



Louis Dreyfus
ARMATEURS

LEMAG

A la découverte de
l'univers de la sismique

Discovering subsea mapping

Une nouvelle aventure
industrielle en Sierra Leone

Crossing continents

Nouvelle liaison fluviale
Cherbourg-Paris

A new river route for bulk

ECSA : 50 ans d'avancées
maritimes européennes

United we stand

AVRIL 2013
APRIL 2013

N°10



S O M M A I R E / C O N T E N T S

01. / P. 4 À 6 ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

Cherbourg Terminal Vrac : Nouvelle liaison fluviale Cherbourg-Paris / *A new river route for bulk*
Une nouvelle aventure industrielle en Sierra Leone / *Crossing continents*

02. / P. 7 à 9 ZOOM / CLOSE-UP

A la découverte de l'univers de la sismique / *Discovering subsea mapping*
Relèves d'équipages : Entre anticipation et réactivité / *Changing the Guard*

03. / P. 10 à 11 GRAND LARGE / HIGH SEAS

ECSA : Cinquante ans d'avancées maritimes européennes / *United we stand*



04. / P. 12 à 15 AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

Coup d'accélérateur pour Fret-CETAM / *Driving a good deal*
Visite d'État en Inde / *Land of promise*
ALBA lève 40 M USD pour développer le terminal à engrais de Vizag / *Fertile ground*
Création de Geofield Ship Management Services / *A new JV*
Belle ménagerie sur le SPAARNEBORG ! / *Floating zoo*

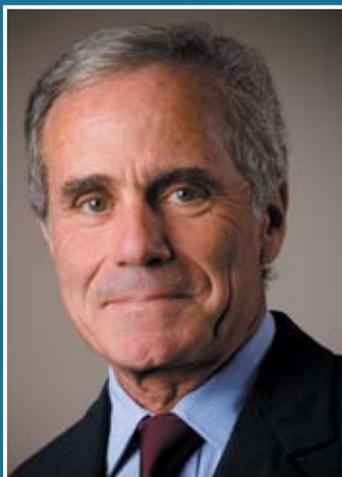


05. / P. 16 À 19 LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

La troupe LDA embrase le Pavillon des Oiseaux / *Ending the year on a high note*
Les mille et une escales du capitaine Claeysen / *Captain's log*
LDA participe à Euromaritime / *High visibility at Euromaritime*
Au JT de 20h de TFI / *TV viewers get wind of LDA*
L'équipage du NORMAN ASTURIAS se démène pour la bonne cause / *Good deed*
Jean-Pierre Bivaud vogue vers de nouveaux horizons / *New horizons*



ÉDITO



Une fin d'année, le début d'une année nouvelle, c'est à la fois l'heure des bilans et aussi celle de regarder devant soi.

Dans le « shipping », activité de long terme qui se vit dans la durée, passé et futur sont indissociablement liés.

L'année 2012 fut plutôt morose et ce sera sans doute aussi le cas pour une grande partie de l'année 2013. La conjoncture spécifique du maritime est, quant à elle, particulièrement grise. Globalement, notre secteur va mal presque partout.

Heureusement, nous avons pu, nous avons su, nous diversifier comme il le fallait et vendre des navires quand il le fallait. Résultat : nous sommes très peu endettés, ce qui est un atout essentiel de nos jours.

Nous devons donc tous être conscients que nous traversons une période difficile, qu'il nous faut donc être particulièrement vigilants, impliqués et qu'il faut nous battre encore bien plus qu'en période faste. Nous devons être plus attentifs, plus économes, plus agressifs...

Mais tout n'est pas noir dans le contexte actuel. En effet, qui dit crise, dit opportunités, et pour nous cela veut dire investissements en navires.

Pour ces acquisitions que nous souhaitons faire – ou plutôt que nous souhaitons continuer de faire car nous avons déjà investi près de 300 millions de dollars en 2012 – nous avons besoin en priorité de deux choses essentielles : de l'argent et des compétences.

En 2012, nous nous sommes attachés à pérenniser et développer l'emploi. Nous nous sommes donnés les moyens d'investir davantage.

Dans ce contexte, et pour répondre à ces défis, j'ai le plaisir et la fierté de vous annoncer que les actionnaires de Louis Dreyfus Armateurs ont décidé de faire un geste volontariste important pour notre développement. Nous avons, en fin d'année 2012, augmenté de 100 millions de dollars le capital de PACEMAR, la holding animatrice de LDA. C'est un geste de confiance, pour nos activités et surtout envers nos équipes, un geste qui nous donne les moyens de notre croissance et de notre développement.

Nous avons en effet beaucoup de projets – dans les domaines du vrac, des EMR, de nouveaux partenariats industriels... – et cela nous permettra de les réaliser bien sûr avec clairvoyance et dynamisme, mais surtout en préservant notre totale indépendance financière et de décision.

C'est donc, certes avec vigilance, mais aussi avec confiance que nous pouvons regarder devant nous en 2013.

Philippe Louis-Dreyfus
Président

PHILIPPE LOUIS-DREYFUS Président

The end of one year and the beginning of the next are about taking stock, but also about looking to the future.

In shipping, a long-term business where quick fixes simply do not apply, past and future are inextricably linked.

2012 was rather a gloomy year, and that is how most of 2013 looks, too. The economic outlook for the maritime industry is particularly grim. All in all, there are very few bright spots in our sector.

Fortunately, we have had – and taken – the opportunity to diversify in the right way and sell off ships at the right time. As a result, we have only minimal debt, which is absolutely vital at the present time.

We must never lose sight of the fact that we are going through a difficult period. We must be prepared to fight harder than we ever did during the good times, and we must never lower our guard. We must be more attentive to detail, more careful about how we spend our money, and more aggressive.

Don't get me wrong: the picture is not entirely bleak, for one person's economic crisis is another person's opportunity, which in our case means investing in ships. However, to make the acquisitions we wish to make, we need money and expertise.

In 2012, we made a determined effort to secure employment and create jobs. We also invested nearly 300 million dollars.

In order to continue meeting these challenges, I am pleased and proud to tell you that Louis Dreyfus Armateurs' shareholders have made a bold commitment to our future development. At the end of 2012, we increased the equity of LDA's holding company PACEMAR by 100 million dollars.

This is a gesture of confidence in our businesses and above all in our teams – a gesture that gives us the means to keep on growing and developing.

We have a great many projects in the pipeline – bulk, RME, industrial partnerships – and this capital will enable us to carry them through with dynamism and clear-sightedness. More than that, it will allow us to retain our total financial independence and our power to make decisions.

We can look forward to 2013 with vigilance, certainly, but also with confidence.

Philippe Louis-Dreyfus
Président

01. ÉVÉNEMENT / IN DEPTH



Cherbourg Terminal Vrac : Nouvelle liaison fluviale Cherbourg-Paris

14 décembre 2012 sera une date à marquer d'une pierre blanche pour Cherbourg Terminal Vrac. Celle du démarrage d'une liaison fluviale régulière entre le port du Cotentin et Paris pour alimenter en charbon les grands établissements publics de la capitale. Une activité complétée par du coke de pétrole et du sel de déneigement.

CPCU... Il suffit de quatre lettres capitales pour donner le coup d'envoi à une nouvelle ligne fluvio-maritime reliant Cherbourg à Gennevilliers, aux portes de Paris.

Après une première cargaison de 31 000 tonnes transportée en 19 voyages, la Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain, chargée de maintenir à bonne température les immeubles collectifs de Paris, a préféré Cherbourg au Havre pour y décharger le charbon destiné à alimenter ses chaufferies au fil de l'eau. Elles le seront à raison d'une rotation tous les 4,5 jours assurée par l'AMANDA, un fluvio-maritime d'une capacité de 1650 tonnes.

Long de près de 81 mètres, l'AMANDA compte à son bord cinq navigants chargés de veiller à la navigation sur la Seine.

« Auparavant les navires s'allégeaient au Havre avant de rejoindre Rouen. Depuis décembre 2012, des vraquiers panamax, d'un tirant d'eau de 14 mètres, viennent s'amarrer à quai sur notre terminal de 6 ha », explique **Olivier Morel-Jean**, directeur du département des affaires industrielles de LDA.

