

Les Transports Maritimes de MOBIL OIL FRANCAISE

92 ans d'activité

Présentée par Claude LANOISELEE - 15 Février 2010

Commencée en 1909, avec la CIP, puis plus tard avec SOCONY puis MOBIL OIL FRANCAISE, Les Transports Maritimes cesseront en 2001 leur activité.

MOBIL était pourtant resté en France le dernier des Majors à vouloir conserver un Armement et gérer et contrôler ses propres navires.

Claude LANOISELEE - Dernier Directeur des Transports Maritimes (1997 - 2001).

C'est en 1903, que naît la future raffinerie de Frontignan et à la fin de l'année 1903, la SIFP change de nom et devient la Compagnie Industrielle des Pétroles (CIP).

Le pétrole brut était alors transporté par fûts de bois sur gabarres en provenance de Sète ou accostaient les navires pétroliers, principalement voiliers transformés en pétroliers avec citernes de vrac.

Frontignan produisait à cette époque là de l'essence pour les moteurs à explosion que l'ont appela MOTRICINE, et du pétrole lampant pour l'éclairage que l'ont appela RADIOLEINE.

Personne ne se doutait alors que ces noms allaient devenir les noms des premiers navires pétroliers, préfigurant le début d'une longue histoire maritime de la CIP, puis de la SOCONY et enfin de MOBIL OIL.

La période de 1909 à 1914 - Démarrage de l'activité.

En 1909 Monsieur Théodore MANTE, homme très actif et respecté, était le Président de la Compagnie de Navigation Mixte (surnommée la MIXTE) spécialisée dans le trafic maritime Marseille / Port-Vendres / Afrique du Nord. M. MANTE était aussi le président de la CIP.

Au sein de la MIXTE, il chargea deux Experts Anglais (MM. FLANNERY et BAGALLEY) d'étudier la construction d'un navire pétrolier adapté.

La décision fut prise et une société filiale PETROLE-TRANSPORTS au capital de 600.000 Francs fut créée, à parts égales entre la MIXTE et la CIP.

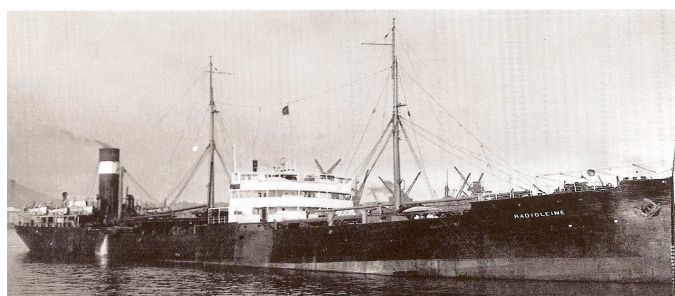
RADIOLEINE I

La commande du navire fut passée le 7 Mai 1909 par PETROLE-TRANSPORTS au Chantiers de Normandie à Grand Quevilly en Seine Maritime (Seine Inférieure à l'époque). Le prix contractuel fut de 600.000 Francs qui furent empruntés auprès des banques.

Le nom choisi fut RADIOLEINE, son port en lourd calculé à 5200 Tonnes et sa vitesse à 11 Nœuds. RADIOLEINE fut livré le 22 Mai 1910.

Le RADIOLEINE fut exploité peu de temps. La Marine Nationale, qui désirait se procurer un transporteur de produits pétroliers, proposa à PETROLE-TRANSPORTS de lui racheter le RADIOLEINE. L'affaire fut conclue le 23 Octobre 1910 soit 5 mois après la livraison.

RADIOLEINE II



Le RADIOLEINE II

La société PETROLE-TRANSPORTS avait vendu donc le premier RADIOLEINE en faisant un bénéfice de 300.000 Francs. Ce qui est considérable après 5 mois d'exploitation.

Elle commanda immédiatement en Novembre 1910, un nouveau navire au même Chantier de Normandie.

Le nom choisi fut RADIOLEINE II. Le navire est livré en Juin 1912.

La guerre de 14-18 a éclaté et la mobilisation générale est décrétée en Août 1914.

Le 15 Octobre 1914, le RADIOLEINE II est réquisitionné par la Marine Nationale lors d'une escale à La Nouvelle Orléans, et utilisé comme transport de carburant au titre de l'effort de guerre. Il gardera le nom de RADIOLEINE II.

Le 23 juillet 1917, le RADIOLEINE est torpillé à la tombée de la nuit par le sous-marin allemand U 96 (Commandant K.L. Heinrich JESS) à 400 milles dans le l'Ouest-Sud-Ouest du Fastnet (Pointe Sud Ouest des Cornouailles).

Endommagé et prenant une gîte inquiétante, le capitaine fit procéder à l'évacuation et maintint ses embarcations autour de l'épave dérivante. Au lever du jour, constatant que son navire flottait encore, il fit remonter son équipage à bord et parvint à rallier Queenstown au Sud est de la côte Irlandaise. (Ce port s'appelle maintenant COBH).

Le navire y fut réparé, repris du service et fut rendu en 1918, après guerre, à PETROLE-TRANSPORTS, qui l'exploita donc jusqu'en 1925, date à laquelle il est vendu à la Compagnie sud-africaine Irvin & Johnson Ltd, domiciliée à DURBAN.

MOTRICINE

Encouragés par les bons résultats du RADIOLEINE II, la MIXTE et CIP décidèrent de commander le 25 Octobre 1912 un second pétrolier et désirant suivre les progrès techniques, choisirent de remplacer les machines alternatives à vapeur pour la propulsion par un moteur Diésel alors dans toute sa nouveauté. C'est ainsi que le MOTRICINE fut le premier bateau à moteur Diésel de la flotte Française en 1914.

D'après une habitude Anglaise de l'époque dite « Une société par bateau », parce qu'on craignait qu'un hasard malheureux ne pût ruiner d'un coup une Compagnie propriétaire d'un navire comportant des risques presque sans limite, on créa, pour construire et gérer le MOTRICINE, une seconde société dénommée NAPHTE-TRANSPORTS.

La société NAPHTE-TRANSPORTS devait jouer de malheur. Le MOTRICINE est livré à NAPHTE-TRANSPORTS en Août 1914. Il a un port en lourd de 5600 Tonnes. C'est à cette date qu'est décrétée la mobilisation générale et le navire est donc immédiatement réquisitionné par la Marine Nationale sans que NAPHTE-TRANSPORTS n'ait eu le temps de lui faire effectuer son premier voyage.

La Marine Nationale va l'utiliser pendant 3 ans comme transport d'eau douce pour alimenter en eau les navires de guerre et sous-marins !!

Bien loin de son utilisation primitive comme transporteur d'essence.

Le 17 Mai 1917, le MOTRICINE qui a gardé son nom, est torpillé au large de la Bretagne, à 70 milles dans l'Ouest de l'Île d'Ouessant par le sous-marin Allemand U 55 commandé par le K.L. Wilhelm WERNER.

La première torpille toucha le MOTRICINE au niveau de la salle des machines, la deuxième torpille rata son but et explosa sur le fond de la mer.

Le sous-marin remonta en surface pour achever le MOTRICINE au canon et le Capitaine fut fait prisonnier.

Ainsi ce navire disparu des livres et des comptes de NAPHTE-TRANSPORTS sans avoir été utilisé.

Après l'Armistice de Novembre 1918, la société NAPHTE-TRANSPORTS avait donc droit au remplacement en nature du MOTRICINE.

