri. L'activité essentielle qu'on y effectuait, étaient le commerce du bois, l'huile et les amandes de palme, le cacao, le caoutchouc, le tabac. Les tonnages augmentèrent chaque jour, car « noirs », dans l'eau jusqu'au épaules, transportaient en file indienne les sacs de cacaos, ou de palmistes placés horizontalement sur leur tête vers des chalands mouillés plus au large. Pour lui, le Cameroun était une colonie privilégiée grâce à sa végétation et à son climat qui faisait de Douala un grand port africain. Mais celui-ci devrait être aménagé à coup de millions de franc par secteurs publics et privés et des spécialistes devaient diriger la main-d'œuvre locale pour les travaux du port (N. Dodille, 2001, p. 72). Or, les moyens affectés à son développement commercial étaient très insuffisants. Il faudrait améliorer le wharf, le terre-plein, les grues, les chalands, les vedettes, les remorqueurs, le balisage et les éclairages. Le port n'a qu'un seul dock flottant appartenant à une compagnie britannique pour soulever un vapeur. Donc l'apport des initiatives privées françaises seraient les bienvenues en suivant l'exemple des Britanniques.

L'armateur de Douala part à la conquête du pays le 8 novembre à Bonabéri à 2 000 mètres de Douala, lieu de chargement de toutes les essences de bois dont l'Europe avait besoin. De Bonabéri, il alla à N'kongsamba, 160 km plus loin, à la rencontre de la forêt impénétrable avec des arbres de soixante mètres de long. Dans cette localité se trouvaient dix-neuf Européens tenant des factoreries et des milliers d'indigènes. Léonce Vieljeux fit des excursions en forêt, assista à des abattages d'arbres sur les chantiers d'exploitation. Il parcouru le long du fleuve Sanaga en pirogue, en vue d'implanter une usine et il chercha par ailleurs un endroit idéal le long du cours d'eau pour créer une plantation de cacaoyers et de cultures vivrière pour la main d'œuvre indigène. Il analysa de nombreuses questions en rapport avec les indigènes, leur mode de recrutement, leurs logements, évacuation des produits et le ravitaillement du personnel.

L'armateur retourna le 30 novembre à Douala, où il entreprit déjà des démarches commerciales avant de repartir en direction d'Eseka, point terminus du chemin de fer du centre à 172 km de Douala vers l'Est. Eseka était un grand centre commercial couvert de factoreries françaises et anglaises en pleine brousse. C'est un centre important d'affaire où chaque factorerie chiffrait, selon l'armateur, dix à douze mille francs ses ventes journalières. Il se rendit

à Makak le 2 décembre 1924, un autre point important, sur la future ligne de chemin de fer. Après avoir analysé toutes les possibilités économiques, l'armateur aborda les rôles des missions et leurs actions humanitaires, la colonisation s'est accompagnée de l'évangélisation des Africains grâce aux missions catholiques et protestantes. Il leur rendit pour s'imprégner de de nombreuses questions, car ces missions qu'elles soient françaises ou américaines avaient une grande influence et menaient des actions considérables, comme la lutte contre la polygamie au sein des sociétés africaines, création d'écoles, l'apprentissage de divers travaux agricoles et à l'organisation.

Vu le nombre important des missions américaines, il affirma qu'il ne faudrait pas que les Français perdent de vue que ce sont les Allemands, qui jusqu'en 1914, ont défriché le terrain qu'ils occupent. La France devait donc savoir en tirer profit, les missions françaises devaient s'impliquer davantage à la conversion des indigènes afin de mieux leur inculquer la civilisation française. Il s'exclama :

Partout où le blanc n'a pas pénétré ou s'il en existe, le noir n'a presque pas évolué ; on peut croire encore aujourd'hui qu'il était à l'aurore du monde. C'est l'être primitif, presque un animal à forme humaine et cependant, la possibilité d'une évolution, assez rapide pour certains, ne saurait être mise en doute, les preuves en abondent (L. Vieljeux, 1928, p. 24).

La mission civilisatrice était le corollaire des questions économiques étudiées par l'armateur au cours de ce voyage. À ce propos, il s'exclama en ces termes :

Sorti de sa léthargie séculaire et devenu enfin un producteur véritable, le noir permettra à son frère blanc de recevoir et moins chers les produits qui lui manquent. Le noir peut devenir simultanément et bientôt un grand consommateur, assurant ainsi du travail à l'usine lointaine souvent menacée d'en manque. (L. Vieljeux, 1925, p. 34)

L'armateur conclut que l'Afrique était un continent prodigieusement riche et le « noir » était un client bien autrement précieux que l'Arabe. Donc, pour éviter le chômage du blanc, mieux valait coloniser en « pays noir ». Ainsi, dans ces contrées, la vente des produits pouvait prendre une tout autre allure. Le voyage de Léonce Vieljeux en Afrique a eu des conséquences considérables dès son retour le 26 décembre en France. Le séjour en Afrique renforça davantage l'attachement de Léonce Vieljeux aux œuvres coloniales. Celles-ci se sont manifestées à travers la propagande coloniale.