A new river route for bulk

December 14th 2012 was a red-letter day for Cherbourg Terminal Vrac, marking as it did the launch of a regular river transport service between the terminal and the port of Gennevilliers on the outskirts of the French capital. A deal has been struck to supply coal to the Parisian District Heating Company (CPCU), which operates urban heat distribution networks, and the 1,650-dwt AMANDA has been chartered to make the round trip up and down the Seine every four or five days. Measuring close on 81 metres long, this sea-river vessel has a five-man crew to help her negotiate the Seine. Coal destined for the CPCU briefly transited via Le Havre, where ships lightened their cargo so that they could sail up the river as far as Rouen, but since December, the coal has been brought to Cherbourg by Panamax carriers and transferred to the generous storage facilities on LDA's 6-hectare terminal. On 17 February, for instance, MYRTO arrived straight from Louisiana with 32,000 tonnes of coal in her holds destined for Cherbourg.

The plan is to send 100,000 tonnes of coal up the Seine in 2013, bearing in mind that the service has to be suspended during the summer months.

Le 17 février, un deuxième vraquier en provenance de Louisiane, le MYRTO, a jeté l'ancre à Cherbourg avec à bord 72 000 tonnes de charbon dans ses cales, dont 32 000 tonnes destinées à Cherbourg.

Cherbourg en noir et blanc !

Cherbourg Terminal Vrac s'est donné comme objectif en 2013 de transporter 100 000 tonnes de charbon sur la Seine tout en sachant que l'activité devrait être suspendue aux beaux jours pour reprendre en septembre, dès le retour des premiers frimas.

Outre le charbon, Cherbourg Terminal Vrac s'attache à développer un trafic régulier de coke de pétrole importé du Venezuela et destiné aux Pays de la Loire.



Instead of returning empty, it is hoped that AMANDA will shortly be bringing back scrap metal and wood offcuts, as well as inert soil from Parisian building sites that will be used to fill disused quarries in the Cotentin Peninsula.

LDA's objective is to "develop Cherbourg into a distribution hub for the rest of France and Europe", according to **Olivier Morel-Jean**, head of the group's industrial business department. For example, there are hopes to build on existing imports of Venezuelan petcoke, which is currently taken by road (up to six lorries per day) to a cement factory in Neau, a small municipality in the Pays de la Loire region. "We want to seize this opportunity to develop a regular shuttle service. This would help to bring Cherbourg out of its isolation, all the while offering very competitive transport rates compared with road haulage."

Road salt looks like being another useful line of business for Cherbourg Terminal Vrac. In late 2011, it received a huge consignment (72,000 tonnes) of Australian salt, which was riddled and, if necessary, bagged, according

Depuis un an, le transporteur routier Le Goff déploie chaque jour quatre à six camions de 27 tonnes pour acheminer le coke de pétrole vers Neau, une petite commune de Mayenne. « *Nous voulons développer une vraie ligne régulière avec trois à quatre navettes. Ce service contribue à désenclaver Cherbourg tout en proposant un coût de transport très compétitif comparé à la route* », souligne **Thierry Lenepveu**, directeur commercial de Cherbourg Terminal Vrac. « *Nous souhaitons faire de Cherbourg un hub d'éclatement vers la France et l'Europe* », confie Olivier.

Ainsi, l'AMANDA pourrait dans un avenir proche recharger à Genevilliers d'autres types de fret provenant de la capitale tels que des ferrailles, des déchets de bois et des terres inertes. Extraites des nouvelles constructions franciliennes, ces terres de remblais viendraient combler les anciennes carrières du Cotentin. Remblais, biomasse et également un gros potentiel de ferrailles, destinées à l'export, pourraient emprunter le fleuve puis la mer.

Cherbourg Terminal Vrac a également réceptionné fin 2011, 72 000 tonnes de sel australien utilisé à la fois pour le déneigement des routes et dans l'industrie chimique. Du sel importé par Timac Agro, la société fondatrice du groupe Roullier. Stocké sur le quai, le sel a ensuite fait l'objet d'opérations de criblage et d'ensachage. 20 000 tonnes ont été palettisées pour être vendues en grande surface.

Quant aux 52 000 tonnes de sel criblé, il fut repris en camion au fur et à mesure des besoins pour sécuriser les routes verglacées de Bretagne et de la région parisienne.

Du sel à l'import et à l'export également. Le 22 janvier dernier, une nouvelle cargaison de 4000 tonnes de sel de déneigement a même été expédiée à Caen à bord du caboteur BEAU MAGIC pour le compte du négociant Alpha Commodities.

Après l'arrêt l'an dernier du projet de transbordement de charbon au large de Cherbourg, ces nouveaux trafics redonnent des couleurs à Cherbourg Terminal Vrac.

Louis Dreyfus Armateurs espère que ce type d'activités dans les ports français ne sera pas remis en cause par certaines dispositions légales qui pourraient être prises et dont les effets pervers rendraient impossible leur réalisation.

Une nouvelle aventure industrielle en Sierra Leone

Concessionnaire d'une mine en Sierra Leone, la société London Mining a confié en début d'année les opérations de chargement sur rade du minerai de fer à Louis Dreyfus Ports and Logistics (LDPL). Une première sur le continent africain...

Cap sur l'Afrique de l'Ouest pour la filiale LDPL qui a signé en février dernier un contrat avec la société britannique London Mining.

Le contrat de manutention porte sur l'exploitation de la grue MIRAMAR par LDPL. Sa mission ? Vider une barge chargée de minerai de fer pour recharger simultanément les vraquiers, panamax et capesize, qui jettent l'ancre au large de Freetown, la capitale de la Sierra Leone.

Cette opération de transbordement s'impose lorsque les infrastructures portuaires ne permettent pas d'accueillir à quai des navires de grande capacité. Les équipes de LDPL sont rompues depuis



to customer needs. While 20,000 tonnes were palletised for retail sales in the major supermarkets, the remaining 52,000 tonnes were gradually taken away in lorry loads, as and when required, to be spread on the icy highways and byways of Brittany and the Paris region.

In the wake of the decision to abandon the project to start up transshipment operations off Cherbourg serving British coal customers, these new business opportunities - not just in coal, but also in road salt and other bulk materials - point to a promising future for Cherbourg Terminal Vrac.

LDA hopes that this type of activity in the French ports will not be challenged by legal provisions that could be taken as the adverse effects could hinder its achievement.

Crossing continents

Louis Dreyfus Ports and Logistics (LDPL) has just gained a promising foothold in yet another continent: Africa. This February, it signed a deal with London Mining to transfer iron ore from barges directly onto Panamax and Capesize bulk carriers moored in the waters off Freetown (the Sierra Leone capital does not have the port facilities needed to cater for such big ships). The star player in the LDPL team, which has already gained considerable experience of this type of operation in India, Indonesia and Colombia, will undoubtedly be MIRAMAR. Built just two years ago, this floating crane transhipper unit (FCTU) was sold to LDPL by another LDA subsidiary, Orchard Maritime Services (OMS), and started being transferred from Goa to Freetown at the end of April. Working around the clock alongside the mining company's existing transhipper, PRIDE OF MARAMPA, the new floating crane will be manned by 24 seagoing personnel, while one employee on the mainland will act as an intermediary with London Mining. Providing all goes to plan, a total of 4 million tonnes of ore will be shipped out of Freetown in 2013, with this figure rising to 6.5 million in 2014 and 9 million in 2015.



des années à ce type de manutention que ce soit en Inde, en Indonésie ou en Colombie.

Ainsi, LDPL vient de racheter auprès d'OMS, autre filiale de Louis Dreyfus Armateurs, la grue MIRAMAR jusque-là positionnée à Goa mais devenue disponible en raison de la suspension des exportations de minerai de fer décidée par le gouvernement indien. D'une capacité de levage de 32 tonnes, elle permet de transborder 20 000 tonnes de minerai par jour.

Compte tenu de ses caractéristiques, la grue est en cours d'acheminement depuis fin avril et devrait arriver à Freetown un mois plus tard.

Affrétée pour trois ans, la grue, exploitée par 24 navigants, fonctionne jour et nuit. A terre, une personne assurera l'interface avec London Mining.

La grue MIRAMAR, sortie il y a deux ans à peine des chantiers de Batam en Indonésie, renforce ainsi les moyens de manutention de London Mining qui exploite aussi un transhipper (une grue montée sur un ponton) baptisé PRIDE OF MARAMPA.

Le contrat avec LDPL s'inscrit dans le cadre de la montée en puissance des trafics : 4 millions de tonnes en 2013, 6,5 millions en 2014 et 9 millions en 2015.

De la mine à l'océan

A 120 km de Freetown se trouve un gisement de minerai de fer d'excellente qualité. Cette mine fut exploitée entre 1933 et 1975 par Sierra Leone Development Company et William Baird.