Au lieu d'attendre un navire identique que l'Etat Français devait lui fournir, NAPHTE-TRANSPORTS préféra demander un règlement en espèces et commander elle-même un nouveau pétrolier qu'elle souhaitait un peu plus gros que le MOTRICINE.

Devant la difficulté de trouver une cale de construction dans un Chantier Naval Français qui soit assez grande, NAPHTE-TRANSPORTS passa commande début 1919 à un Chantier Canadien, d'un navire qui était destiné à s'appeler MOTRICINE II.

Entre deux guerres 1918 - 1939

CAPITAINE DAMIANI

En 1919, PETROLE-TRANSPORTS a récupéré et exploite le RADIOLEINE II.

NAPHTE-TRANSPORTS qui a reçu un dédommagement en espèces commande donc un navire au Chantier NATIONAL SHIPBUILDING Corp. A Trois Rivières (Canada).

Ce navire dont le nom choisi est MOTRICINE II, doit avoir selon le contrat de construction un port en lourd de 6500 Tonnes, une longueur hors tout de 116 mètres, tirant d'eau de 8,51 et vitesse de 11,5 nœuds. La construction démarre donc courant 1919.

En 1920 le chantier de construction fait faillite. Dans l'intervalle le Dollar était monté de 6,30 Francs à 22 Francs et comme le contrat était en Francs ceci explique la faillite du Chantier.

Pour régler toutes ces difficultés et le retard dans la livraison, NAPHTE-TRANSPORTS envoya au Canada le Commandant DAMIANI avec pour mission de finaliser la construction de faire livrer le navire le plus vite possible pour limiter le manque à gagner.

Le Commandant DAMIANI du résoudre mille difficultés et finalement fut emporté par la maladie en 1921.

Le Commandant QUEDRUE fut envoyé à son tour et le navire fut enfin livré et mis en service à la fin de l'année 1922. Ce fut quand même un beau désastre financier.

Le navire pris à sa livraison le nom de CAPITAINE DAMIANI et non MOTRICINE II en hommage à celui qui avait assuré la reprise au Chantier et la continuation de la construction en y laissant la vie bien loin de chez lui.

Le navire fut opéré comme transport de produits pétroliers jusqu'en Août 1939 et la gestion était assurée par la MIXTE.

Pendant la longue période et les épisodes financiers de la construction du CAPITAINE DAMIANI, entre temps, la MIXTE et la CIP avait créé une troisième société « MAZOUT-TRANSPORTS » qui en Avril 1920 passa commande de deux pétroliers beaucoup plus gros que les précédents avec un port en lourd de 9000 Tonnes aux Chantiers de Normandie à Grand Quevilly et à PENHOET Saint Nazaire comme leurs prédécesseurs MOTRICINE I et RADIOLEINE II. Ils s'appelleront CIP et MOTRIX

CIP et MOTRIX

Ces navires furent considérés comme de grands navires en regard de leur port en lourd exactement de 9635 Tonnes, ce qui était important à cette époque..



Le pétrolier MOTRIX

Equipés de machine de propulsion à vapeur de 3500 CV construites à Saint Nazaire, ils furent les premiers navires français à utiliser la chauffe (chaudière) au mazout. Ils pouvaient également passer en chauffe au charbon si besoin.

Le CIP sera livré en Décembre 1921 et le MOTRIX en Juin 1922.

En 1923, les raisons qui avaient fait admettre le principe d'une société par bateau, ne paraissant plus devoir être retenues, les sociétés PETROLE-TRANSPORTS et NAPHTHE-TRANSPORTS furent liquidés et il ne subsista plus qu'un seul Armement MAZOUT-TRANSPORTS.

Avec les trois navires restant, (CAPITAINE DAMIANI-MOTRIX-CIP) MAZOUT-TRANSPORTS exploitera cette flotte de façon constante de 1923 jusqu'en 1939.

Les navires opéraient sur des trafics de produits pétroliers (Essence, Huiles, Pétrole, Gasoil) entre les Etats Unis et Rouen / Le Havre mais aussi en réexportation entre Lavera, l'Etang de Berre et l'Afrique du Nord.

En 1913, 90% des importations de pétrole en France se faisaient sous forme de produits raffinés et 10% sous forme de pétrole brut.

Les fameuses lois de 1928 vont marquer l'entrée du raffinage Français dans l'ère moderne et permirent la vraie naissance de l'industrie pétrolière.

Cette politique reposera sur cinq axes : le maintien d'un raffinage compétitif, le développement de l'activité internationale des compagnies françaises, la constitution de stocks pétroliers, l'existence d'une flotte pétrolière et un marché intérieur attractif et en particulier l'obligation de pavillon traduite par la constitution et le maintien d'une flotte sous pavillon Français par l'importateur dans la limite des 2/3 des cargaisons destinées aux besoins nationaux (décliné sous forme de réalisation tonnes/milles).

La conséquence de ces textes fut qu'en 1935, 20% des importations de pétrole en France se faisaient sous forme de produits raffinés et 80% sous forme de pétrole brut. La tendance s'était donc complètement inversée en 20 ans.

Un peu avant 1939, les navires de MAZOUT-TRANSPORTS étaient trop vieux et non adaptés à l'évolution de la demande en pétrole brut des raffineurs.

Les bénéfices limités et en dent de scie de MAZOUT-TRANSPORTS furent insuffisants pour envisager la construction d'unités neuves ou bien même l'achat d'unités d'occasions et la stratégie de MAZOUT-TRANSPORTS fut de les prolonger au maximum.

Le début de la deuxième guerre mondiale survint et interrompit toute activité.

Le CIP et le MOTRIX furent envoyés aux Antilles pour y être désarmés.

Le CAPITAINE DAMIANI comme cité plus haut fut vendu en 1939 à la société COURTAGE TRANSPORTS.

La deuxième guerre mondiale 1939 -1945

Peu avant la deuxième guerre mondiale, en 1938, la flotte Française est constituée de 72 pétroliers.

A la fin de la guerre (fin 1945) la flotte Marchande Française est détruite au deux tiers.

Elle n'est plus constituée que de 30 pétroliers (60% de pertes) dont certains sont endommagés ou trop vieux et d'un tonnage largement insuffisant.

Un inventaire des Ports, des Chantiers et des navires est fait par les Pouvoirs Publics

Le bilan est vraiment très lourd.

Le Gouvernement et les Pouvoirs Publics vont s'attacher dès la fin de 1944 à la reconstruction rapide du secteur.

Trois objectifs sont élaborés :

- la reconstruction de la flotte
- les réparations des Ports et Chantiers Navals
- le recrutement et la reconstitution des effectifs Officiers et Marins.

Dès la fin de l'année 1944, MAZOUT-TRANSPORTS, qui est restée en sommeil depuis la fin de 1939, récupère les deux pétroliers CIP et MOTRIX de retour des Antilles ou ils avaient été désarmés.

La direction de l'exploitation est alors confié à l'Amiral FENARD aidé par le Commandant BAZOCHE.

La reconstruction - 1945 - 1951

Le Gouvernement provisoire de la République lance le programme de reconstruction dès le 11 décembre 1944, chacun comprenant que la flotte de commerce est utile au pays pour au moins quatre raisons : sécurité des approvisionnements, participation à l'équilibre de la balance des paiements, moteur de l'activité des communautés portuaires et support logistique aux opérations militaires. ☐

MAZOUT-TRANSPORTS se retrouve donc en 1944 ses 2 pétroliers CIP et MOTRIX de retour des Antilles. Le MOTRIX va être rapidement envoyé à la démolition à St Nazaire en 1945.