Le 31 juillet au 27 août 1927, il participe à l'organisation de l'exposition coloniale de La Rochelle en qualité de membre du comité d'organisation. Ce fut pour lui, un moyen attractif de diffusion de la doctrine coloniale mise en œuvre par la classe politique à laquelle il appartenait. En 1937, le comité fit ériger un monument à la gloire des pionniers de la Côte d'Ivoire, c'est-à-dire les Rochelais partis dans l'aventure coloniale qui étaient, Arthur Verdier, Amédée Brétignère, Marcel Treich-Laplène et, Charles Emmanuel Valteau qui permirent à la France de ravir la Côte d'Ivoire aux Anglais grâce à leurs actions. (O. Desgranges et M. Hoareau, 2013, p.91). Ce qui est frappant sur ce monument, était l'inscription :

À la mémoire des trois conquérants pacifiques de la Côte d'Ivoire, partis de La Rochelle, Arthur Verdier, capitaine de navire, marchand armateur, colon, résident de France à grand Bassam et Assinie et à ses collaborateurs qui moururent à la tâche, Amédée Brétignère et à Marcel Treich-laplène, ce monument a été élevé cinquante ans après les traités qui donnèrent à la France cette belle et riche colonie.

La compagnie *Delmas frères et Vieljeux*, une fois en contact avec l'Afrique, elle se livra à l'exploitation des richesses.

2. La Mise en service de la ligne de desserte africaine

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, Léonce Vieljeux intégra officiellement la compagnie grâce à son apport de capitaux et devient un associé. La compagnie prit ainsi une nouvelle dénomination, Delmas frères et Vieljeux. En 1920, à la suite du premier voyage expérimental l'*Argonne* qui se révéla intéressante et prometteuse⁶. Léonce Vieljeux décida d'effectuer un voyage en Afrique pour évaluer toutes les possibilités commerciales. À son retour, il prit la décision de s'intéresser désormais à la côte occidentale de l'Afrique et créa en 1925, la ligne africaine avec deux navires mieux adaptés au transport des bois tropicaux : le *Kairouan* et le *Medjerda*⁷ (C Limonier, 2003, p.31). Une fois en Afrique, la compagnie multiplia ses activités économiques.

2.1.Bois tropicaux au cœur du commerce maritime

L'entrée en jeu de la compagnie dans le commerce du bois africain, permit à la France de passer de 70 000 tonnes de bois importés à 423 000 tonnes. Hambourg qui était le principal marché du bois en Europe, s'était vu ravir sa première place au profit des ports français, le Havre et Bordeaux. Delmas s'efforça à renforcer sa présence sur la côte africaine à partir de 1929. Elle y parvint à la suite de longues et délicates négociations avec les ministères et obtint dix-sept navires charbonniers de la compagnie des chemins de fer de Paris-Orléans. Cette nouvelle acquisition lui avait permis de modifier sa structure commerciale.

Les dix-sept navires bien adaptés furent mis service sur la côte occidentale de l'Afrique pour de transporter divers produits. Ils étaient surtout affectés au transport des bois exotiques. Ainsi, à cette même période, la Rochelle reçut 56 000 tonnes de bois pour un total de 215 000 tonnes, transportés en quatorze voyages en 1929 par les navires de la compagnie. L'année suivante, cela concernait 126 300 tonnes soit 11% du trafic total de la compagnie. Pour renforcer sa présence, la compagnie créa une filiale, la Société Africaine de Transport (SAT), au capital de 10 millions de francs afin d'améliorer la situation de ses navires au Gabon (C. Limonier, 2003, p. 31). Elle ouvrit par la suite, ses premières agences en Afrique, à Port-Gentil, à Abidjan, à Libreville, à Douala et à Pointe-Noire. Cependant, dans le courant des années 1930, la compagnie enregistra une baisse de ses tonnages de marchandises au cours de la crise économique.

2.2. L'exploitation agricole en Afrique

La mise en valeur des terres fut l'une des premières actions du groupe Delmas frères et Vieljeux afin de tirer profit des ressources coloniales de la Côte d'Ivoire. Pour mener une telle action, elle s'associa à l'entreprise de culture coloniale avec laquelle elle fonde en place en 1925, la Compagnie de la Culture de la Côte d'Ivoire (CCCI). Celle-ci avait pour vocation l'exploitation d'une entreprise commerciale détentrice de nombreux comptoirs repartis dans le nord du pays et en Haute-Volta. La CCCI faisait partie de la compagnie coloniale de la Côte d'Ivoire jusqu'à 1937. La Delmas avait, dès 1925, au sein de ce groupement, établi à Oumé et à Gagnoa deux plantations de cacaoyers. Celle de Gagnoa fut vendue et l'autre étendue par la mise en culture de diverses variétés de caféiers.