Après avoir atteint un pic de production annuel de 2,5 millions de tonnes, la mine a été fermée en 1976 en raison de la chute du prix du minerai de fer. La mine de Marampa a été délaissée durant trente ans en raison de la faiblesse de l'économie, des équipements obsolètes et de la guerre civile en Sierra Leone.

La licence d'exploitation de la mine de Marampa a été accordée en 2006 à London Mining qui a débuté la production en octobre 2011. Cette mine est idéalement située. Elle se trouve non loin d'une rivière où le concessionnaire dispose de son propre terminal dédié.

Une fois extrait de la mine et lavé, le minerai de fer est chargé sur des barges depuis le Thofeyim River Terminal. Après avoir descendu la rivière sur une quarantaine de kilomètres, les barges de 6500 tonnes gagnent l'océan Atlantique pour venir se mettre à couple de la grue ou du transhipper pour charger les vraquiers.

Les équipes de LDPL proposent à terme d'exploiter quatre unités fluvio-maritimes d'une capacité d'emport de 5500 tonnes afin d'améliorer la chaîne logistique.

Hinterland

Located 120 km inland from Freetown, the Marampa mine was operated for over 40 years by the Sierra Leone Development Company and William Baird, with annual production peaking at 2.5 million tonnes.

The collapse of iron ore prices led to its closure in 1976, and a continuing weak economy, obsolete equipment and civil war meant that it remained closed for the next 30 years. Production was finally resumed by London Mining in 2011.

The mine is conveniently close to the Thofeyim River Terminal, where the ore is loaded onto 6,500-dwt barges and carried 40 km downstream to the Atlantic port, where it is transferred to bulk carriers via the floating crane transhipper unit.

LDPL eventually intends to operate four 5,500-dwt sea-river vessels off Freetown to enhance the logistics chain.



02. ZOOM / CLOSE-UP

A la découverte de l'univers de la sismique

Trouver du pétrole sous les océans n'est pas une mince affaire ! Cela suppose le déploiement de matériels complexes associé à une technique qui s'apparente à l'échographie médicale. Les ondes captées par les navires sismiques révèlent les secrets des profondeurs. A la recherche des ressources naturelles sous le grand bleu. Embarquement immédiat...

Un navire de recherche sismique présente la particularité de compter à bord autant de personnels marins que de techniciens sismiques, soit près d'une cinquantaine d'hommes et de femmes. Une cohabitation originale au service d'un seul et même objectif : sonder les mers du globe afin de connaître la composition du sous-sol. On génère des ondes acoustiques à l'aide de « canons » à air et on enregistre simultanément, au moyen d'hydrophones immergés, la réverbération de ces ondes sur les couches géologiques des sous-sols marins. La raréfaction des ressources fossiles à terre conduit les compagnies pétrolières à multiplier les recherches en mer dans des endroits toujours plus reculés du globe.

La poupe d'un navire sismique présente la particularité d'être particulièrement large car c'est de là qu'il déploie un imposant dispositif remorqué pouvant compter jusqu'à 6 supports de canons et leurs ombilicaux ainsi que 14 flutes dotées d'hydrophones, également appelées streamers. De chaque bord du navire, sont déployées des « paravanes » ou « panneaux divergents », destinés à tenir les streamers jusqu'à une distance de 700 mètres en abord du navire, et permettant de conserver une distance minimale de 100 m entre chacun d'entre eux. Chaque streamer peut mesurer jusqu'à 12 km de long ce qui confère une impressionnante amplitude au dispositif une fois déployé.

En exploitation, le navire sismique avance à 5 nœuds et un rayon de courbure de 3 à 4 km est imposé à toute giration !

Une vitesse minimale de 2 à 2,5 nœuds est nécessaire au maintien en bon ordre du dispositif remorqué ; à défaut ce dernier est susceptible de s'emmêler voire de couler, ce qui conduirait à une destruction quasi certaine.

Le navire bénéficie de l'appui d'un « support vessel », qui assure son avitaillement en vivres, rechanges et carburant, et qui en cas de nécessité est à même de le remorquer en urgence, car avec un tel équipement à l'eau les conséquences financières d'une avarie de propulsion sont potentiellement catastrophiques.

En complément, et afin de prévenir toute interférence de ce dispositif avec les pêcheurs ou leurs filets, le navire bénéficie de l'appui d'un ou plusieurs « chase boats » dont le rôle est de se porter à leur rencontre pour les tenir à l'écart, dans l'éventualité où les avis radio émis par le navire ne seraient pas pris en compte. Une troisième embarcation, le « work boat », est mise à l'eau à partir du navire pour réaliser les travaux de maintenance et de nettoyage des câbles



Discovering subsea mapping

With dwindling fossil fuel stocks, oil companies are having to look for new resources in some of the world's remotest and most inhospitable places, not least its oceans. This is a complex hunt, relying on sensitive equipment and a technique not far removed from ultrasound, known as "reflection seismology".

The objective is to map the seabed and locate potential reserves, using a special airgun suspended in the water as a seismic energy source. Each time the gun fires, the sound waves are reflected by the seabed and picked up by hydrophones, or receivers, contained in cables ("streamers") towed behind the ship just below the sea's surface. These streamers, which can measure up to 12 km long, are deployed in an array, with a distance of at least 100 m between each one. The sound waves generated by a seismic source can travel through even the hardest rock, including granite, and advances in technology mean that the seabed can now be probed at depths of up to 8 km. Even the perennial problem of salt distorting the sound waves may soon be resolved.

The ship moves forward at a speed of just 5 knots, to avoid the equipment becoming tangled or even fatally submerged, and sharp turns are strictly proscribed. Not surprisingly, therefore, each survey ship has to have its own support vessel to carry supplies of food, spare parts and fuel, and to take her in tow, in the event of engine trouble which could imperil the costly seismic equipment. There are also one or

more "chase boats" that serve to keep fishing trawlers (and above all their nets) at bay, if they fail to heed the radio warnings. Last but not least, a small work boat is used to maintain the equipment and keep the cables and tail buoys free of barnacles, so that operations do not have to be halted while they are hauled in for cleaning.

(notamment pour ôter les milliers de « pousse pieds » accrochés) et des bouées de queue, de manière à éviter les récupérations périodiques des équipements qui se font toujours au détriment de la production.

Sans interruption pendant plusieurs semaines, le navire sismique sillonnera une zone soupçonnée par les géologues de renfermer des hydrocarbures. L'expérience a démontré que les plus belles découvertes se situent généralement près des failles géologiques.

Les ondes acoustiques peuvent sonder la croûte terrestre jusqu'à 8 kilomètres de profondeur. Elles traversent toutes les couches géologiques y compris le granit. Seul le sel est réfractaire aux ondes mais de nouvelles techniques d'acquisitions de données sont en cours de déploiement. Les ondes révèlent la composition et la densité des matériaux conduisant *in fine* à l'élaboration d'une cartographie.

« A bord, les géophysiciens assurent un prétraitement de l'information. Les données sont ensuite envoyées à terre pour analyse dans nos centres de traitement de données de Massy, Crawley ou Houston », explique **Mathieu Champenois**, field support pour les systèmes de navigation de CGG.

L'instrument room constitue le cœur du navire sismique. L'imposante salle se divise en plusieurs zones. Tout d'abord, l'espace réservé aux contrôleurs de la navigation. Les techniciens sismiques analysent la vitesse du navire, le cap et bien d'autres données encore plus nombreuses qu'à la passerelle comme par exemple les profondeur, axe et position de chaque streamer contrôlés grâce à des « Nautilus® », sorte de modules dotés d'ailerons télécommandés, placés sur le câble.

A proximité des contrôleurs, les « observers », veillent à la mise à l'eau, à la configuration des câbles, à l'enregistrement des données sismiques et aux connexions du matériel sismique. Les « Gun Mechanics » supervisent le fonctionnement des canons à air. Enfin, les processeurs vérifient la qualité des données sismiques.

Chaque zone compte deux à trois experts travaillant, sous l'autorité d'un chef, par équipe de douze heures.

Équipes de jour et de nuit permettent une exploitation 24h sur 24 et 7 jours sur 7 sauf lorsque la météo en décide autrement et que les creux sont tels que le dispositif doit être remonté à bord. Une opération fastidieuse et longue mais indispensable pour préserver le matériel. D'ailleurs, officiers et techniciens se concertent quotidiennement pour optimiser les choix de navigation au service de la recherche sismique.

