



LouisDreyfus
ARMATEURS

LEMAG

NOVEMBRE 2013

NOVEMBER 2013

Triple baptême en Chine *Triple naming in China*

Entretiens avec Daniel Roullier, Président du Groupe Roullier, et
Dino Caroussis, Président du UK P&I Club

*Interviews with Daniel Roullier, Roullier Group President,
and Dino Caroussis, UK P&I Club President*

En Inde, LDA mise sur les infrastructures portuaires

LDA targets port infrastructure in India

Vitesse de croisière pour GeofieLD Ship Management Services

GeofieLD Ship Management Services reaches cruising speed





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

01. / P. 4 à 7 ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

Quand l'acier prend vie... / *Giving life to steel*

Daniel Roullier, Président du Groupe Roullier « Notre Groupe cultive une intimité forte avec le monde maritime » / *Daniel Roullier, Roullier Group President "Our Group maintains very close ties with the shipping world"*

02. / P. 8 à 10 ZOOM / CLOSE-UP

L'assurance de bien naviguer ! / *Insurance, the best policy!*

03. / P. 11 à 13 GRAND LARGE / HIGH SEAS

Dino Caroussis, Président du UK P&I Club / *Dino Caroussis, UK P&I Club President (2008-2013)*

04. / P. 14 à 17 AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

Les entrepreneurs français en Indonésie / *French business leaders in Indonesia*

En Inde, LDA mise sur les infrastructures portuaires / *LDA targets port infrastructure in India*

Retour aux sources pour le centenaire du Comité Documentaire du BIMCO /

Back to its origin for BIMCO's Documentary Committee

LD Lines « Captur » un nouveau trafic / *LD Lines captures new traffic*

Louis Dreyfus TravOcean : L'innovation au service de grandes réalisations /

Innovation driving great achievements

Escale phocéenne pour le FAIRMOUNT ALPINE / *A stay in Marseilles*



05. / P. 18 à 20 LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

Philippe Louis-Dreyfus, Commandeur de la Légion d'Honneur / *Commander of the Legion of Honour*

Quand le grand public s'intéresse aux câbliers / *When the general public shows interest in cable ships*

Vitesse de croisière pour Geofield Ship Management Services /

Geofield Ship Management Services reaches cruising speed

Pierrick Leff quitte LDA pour LDC / *Onwards and Upwards*

Nadine Mareau referme les portes de sa « Maison » / *Nadine Mareau takes her leave*

Tournoi de foot de Clairefontaine, un cru résolument féminin / *Ladies shine at football tournament*

06. / P. 21 PROFILS / PORTRAITS

Stéphane Lainé, un parcours professionnel... fléché / *Target practice*

07. / P. 22 à 23 SILLAGES / SHIP'S WAKES

Louis Dreyfus à la barre du plus grand bétailier au monde / *World's largest livestock carrier*

ÉDITO



LEOPOLD LD et SIMON LD

Ce trait d'union entre la première et la sixième génération, entre le passé et l'avenir de la famille Louis-Dreyfus, est un clin d'œil direct à l'histoire de notre famille et de notre société.

Du haut de ces deux navires, 163 ans nous contemplant...

L'histoire de notre maison n'est certes pas aussi épique que celle de notre illustre Empereur que je me permets de paraphraser mais elle est néanmoins jalonnée d'autant d'épreuves et de réussites, et elle est certainement bien plus longue. Et pour cause...

Alors que nous nous apprêtons à accueillir dans notre flotte ces deux Capesize accompagnés de huit Handysize, marquant le retour en force de notre groupe dans la construction de nouveaux vraquiers, alors que les premiers signes encourageants de reprise du marché commencent à se faire sentir, grande serait la tentation de croire que la tempête est derrière nous et que nous allons désormais rencontrer bon vent et bonne mer.

Mais dans notre métier, plus que dans n'importe quel autre, très fortement caractérisé par des périodes de cycles forts, l'avenir appartient à ceux qui savent garder la tête froide et la mémoire longue.