Après dissolution de la CCCI, Delmas conserva la plantation d'Oumé et l'équipa, une nouvelle société naquit avec les mêmes initiales. La plantation était répartie sur 1000 hectares dans une immensité de forêt, plantée en caféiers, en cacaoyers et en cultures vivrières (manioc, igname, maïs etc). Les cultures vivrières étaient destinées à nourrir la main-d'œuvre indigène.

⁶ Le navire transporta une cargaison de 3000 tonnes d'okoumé entre le Gabon et Londres.

⁷ Deux cargos que la compagnie obtint en association avec la Compagnie Fermière des chemins de Fer Tunisien, construits aux Ateliers et Chantier de la Gironde à Harfleur pour le gouvernement français. À la sortie des ateliers, ces deux navires furent rebaptisés : le *Capitaine Rodier* et le *Capitaine Charles Boivin*.

Tout le café et le cacao récoltés et traités sur place et exportés vers la France. Quant aux installations, elles comportaient des maisons pour Européens, des logements pour le personnel indigène, une infirmerie, un petit atelier de mécanique et une usine pour le traitement du café qui était la plus complète du pays. Pour pallier le manque de main d'œuvre, elle recourait à la main-d'œuvre Voltaïque qui était acheminer vers ses plantations à cause du travail forcé instauré par l'administration coloniale. La société agricole tirait parti du domaine colonial avec des tonnages appréciables de produits coloniaux réclamés par la France.

La plantation de CCCI, première de la région, c'est elle qui attira les acteurs agricoles, ce qui permit l'essor considérable d'agriculteurs dans la région, sociétés agricoles, des particuliers européens et des Africains. Dans les années 1930, l'arrivée, Gauthier Frère, Perradi, Jacquelin et le Libanais Khalil Sabeh ainsi que des planteurs africains, le nombre d'exploitation s'était accru considérablement et la CCCI reste en tête en termes de superficie, du nombre de matériels et de main-d'œuvre. La Région devint d'attractive économiquement et attira plusieurs maisons de commerce et de sous factoreries, la Compagnie Française de l'Afrique de l'Ouest (CFAO), la Compagnie Française de la Côte d'Ivoire (CFCI), la Société Commerciale de l'Ouest Africain (SCOA), la Compagnie Industrielle et Commerciale Africaine (CICA) et celle de A. Tessière. Ainsi que de nombreux des colporteurs *Dioula* très attirés par les possibilités économiques. Au Cameroun, à Dizangué, à Léonce Vieljeux investit dans une plantation d'hévéa fondée par les Allemands et devint le président de la société des caoutchoucs de l'équateur, en 1926, président de la Compagnie Française du Cameroun, puis se hisse à la tête de la chambre syndicale des producteurs de bois coloniaux. Cependant, l'aventure africaine fut freinée par la Deuxième Guerre mondiale.

2.3. La compagnie au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale

Au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, le bilan de la compagnie fut désastreux. Elle perdit son président, Léonce Vieljeux tué dans un camp de concentration en Allemagne et son bilan matériel était très lourd. Elle réorganisa aussitôt son administration et remit en place la flotte pour la reconquête de la ligne traditionnelle. La nouvelle administrative était animée par le fils aîné défunt président, Pierre Vieljeux qui bénéficia du concours de son frère cadet, Christian Vieljeux. En effet, après la guerre, l'une des tâches essentielles était la reconstitution de la flotte pour reprendre le trafic sur la COA. Mais la compagnie disposait de six navires « fatigués » et lents, *Agen*, *André Thome*, *Argonne*, *Cévenne*, *Tours* et *Vendôme*.

Leur mis en état exigeait des dépenses considérables. La compagnie avait besoin de navires de type empire et exigea à l'État des *liberty ships*. Elle reçut dès 1945 l'empire *Stronghold* de 10 300 tpl qui devint *Camille Porché*, puis rebaptisé *Colonel Vieljeux* trois mois plus tard. Elle acquit cinq autres navires neufs de la part de l'État à cause des dommages subis qui furent baptisés au nom des villes martyres, *La Rochelle*, *Royan*, *La Pallice*, *Rocheport* et *Verdon*. Elle passa la commande de plusieurs autres navires neufs aux chantiers britanniques, canadiens, et français. Elle reçut à ce titre le *Morbihan*, construit aux chantiers Harland and Wolff de Glasgow en 1947, suivi de l'*Aquitaine*, construit chez Bertram and sons, à Sundeland et le *Maine* au chantier Marine Industrie, de Sorel, au Canada⁸.