Relèves d'équipages : Entre anticipation et réactivité

Rejoindre son navire... en voiture en train, en bus, en avion ou en hélicoptère nécessite une organisation sans faille et surtout une réactivité de chaque instant pour répondre aux nombreux aléas. Plongée dans les arcanes du service équipage de Louis Dreyfus Armateurs...

Si les câblers, sismiques, rouliers et autres vraciers naviguent sans relâche sur toutes les mers du globe, des hommes se relaient à bord à intervalles réguliers. La vie du marin est rythmée par le va-et-vient des embarquements et débarquements. Quelques heures voire quelques jours se seront écoulés entre l'instant où le navigant plie ses bagages et le moment où il franchit la coupée. Plus vraiment sur terre, pas encore en mer, le marin est ailleurs.



Surrounded by this bevy of attendants, the seismic survey ship spends weeks at a time criss-crossing each area suspected by geologists of containing hydrocarbons, the most promising zones being those located close to geological faults.

The first thing that strikes visitors to a seismic survey vessel is that there are just as many seismic technicians as there are sailors. The vast instrument room is divided into several different sections, each manned by two or three specialists led by a team leader. The navigation section, for instance, controls the ship's speed and direction, as well as the depth, axis and position of each streamer, which can be adjusted by winged Nautilus® control devices. Then there are the observers, who monitor the recording of the seismic data. As their job title suggests, the gun mechanics have to ensure that the seismic energy sources are working properly, while the processors check the quality of the seismic data before it is sent for processing to centres in Crawley, Massy or Houston. Each team works twelve-hour shifts on a 24/7 basis, the only break coming when the weather is so bad that the equipment has to be carefully brought back on board.



Changing the Guard

Like the Flying Dutchman, Louis Dreyfus Armateurs vessels may be condemned to roam the oceans for all eternity, but their crews are thankfully allowed home for regular, well-deserved breaks. How they get home and how they get to their following assignment is the business of **Ganor Ginat**, head of the crew department, aided and abetted by **Daniel Gorrée** and **Vincent Diot**. They spend their days liaising with ships out at sea and with specialist travel agents. Much of their work involves forward planning: they usually require a fortnight's notice to finalise travel arrangements, but "it can take up to three months if we need to apply for work visas". They also have to display some creative last-minute thinking if a sailor has his papers stolen or falls ill, a family member dies, a hurricane blows up or a certain Icelandic volcano erupts.

One of the difficulties of their job is that apart the Airbus vessels operating on well established routes across Europe, the rest of the vessels in the LDA fleet have to go where the work is, so there are no fixed schedules or regular ports of call, and plans may change unexpectedly. "In some instances, we have to organise the travels with just one day notice. This is a tremendous job as we only have a few hours to contact the crew members, the shipping agents and the airline companies". Modes of transport include cars, coaches, trains and planes, but helicopters are sometimes the only means of reaching seismic survey ships, which spend their time on the high seas, and they are only an option for personnel who have undergone helicopter underwater escape training, or HUET. Now marooned on the third floor of the Suresnes headquarters, Ganor Ginat himself fondly remembers overflying 150 km of coast of Côte d'Ivoire in an ALOUETTE III...

Cadence, rythme, tempo... Le service équipage joue les métronomes. Au troisième étage du siège de Louis Dreyfus Armateurs à Suresnes, deux hommes sont face à face. Rivés sur leurs écrans d'ordinateur, **Daniel Gorrée** et **Vincent Diot** envoient des messages aux bords, aux agences de voyage, pour planifier les départs et les retours de plus de 400 membres d'équipages français, sans compter plus de 130 élèves chaque année.

« La préparation d'une relève peut prendre trois mois lorsque nous devons faire une demande de visa de travail lors de l'importation temporaire des navires. C'est le cas notamment au Brésil, en Inde ou encore en Papouasie-Nouvelle-Guinée où certains de nos navires sont positionnés actuellement. Cependant, la plupart du temps, il suffit de 10 à 15 jours de travail en amont », souligne **Ganor Ginat**, le capitaine d'armement de LDA.

Hormis l'exploitation des rouliers sur des routes bien définies par Fret-CETAM où les relèves sont réglées comme du papier à musique, l'essentiel de la flotte gérée par Louis Dreyfus Armateurs navigue au tramping.

Les programmes de travail, les escales peuvent très rapidement évoluer, compliquant davantage la tâche du service équipage. « Nous pouvons réorganiser une relève la veille pour le lendemain, il s'agit alors d'un travail à temps plein car nous devons joindre en quelques heures le navigant, l'agent maritime et la compagnie aérienne », ajoute Ganor.

Il suffit parfois d'un grain de sable pour que la machine se grippe ouvrant la porte à des centaines d'anecdotes en tout genre : avions complets, intempéries ou même le réveil d'un volcan islandais ! D'autres événements peuvent contrarier la bonne marche du voyage tels que vols de papiers, mauvais visa... Dans ces circonstances, le navigant qui devait débarquer devra prolonger de quelques jours son voyage.

Ainsi vont la mer et ses fortunes... Des événements familiaux nécessitent l'organisation d'une relève en urgence. Accouchements, décès... surviennent et la compagnie doit composer avec les joies et les peines de la vie. Maladies, accidents à bord imposent parfois une évacuation en urgence. Un vrai défi, surtout lorsqu'il s'agit de navires sismiques souvent positionnés au large avec des relèves assurées le plus souvent en hélicoptère. Pour ce type de relève, les marins doivent suivre une formation obligatoire appelée Helicopter Underwater Escape Training (HUET).

Un, deux, parfois trois allers-retours d'hélicoptère entre la terre et le pont du navire pour une relève sur un sismique. Les candidats au départ scrutent alors le ciel avec angoisse. Un vent de quelques nœuds de trop, une mer trop formée et la relève tombe à l'eau. Les navires de soutien sont capables de prendre le relai quitte à effectuer de longues heures de navigation pour enfin gagner la terre ferme.

Bruit, vibrations, ces vols en hélicoptère offrent pourtant de belles surprises. Pour les marins, rien n'est aussi beau que la terre vue du ciel !

« Je me souviendrai longtemps de cette vue imprenable sur la plage, 150 km de littoral ivoirien survolés en 1998 à bord d'une Alouette 3 lors de mon débarquement du CGG FOHN. Ce fut une expérience exceptionnelle », conclut Ganor.



03. GRAND LARGE / HIGH SEAS

ECSA : 50 ans d'avancées maritimes européennes.
Entretiens avec Juan Riva et Alfons Guinier /
United we stand



Le « Comité des Associations d'Armateurs du Marché Commun » a vu le jour en 1965. Les armateurs des six pays membres souhaitaient alors collaborer sur des problématiques communes. Initialement basé à Paris, le siège de l'ECSA a déménagé à Bruxelles en 1972 afin d'être proche des instances européennes. L'année suivante, il adoptait une nouvelle dénomination « Comité des Associations d'Armateurs des Communautés Européennes » pour finalement opter en 1990 pour l'appellation actuelle.

Aujourd'hui, l'ECSA (European Community Shipowners Associations) compte 23 associations d'armateurs représentant 40% de la flotte mondiale de commerce. Entre 2006 et 2009, lors de son mandat de vice-président puis de président de l'ECSA, **Philippe Louis-Dreyfus** a favorisé l'adoption du troisième paquet de mesures sur la sécurité maritime et la reconnaissance de l'importance des navires de service pour l'avenir de la flotte sous pavillon européen. Membre du très actif « President group » et représentant des armateurs français au sein de l'ECSA, il est un ardent promoteur des autoroutes maritimes.



Juan Riva, président de l'ECSA

Quelle est la position de l'ECSA au regard des nouvelles réglementations imposées pour réduire les gaz à effet de serre et la pollution ?

Les émissions atmosphériques des navires suscitent beaucoup d'attention en particulier des médias. Au sein même de l'Organisation Maritime Internationale, des erreurs sont parfois commises, j'en veux pour exemple la décision de réduire la teneur en soufre à 0,1% dans les

carburants marins dans la mer Baltique, la mer du Nord et la Manche à partir de 2015.

Cette directive a été prise sans mesurer véritablement l'impact qu'elle pouvait avoir sur notre industrie. L'ECSA tente d'empêcher le report modal de la mer vers la route qu'entraînera une telle mesure. Nous espérons que les discussions en cours permettront de parvenir à une solution. Néanmoins, il est établi que les exigences du 1er janvier 2015 ne pourront être satisfaites.

Face au défi du changement climatique, le transport maritime doit être considéré comme une réponse pour réduire les émissions de CO₂ plutôt qu'un problème.