FRONTIGNAN

En 1946 les Américains proposèrent à la France d'acheter un certain nombre de pétrolier de type T2 à des conditions très exceptionnelles (Au Franc symbolique) au titre de l'aide à la reconstruction.

Après Pearl Harbour la Marine Américaine et l' United State Maritime Commission commandèrent une production en masse de T2 dans les Chantiers Américains. Il en fut construit près de 600.

Le temps moyen de construction depuis la pose de la quille jusqu'aux finitions était de 70 jours.

Le Gouvernement Français récupéra en Mai 1947 le WILSON'S CREEK qui fut alloué à MAZOUT-TRANSPORTS au titre des dommages de guerre et de l'effort de reconstruction.

Le navire fut réceptionné par MAZOUT-TRANSPORTS en Juin 1947, sera rebaptisé FRONTIGNAN et immatriculé à Sète.



Le FRONTIGNAN

D'un port en lourd de 16.732 tonnes, le navire filait 16 nœuds propulsé par générateur vapeur et moteurs électriques.

Le FRONTIGNAN va souvent venir approvisionner la raffinerie de Frontignan.

En effet le 10 Octobre 1948, le nouveau sea-line (qui est le premier oléoduc sous marin en Europe) est inauguré par le FRONTIGNAN qui y déchargera une cargaison de brut de 16.000 tonnes.

Ce sea-line avait été construit pour éviter l'insuffisance de tirant d'eau dans le port de Sète, problème qui pouvait signifier l'arrêt de la raffinerie selon les conclusions du Plan Monnet début 1948.

Le FRONTIGNAN fut exploité jusqu'en 1963, date à laquelle il fut vendu au Havre à la Cargian Steamship Corp. Libéria et rebaptisé OCEANIC HUNTER.

En 1949, la CIP devient la SOCONY VACUUM FRANCAISE qui devient donc co-actionnaire de MAZOUT-TRANSPORTS avec la MIXTE.

TAMAHA

MAZOUT-TRANSPORTS recherchait un transporteur de produits finis pour le cabotage entre l'Etang de Berre, Lavéra, Sète et l'Afrique du Nord.

Du fait de l'entrée de SOCONY VACUUM dans l'actionnariat, la maison mère proposa à MAZOUT TRANSPORTS, le navire TAMAHA qui fut transféré en affrètement coque nue fin 1949.

Construit en 1914 par les Chantiers Raylton Dixon & Co Ltd à Middlesbrough pour la STANDARD TRANSPORTATION Co Ltd., ce très vieux navire filant 11 nœuds avait un port en lourd de 10.000 Tonnes.

Ce navire avait été transféré en 1947 à la SOCONY VACUUM TRANSPORTATION Co Ltd. LONDON - UK.

MAZOUT-TRANSPORTS l'exploita pendant 3 ans. Il fut rendu fin 1952 à SOCONY VACUUM TRANSPORTATION London qui l'envoya à la démolition à Malaga en Espagne en Septembre 1953.

LA BAÏSE

Dés l'année 1951, dans le cadre de la continuation de l'effort de reconstruction, la Marine Nationale « prêtera » en quelque sorte un pétrolier à MAZOUT-TRANSPORTS.

Sous forme de location coque nue, la location sur ce contrat d'affrètement de 3 ans s'étalera de Mai 1951 à Mai 1954, date à laquelle sortiront les premiers pétroliers de la nouvelle génération. Son nom : LA BAÏSE.

De port en lourd de 12.000 Tonnes, LA BAÏSE avait été construit aux Ateliers et Chantiers du Trait (Seine Maritime)

MAZOUT-TRANSPORTS l'utilisera de 1951 à 1954 et le rendra à la Marine Nationale.

La Marine le conservera jusqu'en 1966 et après retrait du service actif, l'utilisera comme brise lames sur l'Ile du Levant. Il sera coulé en 1983 au large de Toulon.

L'expansion - 1951 - 1974 - Les Trente glorieuses

MAZOUT-TRANSPORTS en 1951 exploite donc 4 navires :

- 2 de transports de brut : LA BAÏSE et le FRONTIGNAN (navires récents)
- 2 de produits finis : le CIP et le TAMAHA (navires anciens)

Courant 1952, MAZOUT-TRANSPORTS se devait alors de prévoir le remplacement futur des navires transports de produits finis anciens et le remplacement de LA BAÏSE qu'il fallait rendre à la Marine en 1954.

Pour remplacer le TAMAHA et le CIP, à bout de souffle, et qui sortiront respectivement de flotte en 1952 et 1953, MAZOUT-TRANSPORTS se tourne vers 2 caboteurs qui auront pour nom :

- MOBILSUD
- EL CARIBE

Il fallait également prévoir l'augmentation de la demande due à une forte croissance après guerre.

Pour cela SOCONY VACUUM et MAZOUT-TRANSPORTS commandèrent 2 super pétroliers pour l'époque de port en lourd de 28.000 Tonnes environ qui seront baptisés ARAMIS et PORTHOS.

Les commandes furent passées début 1952, respectivement l'ARAMIS aux Chantiers de L'Atlantique à Saint Nazaire et le PORTHOS aux Ateliers et Chantiers de France à Dunkerque. La grande saga des Mousquetaires commençait.

La MIXTE qui exerçait la gérance, et était de son côté très occupée par son développement sur l'Afrique du Nord.

La MIXTE, coactionnaire de MAZOUT-TRANSPORTS cédait ses parts à la SOCONY VACUUM qui devenait l'actionnaire unique de MAZOUT-TRANSPORTS

Désirant logiquement concentrer en son siège, SOCONY VACUUM FR, qui exerçait déjà la gestion commerciale pour ses propres besoins, repris de la MIXTE la gestion des navires qu'il confia à MAZOUT-TRANSPORTS. Ce fut chose faite en 1954.

SOCONY VACUUM FRANCAISE a son siège à Paris, Rue de Courcelles et MAZOUT-TRANSPORTS au 54 Rue de Londres.

ELLEN H. JACKS

MAZOUT-TRANSPORTS devait remplacer LA BAÏSE qu'i fallait rendre à la Marine Nationale en Mai 1954.

Le choix du remplacement se porta sur le pétrolier HELLEN H. JACKS, transporteur de pétrole brut.

Ce pétrolier de type T2 fut construit en 1944 par Marinship Corp à Sausalito, Californie sous le nom de SS MISSION SANTA MARIA.

De port en lourd de 17.928 Tonnes, il pouvait filer à 16 nœuds, propulsé par générateur vapeur et moteurs électriques.

MAZOUT-TRANSPORTS l'affréta coque nue pour 6 ans. Il fut livré en Juin 1953 et pris le nom de HELLEN H. JACKS

Il sera exploité jusqu'en Juin 1959 pour l'approvisionnement en pétrole brut. Rendu à ses propriétaires en 1959, il fut vendu plusieurs fois au Panama puis en Grèce pour terminer sa carrière de navire sous les couleurs de l'armateur Grec bien connu John S. LATSIS sous le nom de HARAVGI. Transformé pour les 2 dernières années en navire de forage à La Spezia, il fut démoli à Split en Yougoslavie en mars 1972.

MOBILSUD

En 1954, MAZOUT-TRANSPORTS acheta le MOBILSUD.

Ce navire avait un port en lourd de 3.265 Tonnes et un tirant d'eau de 5,47 mètres seulement, ce qui lui permettait l'accès dans l'Etang de Berre et dans les ports et terminaux en eaux peu profondes.

Construit aux Chantiers Grangemouth Dockyard Co Ltd à Grangemouth (UK) il était du type EMPIRE, il avait été commandé pour le compte du Ministère Anglais de la Guerre en Mars 1944.