L'année 1947 marqua aussi un tournant dans la nouvelle aventure de la compagnie. Dès le 1^{er}, elle céda à l'une de ses filiales l'exploitation des navires et toutes les activités maritimes de la maison mère. La filiale prit le nom de la Société Navale Delmas-Vieljeux (SNDV). De ce fait, l'emblème de la compagnie fut modifié : la roue est complétée d'un large manchon d'un bleu azur identique à celui du pavillon de l'armement afin de donner au navire une allure agréable comme l'avait recommandé le président Pierre Vieljeux. Après la reconstitution de la flotte, la compagnie passa donc à la reconquête de sa ligne traditionnelle.

⁸ Archives Numériques du Musée Maritime de La Rochelle, *Bulletin de liaison Delmas-Vieljeux*, n° 53- deuxième trimestre 1968.

La SNDV, renforça les structures de sa filiale maritime et reprit la position sur la COA. À Dakar, l'un des plus anciens de l'AOF assurait pour la compagnie quatre besoins essentiels : l'escale, le ravitaillement, l'importation et cabotage. Elle animait le trafic commercial à Dakar avec ses long-courriers et ses navires arachidières, ce qui augmenta sa contribution à 10% sur l'ensemble du trafic ; malgré le nombre de navires et d'armements qui se disputèrent le fret, mais ne possédait pas d'agence directe à Dakar. Elle était représentée par l'agence des Chargeurs Réunis, puis par la Société Commerciale des Ports Africains (SOCOPAO). C'est en 1941, la direction estima à juste titre que l'importance du trafic exigeait l'établissement d'une succursale au 21 boulevard Shipchamp.

L'agence fonctionna jusqu'au 30 juin 1946 puis intégra une organisation très active au Sénégal, l'Union Sénégalaise d'Industrie Maritime (U.S.I.M.A), qui est une entreprise locale fondée par la famille Delmas du groupe Manutention africaine. Cette dernière assurait depuis 1935, la consignation des navires au Sénégal de l'agence générale de la compagnie de navigation Paquet. La combinaison élargit à partir de 1946, avec la participation de la SNDV et les armements marseillais Cyprien Fabre et Fressinet. L'U.S.I.M.A, devint donc l'agent direct de quatre armements de la ligne, la plus importantes et la première des organisations maritimes du Sénégal. Outre les agences de ligne, elle consignait de nombreux navires français et étrangers ainsi que toutes les opérations d'acconage, de manutention et de transit dans toutes les branches du trafic⁹.

L'entreprise disposait d'un matériel important de manutention répondre à tous les besoins maritimes et commerciaux. Mais, en plus de ses transports traditionnels sur la COA, la SNDV intéressa aux huiles végétales, à l'arachide et à l'huile de palme. Le transport des huiles en vrac, brute ou raffinée se substitua progressivement à celui des graines d'arachide en coque et décortiquées et pour répondre au besoin croissant de sa clientèle, elle équipa des *deep-tanks* à l'huile sur certain navires neufs et créa en 1950, avec la compagnie Paquet, un pool d'exploitation pour le transport d'huiles en vrac. Et affecta à cet effet, le navire, *Yann Rouillet* puis des tankers affrétés en *time-charter* ainsi que des navires spécialisés pour le transport des huiles végétales et des vins en vrac¹⁰.

Au Cameroun, elle, dota son agence d'un matériel important, chalands et remorqueurs pour assurer des opérations commerciales, car les activités du port de Douala très denses. En effet, Dès 1930, des dragages importants permirent au port de recevoir des navires de fort tonnage. Mais, les activités de la SNDV étaient assez réduites et se situaient légèrement au-dessus de 10% du trafic général du port. Afin d'accroître le rendement des navires de la compagnie qui étaient consignés à la Société Africaine Forestière et Agricole (SAFA) jusqu'à la fin de l'année 1947, elle ouvrit une agence directe à Douala qui entra en activité dès mars 1948. Elle acheta un terrain et fit construire un immeuble à usage de bureaux et d'habitation, les plus beaux de la ville. Au port, l'agence disposait aussi des matériels flottants et roulants, deux remorqueurs BUDA 8 CV, de deux remorqueurs M.T.L, d'une pinasse, de cinq barges de 150 tonnes, de deux plates de 100 tonnes, d'un chaland de 100 tonnes. Quant au matériel roulant, un camion Citroën T 45, de quatre lift-trucks de puissances diverses, de deux tracteurs Renault, de deux remorques de 8 tonnes, quatre remorques de 4 tonnes, une grue Bondy de 5 tonnes à 6 tonnes et un certain nombre de chariots de manutention, de gerbeurs, de tapis roulants, etc.