L'efficacité énergétique du transport maritime est remarquable. Elle s'est constamment améliorée. L'UE entend se concentrer sur les mesures d'économie d'énergie. L'ECSA participe activement aux travaux visant à trouver une méthode appropriée et viable pour la surveillance des émissions de CO₂.

Quels sont les grands axes de la politique maritime européenne pour le développement de l'emploi et formation ?

Le facteur humain et le maintien du savoir-faire maritime en Europe font partie des priorités de l'ECSA. Être un partenaire social officiellement reconnu auprès des syndicats (Fédération européenne du Transport, ETF) nous a permis de transposer les grandes lignes de la Convention du travail maritime (MLC) dans la législation européenne. Pour attirer les jeunes vers une carrière maritime, les partenaires sociaux (ECSA/ETF) travaillent à l'élaboration d'un schéma de carrière, soutenu par la Commission européenne, débutant sur les navires et offrant des perspectives d'évolution au sein du cluster maritime.

ECSA, short for European Community Shipowners' Associations, was set up in 1965 to enable shipowners in the EEC's six member states to tackle common problems. Moving its headquarters from Paris to Brussels a decade later, in order to represent the interests of European shipping more effectively to the European institutions, it went from strength to strength, such that today it brings together 23 national associations from across the EU and Norway, representing 40% of the world's merchant fleet. It should not be confused with either the ICS, which represents the global shipping industry, or the IMO, a UN body responsible for maritime safety and the environment. During his stint at the head of ECSA between 2006 and 2009, first as vice-president, then as president, **Philippe Louis-Dreyfus** pushed hard for the adoption of the EU's third package of maritime safety measures and highlighted the contribution that service vessels can make to the future of

Europe's shipping industry. Still a member of ECSA's board of directors, he is an ardent advocate of motorways of the sea.

Juan Riva, ECSA's current president, has several major issues to contend with, not least the decision to cut sulphur content to 0.1% in marine fuels in the Baltic, North Sea and the English Channel. This decision, he argues, was taken "without an appropriate impact assessment" and he fears it will trigger "a modal shift from sea to land transport" when it comes into force in 2015. He is just as concerned about climate change as anyone else, but strongly believes that shipping should be seen as a solution for reducing CO₂, not a problem. "The energy efficiency of shipping is outstanding and is being improved constantly."

One of his priorities is what he calls the "human factor", that is, encouraging highly qualified young people to enter the industry in order to "maintain

Quel regard portez-vous sur lignes directrices lancées par la Commission européenne ?

Confrontée au déclin de la flotte européenne dans les années 80 et au début des années 90, la Commission a publié en 1997, après de longues discussions avec les États membres et l'ECSA, les lignes directrices sur les aides d'État au transport maritime.

C'est un peu trompeur. Cela ne signifie pas que les armateurs héritent d'enveloppes mais que les États membres sont autorisés à adapter le cadre structurel, notamment la fiscalité et les régimes de sécurité sociale, aux structures dans lesquelles les acteurs mondiaux du transport maritime opèrent. La taxation au tonnage appliquée par la grande majorité des États membres européens demeure la meilleure formule.

Les lignes directrices sur les aides d'État au secteur maritime sont actuellement à l'étude et l'ECSA préconise qu'elles soient poursuivies sur une plus longue période sous réserve d'éclaircissements. Des changements drastiques ou l'abolition des aides n'aideront certainement pas le shipping européen à retrouver son rang face aux places de Singapour ou Hong Kong.



Alfons Guinier, secrétaire général de l'ECSA

Qu'est-ce qui différencie l'ECSA des autres organisations internationales d'armateurs ?

L'ECSA représente les intérêts de la navigation européenne à l'égard des institutions européennes (Commission, Parlement et les États membres) et mondiales. L'Europe contrôle 40% de la flotte marchande mondiale faisant du transport maritime

européen un leader mondial. L'International Chamber of Shipping (ICS) fédère l'industrie mondiale du transport maritime et de nombreux membres de l'ECSA adhèrent à l'ICS. Nous collaborons au quotidien.

L'OMI n'est pas une organisation comme l'ECSA et l'ICS mais un organe de l'ONU, basé à Londres, chargé des questions sur la sécurité maritime et l'environnement au niveau mondial. L'ICS représente l'industrie mondiale du transport maritime à l'OMI. Nous faisons partie de la délégation de l'ICS siégeant aux réunions de l'OMI en qualité d'observateur.

Le transport maritime a connu ces dernières années de profonds changements tant en matière de management et de réglementation. Comment l'ECSA a-t-il accompagné ces évolutions ?

Activité cyclique, le transport maritime fait l'objet d'améliorations constantes en vue de gagner en efficacité. Nous suivons de près

maritime know-how in Europe". Of course, there is no point attracting recruits unless they actually have ships to sail in. For this reason, ECSA is urging politicians to retain the existing Maritime State Aid Guidelines for the foreseeable future. These guidelines allow individual member states to adjust their taxation and social security regimes "to the structures under which the global competitors of EU shipping operate", and Mr Riva fears that drastic changes to them, or worse their abolition, would result in the "relocation of EU shipping to global maritime centres such as Singapore and Hong Kong".

Shipping is a living, breathing, cyclical business, and shipowners must constantly adapt to changing circumstances, always on the look out for promising technical developments, not least new energy-saving measures ("a key strategy point"), and pursuing the drive to reduce cost per TEU, which has so far resulted in the building of larger ships. Times are undeniably tough



et appliquons les évolutions. C'est le cas en matière d'économie d'énergie qui - compte tenu de la volatilité du prix du pétrole (la plupart du temps vers le haut) - constitue un élément stratégique. L'objectif étant, par exemple, de réduire le coût par EVP. Raison pour laquelle nous construisons des navires toujours plus imposants. Cette décision répond évidemment à la demande en transport, élevée et stable sur des lignes spécifiques.

Crise financière internationale et shipping, les armateurs subissent une double peine avec la baisse des volumes à transporter et la crise des financements... Des faillites sont-elles à craindre, va-t-on vers une nouvelle vague de concentration ?

Comme de nombreuses industries, le maritime souffre de la crise financière et économique mondiale aggravée par une forte surcapacité dans la plupart des secteurs.

Les conséquences sont évidentes : taux d'affrètement faible, pas de reprise des taux de fret, dettes sur les constructions neuves ou sur des navires d'occasion et problèmes constants de trésorerie.

Plus en détail :

- Les nouveaux projets sont confrontés à l'extrême difficulté de trouver des financements bancaires. Pour adapter un navire aux nouvelles contraintes environnementales (réduction d'énergie ou changement de carburant), les chances d'obtenir un tel financement sont faibles.
- La valeur des navires livrés ces dernières années s'avère compromise. Les taux de fret et d'affrètement des navires sont historiquement bas.
- Le fonds de roulement de certains opérateurs se tarit, freinant la bonne marche des opérations en raison du refus des banques de prêter.
- Le tarissement de demande des consommateurs va encore porter un coup au commerce mondial. L'OMC a revu ses prévisions de croissance du commerce mondial de 5,6% à 4,5% pour 2013.

at present, and the industry is caught between a rock and a hard place, with shrinking volumes, combined with "severe overcapacity of ships in most sectors" resulting in historically low freight and charter rates, and an extreme reluctance on the part of banks to finance even "new healthy projects". According to **Alfons Guinier**, secretary general of ECSA, the banks' refusal to lend means that the "working capital of some operators is drying up, handicapping day-to-day operations", and he confidently expects sluggish consumer demand to bring world trade down further. By dint of cost savings and continual improvements in efficiency, Europe's shipping industry has so far retained its global lead position, but what is needed now is the creation of a stable economic situation so that trade can start to grow again - and a lighter touch from lawmakers all too intent on introducing draconian environmental measures.

04. AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

Coup d'accélérateur pour Fret-CETAM

Des tronçons d'avion à l'aller, des véhicules au retour sur le CITY OF HAMBURG, roulier exploité entre Pauillac et Hambourg pour le compte d'Airbus. Tel est le nouveau schéma logistique établi depuis janvier par Fret-CETAM.

La filiale commune de Louis Dreyfus Armateurs et de Leif Höegh a signé en janvier dernier un contrat avec BLG Auto Terminal, le distributeur des véhicules de marque OPEL à Hambourg. Il porte sur un volant de trafic annuel estimé entre 20 000 et 25 000 véhicules à raison de deux à trois traversées mensuelles.