Revendu plusieurs fois entre temps, MAZOUT-TRANSPORTS l'acheta à la société Nolido Cia de Nav. du Costa Rica sous le nom de CASSIAN. Il fut rebaptisé MOBILSUD et immatriculé au Havre en Mars 1954.

Sa vitesse était de 10 nœuds seulement. Ironiquement ses équipages l'avait surnommé « LE BOLIDE DU SUD ».

MAZOUT-TRANSPORTS l'exploita jusqu'en Mars 1964, date à laquelle il fut désarmé dans l'Etang de Berre, puis vendu à la SA Monégasque d'armement et de Navigation et rebaptisé JASON. Il fut ensuite démoli en Italie en 1980.

Le MOBILSUD était un habitué de Martigues et de l'Etang de Berre. Une carte postale le montrant était en vente dans les magasins de souvenirs de Martigues.

EL CARIBE

Dans la continuité du remplacement des vieux transporteurs de produits, MAZOUT-TRANSPORTS affréta en Juin 1954, l' EL CARIBE.

Ce petit navire avait été construit en Septembre 1944 par les Chantiers Américain de Eastern Shipyards Inc. à Bayonne (New Jersey) et livré à cette date à l'US Navy au nom de YAHARA (Coque Militaire AOG 37). C'était un tout petit caboteur de 1.500 Tonnes de port en lourd et filant allègrement 7,5 nœuds.

Ces 2 navires EL CARIBE et MOBILSUD furent les derniers transports de produits finis dans la flotte de MAZOUT-TRANSPORTS.

MAZOUT-TRANSPORTS avait commandé début 1952, 2 navires pétroliers de la nouvelle génération. L'ARAMIS et le PORTHOS.

ARAMIS

Lancé le 14 juin 1953 aux Chantiers de l'Atlantique à Saint Nazaire, il fut livré à la fin de 1953 et immatriculé au Havre.

D'un port en lourd de 27.164 Tonnes, il pouvait filer 17,5 nœuds. ARAMIS était propulsé par turbines à vapeur CEM Le Bourget.

L'ARAMIS fut le premier pétrolier à apporter le 19 Mars 1957, la première cargaison de brut Irakien transitant par pipe-line vers le terminal de Ceyhan (Turquie) sur Sète pour la raffinerie de Frontignan. Le navire fut exploité pendant 15 ans jusqu'en 1968, date à laquelle il fut vendu à MOBIL TANKERS Co Ltd Libéria et rebaptisé MOBIL RADIANT.

PORTHOS

Le PORTHOS était similaire à l'ARAMIS. Lancé le 1 Juillet 1954, par les Ateliers et Chantiers de France à Dunkerque, sa livraison à MAZOUT-TRANSPORTS intervint en Septembre 1954.



PORTHOS

Il fut exploité pendant 15 ans également sur les mêmes trafics que l'ARAMIS.

En 1969 il fut vendu à NOKOS Tankers Inc. (filiale de Mobil Tankers) qui le rebaptisa MOBIL ALADDIN. Revendu en 1971 puis en 1974 à des Armateurs Grecs, il sera démoli à Burriana (Espagne près de Valence) le 30 Juin 1975.

En 1954, MAZOUT-TRANSPORTS exploite à ce moment là 6 navires : ARAMIS - PORTHOS - FRONTIGNAN - ELLEN JACKS - EL CARIBE et MOBILSUD.

La capacité de transport de brut de MAZOUT-TRANSPORTS passait donc de 34.000 tonnes en 1952 à 91.000 Tonnes.

Cette exploitation allait se poursuivre jusqu'en 1959 date à laquelle MAZOUT-TRANSPORTS allait rendre l'HELLEN H. JACKS à son propriétaire et recevoir le plus gros pétrolier Français de l'époque le D'ARTAGNAN.

En 1955 une étape importante.

SOCONY VACUUM qui est devenu entre temps la SOCONY MOBIL OIL va changer de nom et sa filiale Française sera baptisée MOBIL OIL FRANCAISE et MAZOUT-TRANSPORTS va changer de nom et s'appellera désormais MOBIL TRANSPORTS entièrement contrôlée par MOBIL OIL FRANCAISE.

Le Pégase en devient l'emblème. La Compagnie est alors dirigée par le Commandant FAUVEAU, qui remplace l'Amiral FENARD.

Afin de continuer de répondre aux besoins croissant de MOBIL et de suivre les exigences de la loi de 28, MOBIL TRANSPORTS va passer commande d'un pétrolier de 50.000 Tonnes qui sera baptisé le D'ARTAGNAN. Le troisième mousquetaire est en route.

D'ARTAGNAN

Commandé en 1958, le D'ARTAGNAN est livré le 26 Octobre 1959 par les Ateliers et Chantiers de France à Dunkerque.

D'un port en lourd de 48.390 Tonnes, il filera 17 nœuds propulsé par des turbines à vapeur d'une puissance totale de 18.000 chevaux.

Immatriculé au Havre il a un équipage de 49 Officiers et Marins.

Il fut à sa livraison le plus gros pétrolier Français avec un port en lourd de 48.390 Tonnes mais que pour quelques 3 mois car le 10 Janvier 1960, le FABIOLA de l'AUXINAVI avec un port en lourd de 50.474 Tonnes lui arrachait le record.

Le D'ARTAGNAN sera exploité pendant 14 ans et sera vendu en Juin 1973 à MOBIL SHIPPING & TRANSPORTATION Co Liberia. Il sera rebaptisé MOBIL EXPLORER.

En 1959 MOBIL TRANSPORTS se retrouve avec une flotte composée de 5 navires. Le total représente maintenant une capacité de transport de brut de 122.000 Tonnes soit 35% de plus qu'en 1954. Le FRONTIGNAN est vendu en 1963, et en 1964, le MOBILSUD est vendu à son tour.

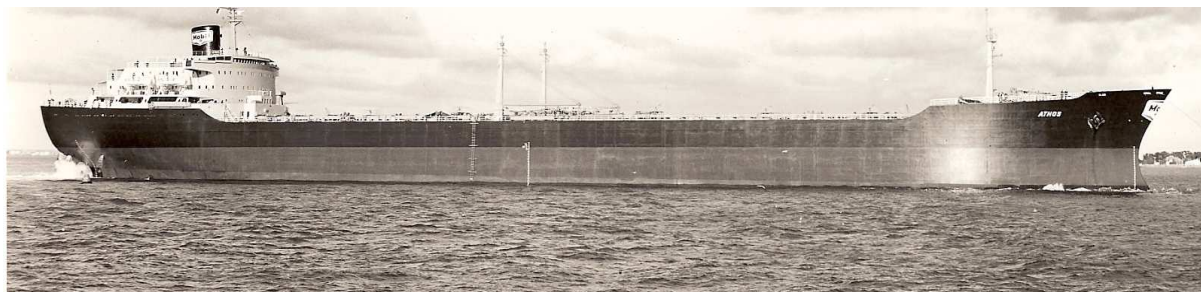
Le fait marquant de l'année 1963, sera la transformation de MOBIL TRANSPORTS en Département Transports Maritimes de Mobil Oil Française. Les Assemblées Générales Extraordinaires des 29 Novembre et 20 Décembre 1963 entérinent l'intégration de MOBIL TRANSPORTS comme Département de MOBIL OIL FRANCAISE.

Un nouveau pétrolier plus grand fut commandé en 1964 par MOBIL OIL FRANCAISE aux Chantiers de l'Atlantique à Saint Nazaire.

Il portera le nom d'ATHOS. Le quatrième mousquetaire n'était pas loin de rejoindre ses 3 compères.