L'activité de l'agence de Douala qui était la consignation des navires de la SNDV, s'étendit à l'acconage, à la gestion des magasins, à la réception et à la livraison des marchandises et du transit. Sa clientèle de remorquage et de chalandage augmenta, ce qui permit son enracinement spectaculaire à Douala. Par ailleurs, ses activités s'étendirent au port de Kribi, à 150 km où elle effectua des opérations de chargement et de déchargement mais ce trafic se limitait à l'importation des carburants, aux matériaux de construction et les produits

⁹ Archives Numériques du Musée Maritime de La Rochelle, *Bulletin Delmas Vieljeux*, n° 121.

¹⁰ Archives Numériques du Musée Maritime de La Rochelle, *Bulletin Delmas-Vieljeux*, n°52.

alimentaires. Les bois et les cacaos qui formaient la base du trafic à l'exportation au port de Kribi où elle assurait toutes les opérations en association avec la Société Anonyme de Transport et d'Acconage de Kribi (S.A.T.A.K), société dans laquelle elle possédait une importante participation¹¹. À partir des années 1950, de nouveaux ports virent le jour sur la côte occidentale de l'Afrique, comme celui d'Abidjan où elle joua rôle prépondérant avec la mise en place d'un chantier naval.

3. Les actions de la SNDV en faveur du développement de la Côte d'Ivoire (1960-1990)

Au lendemain de l'indépendance, le secteur maritime et portuaire du pays était à l'étape embryonnaire, ce qui ne le permettait pas de rendre plus dynamique son vaste réseau commercial. C'est ainsi que la SNDV, pour répondre aux besoins commerciaux de plus en plus s'inscrivit dans le développement du pays dans le cadre d'une coopération. En effet, elle avait déjà une très grande influence dans cette partie de la COA et les échanges maritimes du port en eau profonde d'Abidjan étaient très denses grâce au nombre des navires qui le fréquentaient. Ainsi, pour redynamiser ce secteur, elle mit en place un chantier naval et renforça ses activités commerciales en les rendant de plus en plus moderne.

3.1. Le chantier naval d'Abidjan

Le port de Dakar, jusqu'en 1950, était l'un des plus grands ports de l'AOF. À partir de 1950, la Côte d'Ivoire connurent un développement rapide grâce à la création et l'aménagement du port d'Abidjan, qui, répondait aux trafics plus denses d'année en année. Sa construction et aménagement coûtèrent 6 millions de francs CFA à la France. Construit sur la lagune, le port d'Abidjan fut un chef d'œuvre des ingénieurs français, car il fallait relier l'océan et lagune Ébrié, séparés par une bande de terre d'environ trois kilomètres. Il s'agissait donc de couper le cordon afin de relier ces deux étendues d'eau. La première percée fut un échec à cause de l'ensablement rapide causé par les courants de l'océan. Pour pallier le problème, les ingénieurs français entreprirent des expériences minutieuses en Hollande, aux laboratoires hydrauliques de Delft. Les expériences leur permirent d'obtenir des précisions sur les dimensions à donner au canal et surtout de déterminer l'orientation des digues. Toutes les précautions techniques ayant été observées et le 23 juillet 1950, l'on parvint à percée le cordon (M. Bouthier, 1969, p. 292).

Dès le 04 août de la même année, les premiers navires entraient dans la lagune. La SNDV fit son entrée avec la *Côte-du nord* et le *Royan*. L'inauguration officielle du port eut lieu le 04 février 1951 et la société était représentée par ses navires, *Armorique*, *Rocheport* et *P.E de caplan*¹². Ce fut un tournant pour la SNDV en Afrique de l'ouest qui dota le port d'un chantier naval moderne, à l'image des ports européens dès 1960. En effet, elle obtint une concession de 7 hectares sur le littoral de la baie du Banco pour étendre les installations des Ateliers et chantiers de l'Afrique française (ACAF).

La société s'associa aux Ateliers et Chantiers Maritimes d'Abidjan (ACMA), une filiale africaine de la Société Duchesne et Bossière pour fonder, dès le 30 juillet 1953, la Compagnie Abidjanaise de Réparation Navale (CARENA) dont les chantiers se trouvaient face au quai de batelage à proximité immédiate du port où la SNDV installa ses ateliers et chantiers navals qu'elle équipés en machines et en outillage spécialisé dans le domaine de la mécanique générale, des moteurs, de la chaudronnerie et de la menuiserie. Un pont roulant d'une puissance de 5 tonnes traversait les ateliers pour desservir la tête des trois *slip-ways* destiné au hissage des embarcations dont les réparations nécessitaient la mise à sec. Sur sa concession, elle édifia des magasins de stockage du matériel et des matières premières ainsi que des bureaux. Le chantier mit à la disposition des agents européens et de leur famille des pavillons.

¹¹ Archives Numériques du Musée Maritime de la Rochelle, *Bulletin Delmas-Vieljeux*, n° 121.