Durant les deux prochaines années, les véhicules fabriqués à Saragosse en Espagne seront chargés à Pasajes, le CITY OF HAMBURG réalisant un petit « crochet » d'une dizaine d'heures seulement qui lui permettra de naviguer à pleine capacité tout en respectant le planning de production d'Airbus.

« Au retour vers Hambourg, le navire ne transportait que les bâtis de transport des pièces d'avion », souligne **Jean-Louis Cadoret**. Le responsable de projet Airbus chez Fret-CETAM a également organisé des voyages retour similaires sur la ligne des ailes, entre Mostyn et Pauillac, avec un détour du CIUDAD DE CADIZ à Pasajes afin de remonter des véhicules vers la Grande-Bretagne.

Visite d'Etat en Inde

Pour sa première visite en Inde, du 13 au 16 février, le président de la République François Hollande était accompagné d'une importante délégation composée de cinq ministres et d'une trentaine de dirigeants d'entreprises.

Cette visite d'Etat à New Delhi et à Mumbai était destinée à resserrer les liens commerciaux et culturels avec ce pays voué à occuper une place croissante sur la scène internationale.

Philippe Louis-Dreyfus et **Gildas Maire** étaient du voyage. Avec son partenaire indien ABG Infralogistics, LDA a investi ces dernières années 170 M USD dans les principaux ports indiens et notamment dans la manutention portuaire. LDA et bien d'autres entreprises tricolores ont misé sur le continent indien permettant ainsi à la France d'occuper la troisième place en termes d'investissements derrière les Etats-Unis et le Japon.

Philippe Louis-Dreyfus a également pu s'entretenir avec François Hollande sur les problèmes rencontrés en Inde par le groupe LDA dans le port de Haldia.



Driving a good deal

This January, Fret-CETAM, a joint subsidiary of LDA and Leif Höegh, signed a contract with the BLG Auto Terminal to take advantage of CITY OF HAMBURG's regular trips between Hamburg and Pauillac.

For the next two years, the ro-ro vessel will continue to carry Airbus aircraft sections, as she was designed to do, but will make a rapid detour south to the port of Pasajes to take on Opel vehicles destined for the German market. Under a similar deal, her sister ship, CIUDAD DE CADIZ, which transports Airbus' wings from Mostyn to Pauillac, will bring Spanish vehicles back to the UK on her return trips.

Land of promise

When French President François Hollande made his first State visit to India in February, he was accompanied by a delegation of ministers and highest level company officials, including **Philippe Louis-Dreyfus** and **Gildas Maire**. Along with its Indian partner ABG Infralogistics, LDA has invested \$170 M in Indian ports, helping to make France the third largest foreign investor in this developing nation. There have been teething troubles, however, especially in Haldia, which Mr Louis-Dreyfus was able to raise with the French President.



ALBA lève 40 M USD pour développer le terminal à engrais de Vizag

Suite à l'obtention d'un contrat de concession de trente ans pour exploiter un terminal à engrais à Vizag, ALBA, anciennement dénommée ABG-LDA, vient de réaliser, avec son partenaire minoritaire IL&FS, une levée de fonds de 40 millions de dollars auprès de quatre banques publiques indiennes.

Les représentants de State Bank of Hyderabad, State Bank of Patiala, Oriental Bank of Commerce et State Bank of Travancore et la direction d'ALBA se sont réunis le 18 janvier 2013 à Vizag afin de finaliser ce tour de table.

« Nous sommes satisfaits de l'intérêt qu'a suscité notre projet auprès des établissements financiers. Malgré la situation économique internationale difficile, notre expertise et notre réputation ont rassuré les banques qui ont tout de suite adhéré à notre programme de développement du terminal », a commenté **Gurpreet Malhi**, directeur général d'ALBA.

Vizag Agriport Pvt. Ltd., concessionnaire du terminal et du quai 7 de la zone Est du port pour une durée de trente ans, va ainsi se doter d'importants moyens de manutention et de stockage des engrais.

Au cours des mois à venir, ALBA va démarrer les travaux de génie civil sur les 120 000 m² d'aire de stockage puis l'installation de deux grues, d'une bande transporteuse de 3 km et d'une unité d'ensachage d'une capacité d'au moins 350 tonnes à l'heure. Les travaux porteront également sur la construction d'entrepôts de très grande capacité et le réaménagement des voies ferrées.

Importés en vrac par voie maritime depuis le Golfe Persique et le sud-est asiatique, les engrais seront déchargés, stockés et une partie sera conditionnée en sac de 50 kg. Ensuite, ils seront soit chargés sur des camions, soit ils emprunteront le réseau ferroviaire. Le trafic annuel est estimé à 6 millions de tonnes d'engrais à l'import (dont 40% d'urée). Avec de telles perspectives, l'Inde est indéniablement un continent fertile pour les investissements...

Création de GeofieLD Ship Management Services

CGG et Louis Dreyfus Armateurs viennent de créer une joint-venture à 50/50 pour la gestion de cinq navires sismiques 3D de haute capacité de la flotte de CGG. GeofieLD Ship Management Services, basée chez LDA à Suresnes, a pour vocation d'harmoniser les systèmes QHSE. Elle vise également à simplifier la communication et définira une stratégie commune.

Ce choix souligne la volonté d'établir une plate-forme maritime fiable et ainsi d'optimiser les performances sismiques des navires gérés par la joint-venture. **Alain Coatanhay**, directeur de la flotte de LDA, préside GeofieLD Ship Management Services. **David Rapidel**, sourcing manager chez CGG, a été nommé directeur général.

« Cette joint-venture resserre davantage les liens que nous avons établis avec CGG depuis 1990. Cette étape témoigne des compétences et de l'engagement de nos équipes », a commenté **Philippe Louis-Dreyfus**.



04. AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

Fertile ground



Soon after it was granted a thirty-year concession to operate a fertilizer terminal at Vizag, ALBA (formerly known as ABG-LDA) along with its partner IL&FS, has secured a \$40 M loan from four Indian state banks. According to ALBA's managing director **Gurpreet Malhi**, "our expertise and reputation reassured the banks despite the difficult international economic situation". Within the next few months, work will start on closed storage areas covering 120,000 m², two cranes, a 3-km conveyor belt and a bagging unit with a capacity of 350 tonnes per hour. Warehouses will be built, too, and the rail system renovated. Bulk shipments of fertilizer, expected to total 6 million tonnes (40% urea) will arrive in Vizag each year from the Persian Gulf and Southeast Asia, ready to be unloaded, stored and possibly bagged, before being transported by road or rail to other parts of the Indian subcontinent.

A new JV

CGG and Louis Dreyfus Armateurs have created an equally owned joint venture for the management of five high-capacity 3D seismic vessels.

GeofieLD Ship Management Services aims at aligning QHSE systems. Its objectives are also to streamline communication and to define a common strategy.

This choice underlines the commitment to establish a reliable maritime platform and to optimise the performance of seismic vessels operated by the joint venture.

Alain Coatanhay, fleet general manager of LDA, has been appointed chairman of GeofieLD Ship Management Services. **David Rapidel**, sourcing manager at CGG, was appointed director.

Belle ménagerie sur le SPAARNEBORG !

De drôles de passagers avaient pris place le 17 janvier dernier à bord du navire roulier SPAARNEBORG, reliant trois fois par semaine la France à la Tunisie. Une girafe, deux chameaux, trois gnous et 18 purs-sangs anglais ont embarqué sur le navire aux airs d'Arche de Noé ! Une attention toute particulière leur a été accordée par le bord afin que les animaux voyagent dans les meilleures conditions durant la trentaine d'heures de navigation entre Marseille et Tunis.



Les remorques ont été spécialement aménagées pour le transport : toit ajustable, fenêtre à l'avant pour faciliter le chargement, plancher surbaissé, caméras de surveillance 24h/24...

La girafe Calahary, âgée de 12 ans, a délaissé le zoo de Pont Scorff, près de Lorient, pour la douceur du climat Méditerranéen. Au terme de son périple, elle a en effet rejoint aux côtés des gnous et des chameaux, le zoo de Friguia à

Bouficha, au sud de Tunis. « *Il s'agit du deuxième envoi de girafes vers ce zoo* », précise **Richard Arditi**, gérant d'Eurofret, commissionnaire de transports qui coordonnait cette opération de bout en bout.

Quant aux chevaux, ils ont poursuivi leur route jusqu'en Lybie.

Le SPAARNEBORG, navire de 184 mètres de long pour 25 mètres de large, est coexploité sur la ligne par DFDS Seaways France et CMA CGM.