ATHOS

L'ATHOS, commandé en 1964, fut lancé aux Chantiers de l'Atlantique le 28 Mai 1965. L'ATHOS devait avoir un port en lourd d'environ 86.000 Tonnes soit 5 fois plus que le T2 FRONTIGNAN qui venait d'être vendu. Livré fin 1965, il avait un port en lourd exactement de 85.978 Tonnes. Sa propulsion vapeur par 2 turbines General Electric de 25.000 Chevaux lui permettait une vitesse de 17 nœuds.



ATHOS arrivant au port de chargement

Après mise en service, son port en lourd permettait à Mobil Oil Française de disposer désormais d'une capacité totale de 190.000 Tonnes. On venait, en 10 ans de 1955 à 1965, de passer d'une capacité de 91.000 à 190.000 tonnes. L'ATHOS fut exploité pendant 9 ans.

En Juin 1974, il sera vendu à Mobil Shipping & Transportation Co. Libéria et sera rebaptisé MOBIL VENTURE. Il continuera sa carrière pour le groupe Mobil jusqu'en 1976 puis démoli à Kaoshiung (Taiwan) le 7 Octobre 1978.

La période de 1965 à 1969 sera la seule période où les 4 mousquetaires ATHOS, PORTHOS, ARAMIS et D'ARTAGNAN sillonneront ensemble les mers du globe. Par la suite il en manquera toujours un.

En 1962, SOCONY MOBIL OIL Company Inc. (MOBIL TANKERS Co Ltd.) signa avec MOBIL OIL FRANCAISE une charte permanente d'approvisionnement (Blanket chart party) et que MOBIL TRANSPORTS en signa une avec MOBIL OIL FRANCAISE pour mettre ses navires à disposition. Cette opération permettait donc aux Transports Maritimes de MOBIL OIL FRANCAISE de percevoir des revenus réguliers et aux navires d'être employés dans le pool, et à MOBIL OIL FRANCAISE à travers son département « APPRO » (SUPPLY) d'avoir une garantie d'approvisionnement pour les raffineries de ND de Gravenchon et Frontignan par un des navires du pool MOBIL.

Ainsi fonctionna pendant de nombreuses années ce grand duo Supply/Shipping qui fut le grand intermédiaire opérationnel entre l'activité amont (Upstream) et l'activité aval (Downstream) et déjà fortement marqué par la mondialisation.

Mais un premier événement politique vient perturber ce bel ordre établi dans la fin des années soixante : La fermeture du Canal de Suez.

La fermeture du Canal et de certains terminaux Méditerranéens en 1967, conséquence de la crise du Moyen Orient et de la guerre des 6 jours entre Israël et les Nations Arabes, provoqua une très forte augmentation des besoins de Transport Maritime.

La Flotte de MOBIL OIL qu'aucune unité nouvelle n'était venue renforcer depuis l'entrée de l'ATHOS en 1965, ne fut plus en mesure de faire face à un tel accroissement de la demande. C'est ainsi qu'en 1968, MOBIL OIL FRANCAISE décida d'acheter au pool maritime MOBIL, le MOBIL BRILLIANT qui sera baptisé ARAMIS (le deuxième du nom). Le premier ARAMIS de 28.000 Tonnes est vendu en 1968 à MOBIL TANKERS Co Ltd Libéria et dans la foulée début 1969, le PORTHOS est vendu à NOKOS Tankers filiale de MOBIL TANKERS.

ARAMIS (Deuxième).

Ce navire avait été lancé le 23 Avril 1963, et livré 5 mois plus tard par les Chantiers ERIKSBERGS MV Gothenburg en SUEDE, pour le compte de MOBIL Tankships Ltd UK (filiale Londonienne) puis transféré chez MOBIL Tankers Co Libéria sous le nom de MOBIL BRILLIANT.

Il fut donc acheté à MOBIL Tankers le 24 Novembre 1968 et baptisé ARAMIS quelques semaines après la vente du précédent.

D'un port en lourd de 102.355 Tonnes, il était équipé de turbines à vapeur General Electric développant 27.610 chevaux et filait 16 nœuds.

Armé par un équipage de 40 Officiers et marins, il fut immatriculé à Dunkerque.

Il sera revendu en 1974 à MOBIL SHIPPING & TRANSPORTATION Co et rebaptisé MOBIL IMPORTER puis après une période de désarmement de Janvier 1976 à Février 1977 il sera vendu à la démolition en Avril 1977 à Kaoshiung (Taiwan).

En 1969, MOBIL OIL FRANCAISE possède 3 navires, D'ARTAGNAN de 49.000 Tonnes, ATHOS de 85.000 Tonnes et ARAMIS de 102.000 Tonnes. Soit une capacité de 236.000 Tonnes. En 15 ans nous sommes passés de 34.000 à 236.000 Tonnes !!

Les besoins en transports maritimes pour le transport de brut restèrent très élevés.

Cet accroissement considérable était la conséquence de la très forte progression de la consommation Française en produits pétroliers et d'autre part à l'allongement des trajets, dû à diverses causes :

- fermeture du Tapline reliant l'Arabie Saoudite au port de Sidon
- restrictions du gouvernement Libyen imposé aux sociétés pétrolières
- reprise des importations ex Nigéria
- recours plus important aux bruts du Moyen Orient. (Aramco).

La capacité des navires doit suivre.

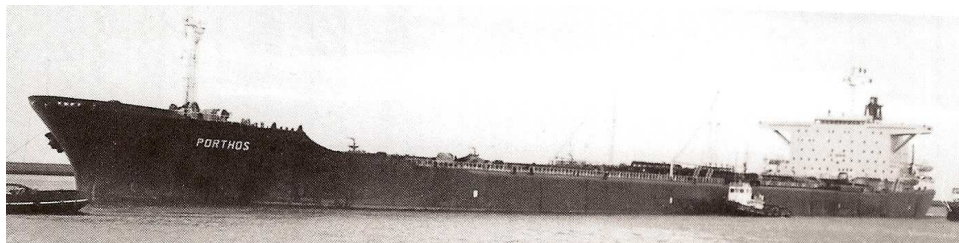
MOBIL OIL FRANCAISE doit donc dès 1971 penser à voir plus grand. Un nouveau type de pétrolier vient de voir le jour. Le VLCC (Very Large Crude Carrier) qui dépasse les 200.000 Tonnes de port en lourd. La course au gigantisme est lancée par les Chantiers Européens et Japonais.

PORTHOS (deuxième)

En 1971, MOBIL OIL FRANCAISE décide d'acheter un VLCC sur le marché de l'occasion.

Les carnets de commande des Chantiers sont pleins il faut attendre au moins minimum 2 ans pour la livraison après commande.

Après quelques recherches ce fut fait en mi-1972. Le SAN GIUSTO de 231.135 Tonnes de port en lourd, longueur hors tout de 320 mètres, largeur de 49 mètres et tirant d'eau de 19,90 mètres convenait parfaitement.



Le PORTHOS entrant au HAVRE pour amarrage à la CIM

Il avait été construit aux chantiers Italiens ITALCANTIERI de MONFALCONE près de Venise en 1971 pour le compte de l'armateur Italien Armatrice Santa Christina SPA. Il sera rebaptisé PORTHOS.

Propulsé par un Groupe turbo - réducteur à vapeur ANSALDO, avec générateur turbo-alternateur et Diésel générateur FIAT.

Sa vitesse nominale était de 16 nœuds. L'automatisation avait été très poussée par SIEMENS et même on peut dire d'avant garde, mais le matériel n'avait pas la fiabilité souhaitée.