¹² Archive Numérique du Musée Maritime de La Rochelle, *Bulletin Delmas-Vieljeux*, n°119-Juillet-Décembre 1951.

Les Ivoiriens qui y sont employés logeaient à côté du terrain d'exploitation ou dans un village édifié à leur intention, ou encore dans le voisinage, à Treichville. Des pinasses assuraient la liaison entre Treichville et les chantiers matins et soirs¹³.

Depuis son installation, la CARENA comptait de nombreuses clientèles, les entreprises et les administrations les plus importantes d'Abidjan. Sa principale activité consistait à assurer la réparation et l'entretien des matériels flottants, de petit et moyen tonnages (les pinasses, les vedettes, les chalands, les remorqueurs, les dragues, bacs...), en service dans la région, construisait des petits navires et montait d'autres à coque nue. Au niveau des échanges maritimes la SNDV mit en ligne de nouveaux navires pour répondre à l'attente de sa clientèle et lutter contre la concurrence accrue des autres armements de la ligne.

3.2. Le renforcement des activités dans les ports de la COA

La SNVD renforça toute sa structure commerciale sur la ligne de la COA par diverses aides en faveur des jeunes États africains. Son président reçut le sobriquet : « Tristan l'Africain ». En effet, l'économie des États africains reposait sur la rente forestière et agricole vouée essentiellement à l'exportation et en absence d'une marine marchande, les autorités au pays se tournèrent vers la SNDV, un partenaire du commerce extérieur. Celle-ci mit en ligne de gros porteurs de cargaisons en vrac. Elle renouvela sa flotte pour satisfaire sa clientèle et pour mieux participer au commerce extérieur de la France. Elle adhéra donc au plan Morin de 1964 qui visait à développer des activités nouvelles et à donner un caractère plus moderne à la flotte française.

Suivant à la lettre le plan Morin, c'est dans ce cadre qu'elle remplaça ses huit *liberty-ships* par quatre navires automatisés construits au chantier de la Ciotat avec un port en lourd de 14 600 tonnes et d'une vitesse de 17,5 nœuds. Elle fit le choix de navires polyvalents mieux adaptés au trafic sur la ligne d'Afrique plutôt que des porte-conteneurs et en 1967, l'année du centenaire, l'un des premiers armements la COA.

Les activités de ses filiales étaient à la fois complémentaires et diversifiées avec 5 000 personnes employées et un chiffre d'affaires de 442 millions de Francs français à la veille de du centenaire. Pour contrer les nouveaux armements de cette ligne, elle se dota de navires cargo pouvant transporter de diverses marchandises en vrac, série *Lucie Delmas* par exemple. Elle acheta de gros porteurs, les grumiers-vraquiers de 16 453 tonnes de poids en lourd en 1966. L'année suivante, elle mit en ligne un autre de 18 663 tonnes de poids en lourd.

Cette présence fut renforcée par la mise en service de quatre navires polyvalents *open deck* de 16 000 tonnes de poids en lourd avec une capacité de 2 000 m³. Ce qui augmenta la productivité de la flotte sur la COA et réduisait le nombre des voyages effectués. Elle passa des accords avec certains armements de la ligne, *Woermann linie* de Hambourg et les Chargeurs Réunis et s'associa avec la société italienne *Transwood* au sein de laquelle elle prit une participation de 50 %. Avec ce dernier, elle assurait un service entre les ports de la COA et ceux de la Méditerranée. À partir de 1970, on assista à un grand bouleversement dans le trafic grâce sa fusion avec la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis (CMCR).

3.3. La fusion SNDV-CMCR, une révolution du commerce maritime

À l'indépendance des États africains, la concurrence armement s'était accrue sur la COA. C'est ainsi que deux grands armements français, (CMCR) et (SNDV) décidèrent d'y regrouper leurs activités maritimes le 22 octobre 1970 pour mieux faire face aux concurrents étrangers. Une nouvelle société naquit sous l'appellation, Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux

¹³ Archives Numériques du Musée Maritime de La Rochelle, *Bulletin de liaison Delmas-Vieljeux*, n° 53-deuxième trimestre 1968.

(SNCDV) qui entra en activité en janvier 1971¹⁴. Cette fusion permit de regrouper toutes leurs activités maritimes et portuaires. La SNCDV se retrouvait avec une flotte de soixante-dix-sept navires pour une planification soignée de deux options différentes. La SNDV s'orienta vers une série de cargos polyvalents, tandis que la CMCR ouvrit des services de porte-conteneurs.