Fairmount Marine porte assistance à l'EMMA MAERSK...

Possède-t-on les moyens navals suffisants capables de remorquer les porte-conteneurs géants ? Démonstration en a été faite en février dernier par les équipes de Fairmount Marine lorsque l'EMMA MAERSK, navire de 14 700 EVP, a été victime d'une avarie de propulsion le 1er février alors qu'il était engagé dans le canal de Suez.

Après avoir déchargé ses conteneurs à Port Saïd, le porte-conteneurs de 398 mètres de long a été pris en remorque le 17 février par le remorqueur FAIRMOUNT ALPINE qui naviguait en Méditerranée orientale.

Après un transit de 1276 milles, il a rejoint Palerme où se trouve l'une des rares formes de radoub de Méditerranée capable de recevoir de tels navires. « *L'EMMA MAERSK est le plus grand porte-conteneurs jamais pris en remorque par les équipes de Fairmount Marine. Remorquer un tel navire nécessite un travail méticuleux de préparation. Nous avons particulièrement veillé à la sécurité et à la communication avec le bord. Afin d'assurer une meilleure coopération, nous avons dépêché à bord du porte-conteneurs un officier de liaison* », souligne **Albert de Heer**, directeur général de Fairmount Marine. Satisfait de la bonne marche des opérations, Maersk Line a souligné le professionnalisme de la filiale de LDA.



A noter que l'EMMA MAERSK et ses 156 907 tonnes de port en lourd sont encore loin du record des équipes de Fairmount Marine qui avaient remorqué en 2009 l'ADRIATIC, un terminal LNG de 300 000 tonnes. L'opération avait alors mobilisé 765 tonnes de force au crochet répartie sur trois remorqueurs.



Floating zoo

NOAH'S ARK might be a better name than SPAARNEBORG for the ro-ro vessel operated jointly by DFDS Seaways France and CMA CGM between Marseilles and Tunis. On January 17th, its passengers included one giraffe, two Bactrian camels, three gnous and 18 thoroughbreds. The horses travelled on to Libya, but the other animals went to a zoo just south of the Tunisian capital. No effort was spared to keep the animals happy during their 30-hour voyage. "It's the second time that giraffes have been sent to this zoo", commented **Richard Arditi** of Eurofret, the company that oversaw the entire operation.



Another success story

Are our container ships getting too big to tow? Apparently not, for when the EMMA MAERSK's engine room flooded this February, leaving her stranded in the Suez Canal, she was successfully taken in tow by FAIRMOUNT ALPINE, which fortunately happened to be in the Eastern Mediterranean at the time.

After unloading her cargo at Port Saïd, the ship was towed 1,276 miles to Palermo, which boasts one of the region's few dry docks capable of accommodating such a huge vessel. The operation required meticulous preparation on the part of Fairmount Marine, which even posted a liaison officer on board, points out its CEO **Albert de Heer**. Afterwards, Maersk Line congratulated the LDA subsidiary on its professionalism. Although the 156,907 dwt EMMA MAERSK was the heaviest container ship that Fairmount Marine had ever had to tow, she pales almost into insignificance alongside the 300,000-tonne LNG terminal ADRIATIC, which mobilised three tugs back in 2009.



... et s'expose à « Top Models »

Une maquette du remorqueur FAIRMOUNT EXPEDITION est exposée au Musée Maritime de Rotterdam jusqu'au 2 juin prochain dans le cadre de l'exposition « Top Models ». L'exposition dévoile les pièces les plus extraordinaires de la collection permanente du musée et met en lumière le savoir-faire et la patience nécessaires pour construire de telles maquettes. Près de 2000 maquettes retraçant sept cents ans de passé maritime sont mises au grand jour révélant chacune une histoire au visiteur et des utilisations variées : de la maquette de bureau décorative pour salle de réunion à celle ayant une visée scientifique.

Point d'orgue de l'exposition, la maquette espagnole MATARÓ, datant du début du 15^e siècle et provenant d'une petite chapelle dans le village de Mataró, à proximité de Barcelone. A voir également, le dernier méga-yacht construit par le chantier naval néerlandais Oceanco.

Remorquage en série de plates-formes de forage

Deux plates-formes de forage nouvellement construites ont été remorquées depuis des chantiers coréens jusqu'à leurs zones de mise en production. Le transit a été pris en charge par les équipes de Fairmount Marine. Une troisième unité a effectué une traversée transatlantique.

Fin octobre 2012, le FAIRMOUNT GLACIER prenait en remorque la plate-forme de forage LA MURALLA IV à la sortie des chantiers de Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, à Okpo, en Corée du Sud.

Six mois plus tard et après avoir parcouru 16 200 milles à la vitesse de 6,6 nœuds, LA MURALLA IV, propriété du Mexicain Grupo R., a rejoint la baie de Campeche au Mexique. Plate-forme conçue pour forer jusqu'à une profondeur de 10 000 mètres, elle mesure 118,6 mètres pour une largeur de 96,7 mètres.

Opération similaire pour le FAIRMOUNT SUMMIT qui a pris en remorque à la sortie de son chantier coréen la plate-forme de forage SSV CATARINA. La plate-forme a transité via le détroit de Malacca et le Cap de Bonne-Espérance avant d'être positionnée fin mars au large de l'Angola, soit un voyage de 10 000 milles. SSV CATARINA est conçue pour forer jusqu'à une profondeur de 10 000 mètres. Elle mesure 118 mètres de long et 78 mètres de large.

Voyage transatlantique pour le FAIRMOUNT SHERPA. Parti de Rio de Janeiro au Brésil, le remorqueur a tracté sur plus de 4000 milles la plate-forme de forage GSF ARCTIC I. Mesurant 78 m de long pour 61 m de large, elle est capable de forer jusqu'à 10 000 m de profondeur. Le FAIRMOUNT SHERPA a remorqué la plate-forme jusqu'à Las Palmas et l'a amarrée sur ses huit ancres.



Meanwhile, at the Rotterdam maritime museum, a scale model of FAIRMOUNT EXPEDITION is currently on show as part of an exhibition entitled "Top Models", which highlights the skill and patience needed to build them. Of the 2,000 exhibits illustrating seven centuries of maritime history, the undoubted highlight is the 15th-century MATARÓ model.



Towing series of drilling platforms

Late October 2012, FAIRMOUNT GLACIER has towed the drilling platform LA MURALLA IV out of Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering in Okpo, South Korea. Six months later, after traveling 16,200 miles, LA MURALLA IV reached the Bay of Campeche in Mexico. A similar operation was conducted by FAIRMOUNT SUMMIT. The tug has towed out of its Korean shipyard the rig SSV CATARINA. The drilling platform transited via the Strait of Malacca and the Cape of Good Hope before being positioned end offshore Angola at the end of March. SSV CATARINA platform measures 118 meters long and 78 meters wide.

Transatlantic trip for FAIRMOUNT SHERPA. The rig GSF ARCTIC I has been towed from Rio de Janeiro to Las Palmas. The voyage covered a distance of almost 4,000 miles with an average speed of 4.1 knots. Upon arrival offshore Las Palmas de Gran Canaria, FAIRMOUNT SHERPA performed anchor handling activities for GSF ARCTIC I, mooring her on her eight anchors.

05. LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

La troupe LDA embrase le Pavillon des Oiseaux

Ambiance cabaret pour le personnel du siège de Louis Dreyfus Armateurs réuni le 20 décembre dernier lors de la grande soirée de fin d'année.

De « drôles d'oiseaux » s'étaient donnés rendez-vous au Jardin d'acclimatation à Paris pour présenter aux collaborateurs un spectacle toujours plus élaboré et décalé, fruit de nombreuses et longues répétitions.

Les courbes généreuses de **Franck** n'ont laissé personne indifférent, bien au contraire ! Le sérieux analyste shipping de Cetrappa, avec un show digne des grands transformistes de la capitale, a emmené avec lui une joyeuse troupe de majorettes : **Michelle, Dorota** et **Sylvie** accompagnaient une fanfare rocambolique dont **Daniel, Frédéric, Stéphane** et **Didier** étaient les musiciens d'un soir.



Quelques minutes seulement, et l'ambiance était à son comble ! **Elisabeth, Antoine** et **Delphine** nous ont offert une production hollywoodienne réinterprétant « Diamonds Are A Girl's Best Friend » suivie d'un remake de « Grease » interprété par **Sophie** et **Michael**.