De nombreux incidents, avaries de fonctionnement et arrêts techniques émaillèrent la courte vie du PORTHOS sous pavillon Français.

Le PORTHOS fut vendu le 21 Septembre 1979, lors de l'escale à CORYTON, à MOBIL OVERSEAS Shipping Corp. Libéria.

Son nouveau nom sera le MOBIL RAVEN. Il fut désarmé 5 mois plus tard à BRUNEI et fut démoli en Mars 1983 à Kaoshiung (Taiwan).

En 1971, peu avant la livraison du PORTHOS, MOBIL OIL FRANCAISE déménage et s'installe à La Défense et bien sur le Département des Transports Maritimes vient depuis la rue de Londres (ancien siège de MOBIL TRANSPORTS) rejoindre le 21ème étage de la tour.

En 1974 M. François Michon remplace M. Fauveau, parti à la retraite.

MOBIL OIL FRANCAISE en 1972 a acquit des contrats de construction de deux navires de série 270.000 Tonnes, livrables en 1974 par les Chantiers SUMITOMO Shipbuilding d'OPPAMA au Japon. Ces deux VLCC qui s'appelleront ATHOS et D'ARTAGNAN font parties d'un programme de 6 navires identiques que le Chantier SUMITOMO au Japon va élaborer pour le Groupe MOBIL.

D'ARTAGNAN (deuxième) - ATHOS (Deuxième)

Construits par les Chantiers SUMITOMO S.B. & Machinery Ltd. A Uruga Shipyard près de Yokosuka, le D'ARTAGNAN il fut livré en Mai 1974 avec le Commandant Oleg POUCALOW et l'ATHOS 4 mois plus tard en septembre 1974 avec le Commandant Alexandre LE BLE.

De port en lourd de 275.225 Tonnes, longueur hors tout de 340 mètres, largeur 54 mètres et tirant d'eau 21 mètres, il était propulsé par un groupe turbo - réducteur Stal Laval de 38.000 chevaux pour une vitesse de 16 nœuds.

Immatriculés au Havre, l'effectif de base était de 32 membres d'équipage et avait été porté à 35, suite négociation avec les syndicats pour la période de mise en service Du fait de tirant d'eau important (21 mètres) ces navires ne pouvaient faire escale qu'en ports eaux profondes.



D'ARTAGNAN pendant les essais à la mer avant livraison

Fin de 1974, MOBIL OIL FRANCAISE, se retrouve avec 3 navires VLCC et un total transportable de 781.000 Tonnes soit 3 fois plus qu'en 1969. Les opérations avec ces 3 navires vont se poursuivre pendant 5 ans jusqu'en 1979. Mais la profession va devoir faire face à 3 problèmes majeurs :

- Le premier choc pétrolier et la surcapacité qui en découlera à la fin des années 70
- La mise en place de la convention MARPOL 76-81, compte tenu des incidents et pollutions maritimes majeures.
- La nécessité de faire des économies de fonctionnement pour subsister

La récession - 1975 - 1990 - Les chocs pétroliers

A la suite de la guerre du Kippour en Octobre 1973 et de l'embargo décidé par l'OPEP, les prix du brut s'envolent.

Dès le début 1974, la contraction du marché se fit sentir et le développement de la demande pétrolière se révéla bien moins rapide.

L'envolée des prix du brut et des carburants avec le premier choc pétrolier fut encore plus marquée avec le deuxième choc, conséquence de la chute du Shah en Iran en 1978 et du début de la guerre Iran - Irak début 1980.

ATHOS et DARTAGNAN pour atteindre la vitesse moyenne de 15 nœuds, avait une consommation journalière de soutes en fuel lourd pour les chaudières de 180 Tonnes par jour. Tant que la tonne de Fuel lourd était à 50\$ la tonne, le coût journalier se chiffrait à 9.000 \$ / jour.

En passant à près de 150 \$ par tonne, le coût journalier se situait à 27.000 \$ / jour. Cette surcharge pesait lourdement sur les dépenses opérationnelles des T.M. Les navires furent ralentis à vitesse économique à savoir sur une base de 7 à 10 nœuds. Ce qui eu pour effet d'allonger les temps de transit entre le Golfe Persique et l'Europe ou les Etats Unis.

Le groupe étudia un changement de mode de propulsion plus économique. Le groupe décida d'investir pour passer d'un mode de propulsion turbine à vapeur à un mode de propulsion par 2 moteurs semi rapides Diésels PIELSTICK, 12 cylindres en V, de 18.000 chevaux chacun moins gourmand que les chaudières. La propulsion Diésel divisa la consommation par deux soit 90 tonnes / jour comparés aux 180 tonnes / jour des Chaudières et Turbines et donc les coûts par deux.

ATHOS fut modifié début 1980 et D'ARTAGNAN mi 1980 à AIOI aux Chantiers IHI près de KOBE. Chaque modification durait 4 mois environ.

En 1979, la tendance de la demande et consommation intérieure Française s'est inversée et est en diminution sous l'impact du premier choc pétrolier et du deuxième choc qui se prépare, de la situation Iranienne et des programmes de développement du nucléaire en France.

La flotte de MOBIL OIL FRANCAISE est en surcapacité. La décision est prise de vendre le PORTHOS de 230.000 Tonnes pour le remplacer par un plus petit navire de type SUEMAX de 140.000 Tonnes.

Le PORTHOS est vendu en septembre 1979. Au même moment et après quelques recherches de navire d'occasion, le choix se porte sur le SYDHAV, Norvégien.

ARAMIS (troisième du nom)

En Novembre 1979, le navire est acheté à l'Armement Per Lodding (Norvège). Ce navire avait été construit en 1974 par le Chantier A/B Gotaverken Arendal à Gothenburd (Suède). Il sera immatriculé à SETE.

Avec un port en lourd de 140.803 Tonnes, une longueur de 270 mètres, une largeur de 43 mètres et un tirant d'eau de 18 mètres, il était propulsé par un moteur Diésel lent BURMEISTER & WAIN 8 cylindres de 27.300 chevaux pour 16 nœuds.



ARAMIS après passage en cale sèche aux Chantiers de La Ciotat en Juillet 1980.

L'ARAMIS fut principalement exploité sur la Méditerranée, entre la Turquie (Ceyhan), la Libye (Es Sider) et les terminaux de Trieste, Sète et Fos. Il participa également à quelques allègements de VLCC sur rade de FOS, pour redistribution de cargaison vers Gênes ou Trieste.

ARAMIS fut exploité jusqu'en Novembre 1982, date à laquelle il fut vendu à la BOUNDARY Inc. (Filiale de Mobil Shipping & Transportation Co) au Libéria et pris le nom de MOBIL ALADDIN. Il continua sa carrière au sein du Groupe MOBIL SHIPPING jusqu'en 1992, date à laquelle on enleva le nom de MOBIL pour laisser simplement celui de ALADDIN (cette opération sera pratiquée sur tous les navires du groupe MOBIL en 1992, chaque fois que le nom MOBIL apparaissait)

Vendu en 1997 à Optimum Shipping & Trading SA Panama et rebaptisé THEA, il servit de stockage flottant devant Fujairah (UAE) puis victime d'une explosion accidentelle, sera envoyé à la démolition.

Fin 1982, devant la surcapacité de la flotte, la baisse des quantités transportées, le raccourcissement des trajets maritimes, et à l'utilisation plus importante du SUMED, il fallut se résoudre à ne garder que les 2 derniers VLCC : ATHOS et D'ARTAGNAN.