Ce début de reprise, que nous avons eu le plaisir non dissimulé de retrouver depuis le début du mois de septembre, repose néanmoins sur un équilibre très précaire. L'appétit de nombreux chantiers à la recherche de commandes nouvelles, l'avidité de certains armateurs désireux de faire un coup financier en commandant des navires neufs avant une remontée des prix, ou la vitesse commerciale réduite de la plupart des navires dans le monde (limitant artificiellement et temporairement la surcapacité de transport) sont autant d'épées de Damoclès qui pèsent sur nos têtes et notre marché.

C'est donc maintenant, lorsque les cieux semblent enfin s'éclaircir, qu'il convient de redoubler de prudence et de réactivité afin de capter les bonnes opportunités qui s'offriront à nous sans se laisser griser par l'euphorie générale naissante.

C'est au prix de cette prudence que nous avons pu résister à tant de tempêtes et franchir tant d'écueils depuis 163 ans, c'est grâce à cette expérience que nous repartirons de bon pied vers ce nouveau cycle qui s'ouvre, et c'est grâce à ces valeurs que, un jour peut-être, un SIMON LD naviguera aux côtés d'un autre navire portant le nom de son arrière-arrière-petit-fils.

Je vous souhaite, à tous, une très bonne lecture et une excellente fin d'année.

Edouard Louis-Dreyfus

Directeur Général
Business

EDOUARD LOUIS-DREYFUS



LEOPOLD LD and SIMON LD

This link across generations, from first to sixth, representing the past and future of the Louis-Dreyfus family, pays tribute to the family's -and our company's- history.

From the top of these two ships, 163 years of history look upon us... Our company's history is nowhere near as illustrious as that of Napoléon Bonaparte who I have taken the liberty of paraphrasing here but, like his, it has been marked by many challenges and victories -and it has lasted much longer. For a good reason...

As we prepare to take delivery of these two Capesize, plus eight Handysize vessels, thus marking our return to building bulk carriers, and as the first encouraging signs of an upturn are emerging, it is tempting to believe that the storm is behind us and that the winds are finally set fair.

In our business more than any other however, one known for its highly cyclical nature, the future belongs to those with a cool head and a long memory.

This nascent upturn that we are gratefully experiencing since the beginning of September is nonetheless built on precarious foundations. The fervour of many shipyards in search of new orders, the commercialism of some shipowners looking to make a fast buck by ordering new ships before prices go up and the worldwide practice of reducing vessel service speed (which artificially and temporarily reduces overcapacity) are all swords hanging over our heads and over the market.

It is now, as the skies appear to be clearing, that we need to be even more cautious and even more responsive if we are to make the most of the forthcoming opportunities and not get carried away by the growing global euphoria.

It is this caution that has enabled us to ride out the many storms and overcome the many challenges over the last 163 years; it is this experience that will give us a good start in the new cycle that is beginning; it is these values that, one day perhaps, will see a SIMON LD alongside another ship bearing the name of his great-great-grandson.

I wish you good reading and a very good year's end.

Edouard Louis-Dreyfus

Chief Executive Officer
Business

01. ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

Quand l'acier prend vie...

Là, face à face... Imposants, massifs, les vraquiers LEOPOLD LD, LA BRIANTAIS et LA GUIMORAIS symbolisent une nouvelle étape de l'activité vrac sec du Groupe Louis Dreyfus Armateurs. Destinés à être exploités par sa filiale Cetrappa, ces trois vraquiers ont été baptisés le 17 octobre dernier dans les chantiers navals chinois de Xingang Shipbuilding Heavy Industry Co (XGSIC). Emotion et découverte de ces nouveaux géants des mers...

Proue contre proue, tel David face à Goliath, le Capesize LEOPOLD LD du haut de ses 24,80 mètres de creux, semble toiser les deux navires Handysize positionnés à couple, LA BRIANTAIS et LA GUIMORAIS. Les trois vraquiers ont hissé leur grand pavois arborant fièrement sur la cheminée les initiales LD et LDR, cerclées de larges bandes rouges. A la coupée, se dressent les pavillons Louis Dreyfus Armateurs et Groupe Roullier. Comme le veut la tradition chinoise, les chantiers ont déroulé leurs larges banderoles rouges aux idéogrammes jaunes...