L'emploi complémentaire de ces deux formules leur permettait de les expérimenter ensemble et non de façon concurrentielle. En effet, les conteneurs étaient intéressants dans le cas de quelques trafics en Afrique. Cependant, les navires porte-conteneurs, par faute de terminaux spécialisés, ne pouvaient s'amarrer dans les différents ports africains. Or, les cargos polyvalents disposaient de cale à conteneurs et pouvaient très bien accoster en Afrique. On comprend donc l'intérêt du regroupement des activités des deux géants français sur la COA.

Les conteneurs étaient l'élément nouveau que les deux compagnies mirent en expérimentation sur la ligne de la COA. Son introduction dans le circuit commercial était l'œuvre de la CMCR. Mais, au nom de l'alliance, la CMCR avait cédé à la SNDV son fonds de commerce et les moyens en hommes et en navires assurant la desserte de la COA, ce qui permit à la SNDV d'assurer une position dominante sur la COA. Le regroupement des activités lui permit de disposer d'une flotte de navires modernes et performants capables de transporter des conteneurs.

Les raisons du choix des conteneurs dans le trafic sur la COA étaient multiples. Tout d'abord, les conteneurs étaient plus adaptés à une gamme de marchandises diverses transportées entre l'Europe et l'Afrique dans les deux sens, raison pour laquelle elle opta pour les conteneurs dont la charge utile était de 6030 kg avec une capacité de 9 m³ pour une longueur intérieure de 2,30 m et une largeur de 1,89 m avec une hauteur intérieure de 2,03 m. C'est un type de conteneurs principalement destiné au trafic sur la COA. L'avènement des conteneurs dans le trafic entre l'Europe et la COA modifia profondément la structure commerciale en Afrique depuis 1971¹⁵. Ils donnèrent naissance à un réseau des auxiliaires de transport qui s'était étendu progressivement à partir des villes portuaires vers l'intérieur du continent avec plusieurs des intermédiaires.

Dans les années 1980, la SNDV étendit ses prérogatives par la mise en place d'un système de transport qui ne limitait pas au déchargement des conteneurs dans les ports, mais à leur assurer un transport jusqu'à la destination finale¹⁶. Ainsi, naquit puissant réseau d'agences maritimes SNCDV implantées dans les principaux ports et dans les grands centres industriels¹⁷. Cette présence terrestre étendit progressivement à partir des villes portuaires vers les grandes villes des pays enclavés d'Afrique dans le but d'assurer une maîtrise des techniques du transport de « bout en bout »¹⁸.

Conclusion

Au terme de cette étude, nous pouvons retenir que la présence de la compagnie Delmas sur la Côte occidentale d'Afrique est inspirée par un désir colonial porté par son administrateur, Léonce Vieljeux après la Première Guerre mondiale. Ce dernier s'illustra à travers diverses manifestations propagandistes. Une fois en Afrique, la compagnie multiplia ses actions

¹⁴ Archives Municipale de La Rochelle, Série Z, Rapport de l'assemblée générale ordinaire de la SNCDV, relatif à l'exercice de 1er janvier au 31 décembre 1971.

¹⁵ La SNCDV disposait d'un parc de conteneurs adaptés à toutes sortes de marchandises en Afrique. Le parc était géré par le service informatique à travers quatre GIE, une véritable société au service de sa clientèle en Afrique. Les quatre GIE du groupe Delmas étaient : Euronavis, Logisco, PSC et G21.

¹⁶ La maîtrise de la chaîne complète de transport comprenait, le transport par mer, air, et terrestre. Les prestations concernaient, le pré et post acheminement terrestre, les formalités douanières et de transit, la manutention, le stockage, et la livraison finale chez le réceptionnaire.

¹⁷ Archive Numériques du Musée Maritime de La Rochelle, *Bulletin Delmas-Vieljeux*, exercice de 1989.

¹⁸ Archives Numériques du Musée Maritime de La Rochelle, *Réseau auxiliaire de transport en Afrique, Sillage, journal bimestriel d'information du groupe Delmas-Vieljeux*, n°8, mars 1990.

commerciales sur l'ensemble de l'espace ultramarin français en se dotant de moyens convenables pour en tirer profit. Une lancée fut stoppée par la Deuxième Guerre mondiale mais elle se réorganisa pour la reconquête de cette ligne traditionnelle en renforçant son implantation dans tous les pays de la COA.

En 1971, elle s'inscrit dans des regroupements avec les autres armements de la ligne et les absorber, ce qui fait d'elle l'un des grands armements de la COA. Elle devient, par ailleurs un véritable acteur du développement en faveur des États africains comme un levier de développement du secteur portuaire et maritime avec l'introduction des conteneurs et la mise en place d'un réseau de transport multimodal. Cette nouvelle forme commerciale transforma la physionomie de la structure commerciale sur l'ensemble du continent et permit aux États de mieux s'intégrer dans la mondialisation. Mais l'année 1990 signe l'arrêt des activités de la compagnie au profit du groupe Bolloré car celui-ci devient actionnaire majoritaire du groupe Delmas.