Les négociations avec les syndicats permirent, contre quelques aménagements des Protocoles d'Accords, d'éviter un plan social.

C'est à cette époque que François YDIER remplaça à la tête des Transports Maritimes, François MICHON partant à la retraite.

J'avais rejoint en Janvier 1982, la tour Septentrion comme responsable du Personnel Navigant pour remplacer Maurice TONNERRE qui avait été affecté à la REM une filiale près de Rouen.

Encadré par le patron des Opérations, André SAVIO, j'ai pour collègue Michel BOTTEGA qui s'occupe du Technique et Robert LLEDO, ancien Commandant de MOBIL TRANSPORTS qui s'occupe du Commercial et des questions nautiques.

De 1982 à 1992, afin de sauvegarder l'emploi des 2 VLCC, il a fallu réduire les coûts, réduire les effectifs en passant de 32 à 27 par navire, geler les augmentations de salaire et les primes de fin d'année. Ce fut une période difficile.

Je dois reconnaître qu'en général, nos équipages ont assez bien réagi et ont joué le jeu, et en particulier par leur professionnalisme et l'efficacité des performances qu'ils pouvaient tirer des navires, bien appuyé et soutenu par les services à terre, ils ont largement participé à la sauvegarde des 2 navires et donc de l'emploi.

De 1985 à 1990, deux événements vont marquer la demie décennie :

- La fermeture de la raffinerie de Frontignan
- La guerre Iran - Irak et la sécurité dans le Golfe Arabo - Persique.

En Novembre 1985, quelques rumeurs pessimistes commencent à courir du côté de FRONTIGNAN.

Malheureusement au Comité d'Etablissement exceptionnel du 5 Décembre 1985, M. Pierre LIZE, son directeur de l'époque, a la lourde tâche d'annoncer la fermeture de la raffinerie. C'est un gros coup dur pour l'ensemble de MOBIL OIL FRANCAISE et en particulier pour les TM.

Les besoins en tonnes - milles de la loi de 28 pour MOBIL OIL FRANCAISE vont diminuer fortement et par conséquent la survie d'un des deux VLCC est en jeu. Un seul navire est suffisant pour couvrir la seule raffinerie restante, celle de ND GRAVENCHON, plus une participation sur REISCHETT.

Courant 1985, André SAVIO prend la suite de François YDIER à la tête des Transports Maritimes. Robert LLEDO va aussi partir en retraite.

Un seul des VLCC suffisait pour la couvrir l'obligation de pavillon en tonnes - milles de la loi de 28. Il se trouvait que ELF se trouvait en déficit de couverture tonnes - milles. ELF - SOMARELF trouva, avec les TM de MOBIL OIL FRANCAISE, une solution en rachetant pour son compte les tonnes - milles en excédent de MOBIL. Cette solution était très satisfaisante pour tout le monde.

ELF trouvant ainsi, contre paiement du surplus du coût du pavillon Français comparé à l'International, un complément de couverture permettant de répondre à la loi de 28.

MOBIL OIL FRANCAISE trouvant ainsi de moyen de sauvegarder le deuxième VLCC, en recevant un complément de recette qui lui permettait de gommer partiellement le surcoût du pavillon, tout et en gardant les cargaisons toujours pour le pool MOBIL ainsi que la maîtrise de ses opérations.

M. André SAVIO prit sa retraite et fut remplacé en 1987 par M. René POUJOL.

La Guerre Iran - Irak de 1980 à 1988, généra un certain nombre de désagréments pour le trafic maritime dans la zone du Golfe Arabo - Persique. En particulier dans les années 1984 et 1985 avec les mines dérivantes et des attaques de navires.

L'affaire pris une tournure plus grave en 1987 lorsque l'Iran entreprend de vouloir contrôler le trafic maritime en particulier le trafic pétrolier. De nombreux navires seront attaqués (plus de 546) obligeant par exemple KOTC (KUWEIT OIL TANKERS CY) de mettre ses navires sous pavillon Américain.

La France à travers le système de Contrôle Naval et par sa présence militaire Navale dans le secteur échangeait en permanence des informations avec les Armateurs et les navires sous pavillon Français et des précautions sécuritaires furent prises.

En Septembre 1987 le D'ARTAGNAN qui sortait de DAS ISLAND est attaqué par un chasseur Iranien qui lui lance 2 missiles filoguidés (de fabrication Française !!). Les missiles explosèrent au ras de l'eau sur l'avant du navire mais de nombreux éclats criblèrent le D'Artagnan sans faire de victimes. Les éclats récupérés furent remis à l'Aviso Français qui patrouillait sur le détroit d'Ormuz.

D'autres navires Français furent attaqués et endommagés dont le cargo « Ville d'Anvers » de la NCHP et le pétrolier « Chaumont » de la BP.

Ces attaques posaient 2 problèmes :

- la protection des équipages, qui commençaient à se poser la question d'y aller ou pas
- les assurances qui ne couvrent plus le navire en zone de guerre

De nombreux contacts furent pris entre l'Etat Major de la Marine, les Armateurs concernés et les Pouvoirs Publics pour décider des suites à donner.

L'ATHOS devait entre en Novembre 1987 dans le Golfe Persique pour chargement de brut. Il fut dans un premier temps bloqué à Fujairah à l'extérieur du Golfe en attente. L'équipage hésitait à entrer dans le Golfe, Vu le risque, l'armement à Paris n'y était pas favorable soutenu par Marc CASANOVA alors président de MOF. René POUJOL fut très actif pour les négociations et l'Amiral LANXADE à bord du pétrolier ravitailleur LA MARNE, très réactif. Une procédure spéciale fut mise en place que l'ont surnomma « procédure ATHOS ».

Les navires sous pavillon Français seraient protégés par la Marine Française selon une procédure d'accompagnement et non de convoi notion d'un caractère plus restrictif au point de vue des assurances et des responsabilités. La situation se débloqua fort tard dans la nuit et l'ATHOS entra dans le Golfe accompagné par la Frégate DUPLEIX.

Cette procédure perdura pendant plus de deux ans après l'acceptation par l'Iran du cessez le feu définitif en Septembre 1988 et de la fin de l'agitation des Pasdarsans Iraniens.

En Août 1989, je suis affecté à la Direction de la filiale de Mobil Oil Djibouti. Je rejoins NOWA. Le Commandant Daniel GRUARD vient au siège me remplacer. L'équipe des TM est dirigée par René POUJOL assisté de Daniel GRUARD et de Michel BOTTEGA.

En 1990 René POUJOL partant en Afrique, est remplacé par Maurice TONNERRE à la direction des T.M.

La stabilisation 1990 - 2000 - Kerguelen - TAAF.

L'ATHOS et D'ARTAGNAN ont alors 17 ans. Stratégiquement ont doit commencer en théorie à penser à leur remplacement car ils sont amortis sur 20 ans, durée de vie théorique. Mais la situation de M.O.F. et ses besoins qui ont largement diminués, ne sont pas des arguments favorables pour engager un investissement lourd de remplacement des navires.

Par contre le bon fonctionnement des accords de vente de tonnes - milles avec SOMARELF favoriseront la prolongation jusqu'au 25 ans.

ATHOS début 1991 puis D'ARTAGNAN début 1992 subirent une remise à niveau importante (LIFE EXTENSION PROGRAM) dans les Chantiers Navals de Singapour, et MOSAT lança en 1993 son premier VLCC EAGLE premier double coque.

Après l'affaire malheureuse de l'Exxon Valdez en Mars 1989, les Autorités Américaines avaient imposés la double coque à partir de 1990 pour entrer dans les eaux Américaines et l'OMI avait suivi en 1992 avec un programme de sortie pour les simples coques.