Qui se cachait derrière la barbe du Père Noël ? Ce cher **Emmanuel**... Le directeur de LD Logistics n'a pas hésité à troquer son costume trois-pièces pour revêtir l'habit rouge et blanc. Le traditionnel discours du président **Philippe Louis-Dreyfus**, fixant le cap pour les mois à venir, a été suivi du tirage au sort de la tombola. A la clé, des coffrets gourmands et un week-end à Londres gagné par **Corinne Yana**, la plus chanceuse de la soirée.

DJ **Pascal** aux platines a entraîné sur la piste cadres et collaborateurs du groupe jusqu'aux heures les plus avancées de la nuit...

Les mille et une escales du capitaine Claeysen



Des contrées lointaines découvertes au fil de ses années de navigation chez Louis Dreyfus Armateurs, **Hervé Claeysen** garde des souvenirs à foison. Il nous fait partager sa grande mémoire maritime en ouvrant ses carnets de voyage au grand public.

Ses dessins ont été exposés du 21 décembre 2012 au 14 avril 2013 au Musée Portuaire de Dunkerque. D'ailleurs, il a assuré lui-même la visite guidée auprès de salariés et retraités de LDA, venus voir l'expo : **Sylvie Picot** (LDA, service Constructions Neuves), **Jean-Marc Scordia** (Cetrappa) et également la jeune retraitée **Marie-Annick Maillaut** et **Vincent Noiro**t (un ancien de la Maison LDA)...

Les amateurs de ses aquarelles et ceux n'ayant pu se rendre à Dunkerque peuvent prolonger le voyage en se procurant l'ouvrage « Les mille et une escales du capitaine Claeysen. Dessins de voyages » édité à l'occasion de l'exposition.



Ending the year on a high note

Staff at the Suresnes headquarters certainly know how to have a Christmas party! This year's cabaret had a truly dazzling line-up, with a Hollywood-style rendering of "Diamonds are a Girl's Best Friend" by **Elisabeth, Antoine** and **Delphine**, and a remake of Grease by **Sophie** and **Michael**,

while nobody is likely to forget the exuberant performance of a certain Cetrappa shipping analyst! Father Christmas turned out to be none other than LD Logistics managing director **Emmanuel**, usually attired more soberly in a three-piece suit.

Other highlights included the speech by **Philippe Louis-Dreyfus** and the tombola draw (congratulations **Corinne Yana**!). Encouraged by DJ **Pascal**, the dancing continued well into the early hours.

Captain's log



During his long career with LDA, **Hervé Claeysen** compiled a unique record of his travels, in the form of watercolours, etchings and drawings. These were on display at Dunkirk's port museum, where several LDA employees past and present - **Sylvie Picot**, **Jean-Marc Scordia**, **Marie-Annick Maillaut** and **Vincent Noiro**t - were given a guided tour by the artist himself. Art lovers unable to get there can purchase the book of the exhibition, Les Mille et une Escales du capitaine Claeysen...

Louis Dreyfus Armateurs participe à Euromaritime



Incontournable !

LDA et ses filiales ont répondu présents à Euromaritime, le premier salon de l'économie de la mer qui s'est tenu du 5 au 7 février dernier à la Porte de Versailles à Paris et qui a rassemblé 5000 visiteurs.

Jean-Pierre Bivaud, Olivier Le Nagard et **Sylvain Guillon** se sont succédés sur le stand du groupe Louis Dreyfus Armateurs afin de renseigner les visiteurs professionnels.

La journée du 6 février était consacrée aux énergies marines renouvelables (EMR), l'un des sujets phares de cette première édition. Elle fut marquée par la tenue de nombreuses conférences et la présence d'intervenants de renom.

Le matin, **Thierry Soudet**, directeur des projets EMR pour le groupe, a exposé en séance plénière les enjeux spécifiques des activités maritimes liées aux EMR.

L'après-midi, dans le cadre de l'atelier « de la technologie aux marchés », Thierry Soudet et **Marc Denner**, directeur projet éolien offshore de LDTVO, sont intervenus respectivement sur les moyens maritimes liés à l'exploitation / maintenance des parcs éoliens offshore et sur les modalités particulières des opérations de raccordement et de maintenance des câbles sous-marins.

Au JT de 20h de TF1

Les 23 et 24 janvier derniers, une équipe de journalistes de TF1 a réalisé un reportage sur le champ d'éoliennes en mer d'Anholt au Danemark. Louis Dreyfus TravOcean (LDTVO) s'est vu confier l'ensouillage des câbles sous-marins du champ.



Les caméras braquées sur les équipes de LDTVO ont pu faire découvrir au public français le travail d'ensouillage des câbles en mer, dans la perspective de la construction de parcs éoliens au large des côtes françaises d'ici quatre ans.

Thierry Soudet, directeur projets EMR de Louis Dreyfus Armateurs avait fait le déplacement.

Julien Chedrué, chef de projets, embarqué sur le navire SWIBER ELSE MARIE de LDTVO a détaillé les contours du travail d'ensouillage qui mobilise, à bord, onze personnes de LDTVO. La vedette du reportage était incontestablement le ROVJET 806. Réelle prouesse technologique, il est le robot sous-marin le plus puissant de la flotte.

High visibility at Euromaritime

Louis Dreyfus Armateurs made quite an impression at Euromaritime, the first trade fair to focus on Europe's maritime economy.

Jean-Pierre Bivaud, Olivier Le Nagard and **Sylvain Guillon** manned LDA group's stand, while project director **Thierry Soudet** spoke about marine renewable energy at one of the event's key conferences.

A busy man, Thierry also discussed the resources needed to operate and maintain offshore wind turbines at a workshop entitled "From technology to markets", while LDTVO's **Marc Denner** set out the challenges of laying and maintaining undersea cables connecting wind farms to the mainland.

TV viewers get wind of LDA



France will soon have its first offshore wind farms, and in January, a French TV crew travelled to Denmark to film LDA teams burying cables for the Anholt farm. **Thierry Soudet**, RME project director made the trip and LDTVO project manager **Julien Chedrué** was on hand to describe the finer points, but the star of the show was undoubtedly the fleet's ROVJET 806!

Louis Dreyfus TravOcean : 2012 en images



Rendre hommage à une année de travail dans un recueil de photos sur papier glacé...

Pour la deuxième année consécutive Louis Dreyfus TravOcean a publié un magnifique ouvrage résumant les grands chantiers de l'année.

Les hommes de LDTVO nous embarquent pour un tour du monde depuis la baie de Paimpol jusqu'à Abu Dhabi en passant par les eaux cristallines de la Thaïlande et la brume de la mer du Nord.

L'ouvrage a été gracieusement remis aux clients, personnels et actionnaires de LDTVO.



2012

LouisDreyfus

See the world with Louis Dreyfus TravOcean!

For the second year in a row, Louis Dreyfus TravOcean has published a glossy photo album illustrating its main cable-laying projects across the world in 2012. This splendid album, which takes us from Paimpol and Abu Dhabi to Thailand and the North Sea, was offered as a gift to the shareholders, employees and customers.

L'équipage du NORMAN ASTURIAS se démène pour la bonne cause



Durant les fêtes de fin d'année, les marins du NORMAN ASTURIAS, navire de LD Lines employé sur la ligne entre Nantes et Gijón, ont fait preuve d'un élan de générosité envers les scouts de « Parish of San Miguel de Pumarín » (Province des Asturies).

Quelques membres de l'équipage ont en effet pris l'initiative d'éditer un calendrier où ils apparaissent vêtus en supers héros grâce aux prouesses de Photoshop.

« Douze volontaires sont devenus des supers héros comme Pirate des Caraïbes »,

explique **Maria Pereira**, réceptionniste, chargée de l'impression d'une centaine de calendriers vendus 2 € à bord.

Chauffeurs routiers et passagers ont joué le jeu permettant de réunir 100 €. Le bénéfice de cette vente a été reversé par la commissaire de bord, **Thérèse Boullot**, à Jordan Cabal, représentant les scouts de Pumarín. Ces derniers ont également eu l'opportunité de visiter le navire de fond en comble.

Une BA appelée à se renouveler...

Good deed

Last December, crew members of NORMAN ASTURIAS, the LD Lines ferry that plies the Nantes-Gijón route, decided to produce a rather unusual calendar, using Photoshop.

"Twelve volunteers were turned into super heroes like the Pirates of the Caribbean", says receptionist **Maria Pereira**, who printed out a hundred calendars, sold for €2 each to passengers and lorry drivers.

Their initiative raised €100 for the scouts of the Parish of San Miguel de Pumarín, who were given a guided tour of the ship.