Sources et bibliographie

1-Sources

1-1- Les Archives municipales de la Rochelle

Série Z-Les bulletins et journaux d'information

Bulletin de liaison Delmas-Vieljeux n°101-Juillet 1946

Bulletin de liaison Delmas-Vieljeux n°53-Deuxième trimestre 1968

Bulletin de liaison Delmas-Vieljeux n°62-Troisième-Quatrième trimestre 1970

Bulletin de liaison Delmas-Vieljeux n°63-Premier trimestre 1971

Bulletin de liaison Delmas-Vieljeux n°66-Second trimestre 1972

Bulletin de liaison Delmas-Vieljeux n°74-deuxième et troisième trimestre 1975

Bulletin de liaison Delmas-Vieljeux n°67- troisième et quatrième trimestre 1972

« Des hommes, un métier », *Sillage*, Journal d'information du groupe Delmas-Vieljeux, n°1 Novembre 1988.

1-2- Les Archives numériques du Musée Maritime

Bulletin, Rapports et journaux d'information

Bulletin de la Cie Delmas-Vieljeux n° 110- Janvier-Février-Mars-Avril 1948

Bulletin de la Cie Delmas-Vieljeux n° 112- Mars 1949

Bulletin de la Cie Delmas-Vieljeux n°113-Juillet 1949

Bulletin de la Cie Delmas-Vieljeux n°114-Décembre 1949

Bulletin de la Cie Delmas-Vieljeux n°115-Janvier-Février-Mars Avril 1950

Bulletin de la Cie Delmas-Vieljeux n°117- Octobre 1950-Février 1951

Bulletin de la Cie Delmas-Vieljeux n°119- Juillet-Décembre 1951

Bulletin de la Cie Delmas-Vieljeux n°120-Janvier-Avril-1952

Bulletin de la Cie Delmas-Vieljeux n°121-Mai-Juillet 1952

Bulletin de la Cie Delmas-Vieljeux n°123-Mai-Août 1953

Bulletin de la Cie Delmas-Vieljeux n°124-Septembre 1953-Février 1954

Bulletin de la Cie Delmas-Vieljeux n°125-Mars-Août 1954

Bulletin de la Cie Delmas-Vieljeux n°126-Septembre 1954

Bulletin de la Cie Delmas-Vieljeux n°127-Mai-Décembre 1955104

Bulletin de liaison Delmas-Vieljeux n°74-deuxième et troisième trimestre 1968

Bulletin de liaison n°-67-Troisième-Quatrième trimestre 1972

Bulletin d'information du groupe Delmas-Vieljeux de septembre 1968

2- Bibliographie

2-1- Ouvrages

BILLARD Jérôme, 1999, *La marine française de 1914 à nos jours*, Paris, ETAI, 122 p.

- CASSAGNOU Bernard, 2003, *Les grandes mutations de la marine marchande française (1945-1995)*, Paris, Comité pour l'Histoire économique et financière de la France, 1252 p.
- DENIS Sylvie et al, 2016, *Delmas-Vieljeux, L'histoire d'une compagnie maritime rochelaise*, Geste édition, 235 p.
- DESGRANGES Olivier et HOAREAU Muriel, 2013, *Représentations coloniales à la Rochelle et à Rochefort (1870-1940)*, Paris, Rivages des Xantons, 134 p.
- DODILLE Norbert, 2011, *Introduction aux discours coloniaux*, Paris, Presse de Universitaire Paris, 200 p.
- HARY Jean-Pierre, 1999, *Histoire de la marine française, des premiers vapeurs à nos jours*, Paris, Éditions Outre-France, 116 p.
- LIMONIER Charles, 1999, *Les 125 ans du groupe Delmas-Vieljeux*, t.1, Nantes, Marine Édition, 399 p.
- IDEM, 2003, *Les 125 ans du groupe Delmas-Vieljeux, Les filiales*, t.2, Nantes, Marine Édition, 400 p.
- RANDIER Jean, 1980, *Histoire de la marine marchande française*, Paris, Éditions maritime de d'outre- mer, 452 p.
- TOKPA Lépé Jacque, 2006, *Côte d'Ivoire : L'immigration des Voltaïques (1919-1960)*, Abidjan, Les éditions du CERAP, 121p.
- VERDIER Arthur, 1896, *35 années de lutte aux colonies (Côte Occidentale d'Afrique)*, Paris, Léon Chailley, 372 p.
- VIELJEUX Léonce, 1925, *De la Rochelle au Cameroun*, La Rochelle et Paris, F. Pijollet et Société d'Éditions Géographique, Maritimes et Coloniale, 133 p.
- IDEM, 1928, *La foi coloniale*, La Rochelle, F. Pijollet et Messageries Hachette, 135 p.