Ce programme sera accéléré en 1999, à la suite l'affaire de l'ERIKA, en particulier les navires de plus de 25 ans.

En 1993, après une offensive du Comité Central des Armateurs de France, l'autorisation fut donnée d'utiliser le registre Kerguelen (Terres Australes et Antarctiques Françaises) pour les pétroliers. Contrairement aux DOM-TOM, les TAAF ne font pas partie de l'espace Européen.

Cette disposition permettait tout en gardant le pavillon Français, d'immatriculer le navire à Port aux Français (TAAF) et d'être rattaché au Code du Travail d'Outre mer. L'aspect légal de ce registre fut longtemps contesté.

ATHOS et D'ARTAGNAN passèrent sous registre Kerguelen courant 1993. Un plan social fut mis en place avec des départs volontaires et des licenciements et cette situation perdura jusqu'en 1997, date à laquelle revenant de MOBIL AFRICA, je remplaçais Maurice TONNERRE partant à la retraite en Août 1997.

Les Majors Pétroliers s'étaient dès le début des années 1990 séparés de leurs flottes revendues à un Indépendant, la CNN, et qu'ils affrétaient.

MOBIL restait le dernier des mohicans à gérer et contrôler ses 2 VLCC.

Les besoins en capacité de ELF, SHELL et BP étaient déficitaires.

L'idée fut développée de prendre un 3ème navire, ce qui fut chose faite en Janvier 1999 en reprenant en affrètement coque nue le HAWK (ex MOBIL EAGLE), transféré depuis MOBIL SHIPPING Cy Ltd de Londres. Ce navire sera baptisé ARAMIS (le quatrième du nom) et immatriculé à Port aux Français (TAAF - Kerguelen).

Construit en 1975 aux Chantiers Japonais de SASEBO, de port en lourd de 280.000 Tonnes il était motorisé par 2 Diésels PIELSTICK identiques à ATHOS et D'ARTAGNAN.

Les résultats furent très bons pour M.O.F. grâce aux recettes des ventes de surcapacité à nos confrères, et au fait qu'à ce moment là les navires étaient amortis et les taux de fret très haut à cause d'une sous capacité mondiale.

Les résultats des T.M. sur les 3 dernières années 1998, 1999 et 2000 furent exceptionnels.

L'arrêt de l'activité - 2001 - La fusion Exxon - Mobil.

En Décembre 1999, 2 évènements importants vont définitivement infléchir le devenir des T.M. :

- la fortune de mer de l'ERIKA
- l'annonce de la fusion EXXON - MOBIL

L'affaire de l'ERIKA, va accélérer la mise hors service des navires simples coques. ATHOS et D'ARTAGNAN ont presque 26 ans.

Mais la fusion EXXON - MOBIL va donner le coup de grâce.

Depuis le désastre de l'EXXON VALDEZ, EXXON s'est petit à petit séparé de sa flotte de Tankers en choisissant les affrètements plutôt que la propriété.

Dans les mois qui suivirent l'annonce de la fusion, toutes les entités shipping (hors USA) d'EXXON et MOBIL fusionnèrent sous le sigle de IMT (International Marine Transportation). Une des premières décisions d'IMT fut de modifier la couleur des cheminées des Tankers et effaçant le Pégase et laissant la triste couleur noire seulement.

En fin l'année 2000, après une année d'exploitation, ARAMIS devait passer sa visite spéciale des 25 ans (1975-2000) et le navire fut contraint d'arrêter son activité. ARAMIS fut vendu fin Janvier 2001 à une société Chinoise puis démolit à XIN-HUI près de GUANGHZOU.

L'ATHOS devait à son tour passer la visite intermédiaire de 27 ans et demie en Mars 2001. IMT n'accepta pas la programmation de cette visite et comme pour l'ARAMIS, ATHOS fut envoyé à XIN-HUI fin Mars 2001, vendu à une société Chinoise puis démoli.

Le Département Transports Maritimes de TOTAL et SOMARELF nous avait demandé d'étudier la possibilité de créer un armement Français, et d'utiliser les Officiers navigants ex Mobil pour armer 2 de leurs pétroliers doubles coques récents.

Ce fut chose faite lorsque nous avons trouvé un accord entre MOBIL, TOTALFINAELF et le groupe V.SHIPS de Monaco qui se proposait de créer une armement pétrolier en ouvrant une filiale à Paris qui sera nommée V.SHIPS France.

Avec ses dispositions, nous avons pu bâtir avec l'accord des délégués des T.M. et l'accord du CCE un plan social qui prévoyait le licenciement de MOBIL au fur et à mesure des sorties des navires et la reprise d'emploi immédiate chez V.SHIPS France aux mêmes conditions qu'avec MOBIL. C'était la meilleure solution, comparé à d'autres.

Je quittais MOBIL en Avril 2001 pour rejoindre V.SHIPS France et préparer ce nouvel armement à recevoir le premier navire et les équipages ex MOBIL.

Le NEW WISDOM sera francisé et entrera en flotte le 11 Août 2001 au Havre - Antifer et sera armé par un équipage complet ex MOBIL TM avec le Commandant PICAUD.

En Juillet 2001, Daniel GRUARD est à son tour licencié et rejoint V.SHIPS France et le Commandant WATTEAU restera seul avec notre fidèle assistante Claire BALEYTE, et le seul D'ARTAGNAN pour fermer la maison en fin d'année 2001.

En Novembre 2001, le D'ARTAGNAN sera vendu à la même société chinoise qui l'envoie à la démolition toujours à XIN-HUI.

Le Commandant WATTEAU restera encore quelques semaines pour terminer le plan social, archiver les documents sensibles.

Il rejoindra V.SHIPS France à son tour et fermera définitivement la porte des Transports Maritimes fin Janvier 2002 mettant fin à une histoire de 92 ans.

Une nouvelle histoire commençait avec l'encadrement et les équipages ex MOBIL qui avait suivi à 90%, sous la bannière de V.SHIPS.

En 2005, de l'ancienne MOBIL SHIPPING, désormais IMT, il ne restait plus que 2 petits Tankers de 99.000 tonnes, les VALIANT et RAS LAFFAN.

Bibliographie

- Les Supertankers Français de Jérôme BILLARD et Jean-Yves BROUARD - 2002
- La Flotte des Navires Citernes Français de Paul BOIS et Hans PEDERSEN - 1999
- Revue de la Compagnie de Navigation Mixte - « Nouvelles MIXTE N°4 » de Juin 1957
- Le Livre des Tankers de MOBIL édités par MOBIL SHIPPING Londres - Juin 2000.
- Bulletin de l'Association Amicale des Anciens de MOBIL N° 37 - Octobre 2009 - L'or noir à Frontignan par Jean VALETTE.
- Archives des Transports Maritimes de MOF.
- Archives personnelles de Claude LANOISELEE

NOTA

Ce témoignage est offert à l'Association Amicale des Anciens de MOBIL pour le bulletin.

C'est en fait un court extrait d'un livre de 100 pages beaucoup plus complet que je suis en trains de terminer sur l'histoire des TM et qui doit paraître à la fin du printemps 2010.

Ce livre comportera plus de photos, et de détails et d'anecdotes sur le fonctionnement des périodes anciennes et modernes des TM, en particulier sur l'entretien technique des navires, la gestion commerciale et les équipages.

J'espère que beaucoup d'Anciens de la Tour Septentrion, de Frontignan et de ND Gravenchon se remémoreront quelques bons souvenirs en lisant ces pages.