Triple baptême



C'est la scène rarissime d'un triple baptême célébrant une alliance maritime entre les familles Roullier et Louis-Dreyfus. Une centaine d'invités sont du voyage pour assister à la cérémonie qui se tient à quelques mètres de la grande forme qui les a vus naître. Dans cette forme de 520 m de long, quatre navires peuvent être construits simultanément dont trois pour LDA et LDA Roullier, une joint-venture à 50-50. La commande, d'un montant de 220 millions de dollars porte sur la construction de six navires, quatre navires Handysize (LDA Roullier) et deux navires Capesize (LDA). Des dragons dansent, tournoient pour célébrer ces navires, fruits de longs mois de travail aussi bien en France qu'en Chine. Les ouvriers de Tianjin Xingang Shipbuilding Heavy Industry Co ont réussi la métamorphose de tôles d'acier en navires prêts à prendre la mer. Ils passent la main aux trois commandants et aux officiers en uniforme. Les hymnes nationaux soulignent encore un peu plus la solennité de l'événement. **Marie-Hélène Vallat**, épouse du Président du Cluster Maritime Français, coupe le ruban qui retient la bouteille du LEOPOLD LD. **Frédérique Roullier** et **Dany Roullier Cappe**, deux filles de **Daniel Roullier**, fondateur du groupe, brisent à leur



Giving life to steel

The imposing bulk carriers LEOPOLD LD, LA BRIANTAIS and LA GUIMORAIS mark a new chapter in the Louis Dreyfus Armateurs Group's dry bulk business. Awe and emotion are in profusion at the naming ceremony for these new giants of the sea at the Tianjin Xingang shipyard on 17th October last...

With its 24.8 m. of depth, the Capesize LEOPOLD LD dwarfs the two Handysize LA BRIANTAIS and LA GUIMORAIS moored alongside each other, decked out in the colours of Louis Dreyfus Armateurs and the Roullier Group. Traditional Chinese red banners with their yellow ideograms have been rolled out by the shipyard...

Three in one

This exceptional triple naming ceremony, celebrating a maritime union between the Roullier and Louis-Dreyfus families, is being held a few metres from the 520m.-long dry dock in which they were built. The ships are part of a \$220 M order for four Handysize (LDA Roullier, a 50/50 joint venture) and two Capesize (LDA) vessels.

A dragon dance celebrates the success of those who in France and China have transformed steel plates into seagoing ships and national anthems play as tribute to the great event.

Marie-Hélène Vallat, wife of the French Maritime Cluster president, cuts the ribbon to name the LEOPOLD LD, followed by **Frédérique Roullier** and **Dany Roullier Cappe** -daughters of the Roullier Group's founder- for the two Handysize vessels.

The sheer size of the Capesize vessel is revealed by the vision of LEOPOLD LD cargo holds. The flagship of Louis Dreyfus Armateurs is named after the Group's founder, like her distant predecessor was in 1917. One century later and with her 180,000 DWT, the LEOPOLD LD heralds a new generation of vessels.



tour les bouteilles sur les coques de LA BRIANTAIS et de LA GUIMORAIS.

La vision des cales du LEOPOLD LD donne véritablement la mesure des capacités de ce Capesize. Le navire amiral de Louis Dreyfus Armateurs rend hommage au fondateur du groupe tout comme son lointain prédécesseur qui naviguait en 1917. Un siècle plus tard, le LEOPOLD LD avec ses 180 000 tonnes au compteur signe l'avènement d'une nouvelle génération de navires.

Rupture technologique

Mesurant 292 m de long, 45 m de large, les deux Capesize de LDA présentent de réelles innovations. Leur design, conçu par le bureau d'études de China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC) sous la supervision du département Constructions Neuves de LDA, marque une rupture technologique en matière d'efficacité énergétique. Les navires dépassent de loin les exigences fixées par les normes internationales en matière d'émission de CO₂.

« L'étrave verticale et sans bulbe diminue la résistance, le moteur surdimensionné et détaré (sous réglé) offre un meilleur rendement. La coque, optimisée, permet de gagner en poids de structure et améliore le rapport vitesse/puissance/capacité d'export. Tous ces éléments induisent une consommation plus faible. Les navires Capesize sont équipés de deux demi-tuyères à l'avant dans la partie supérieure de l'hélice et d'ailerons placés sur l'arrière du moyeu d'hélice », explique **Elisabeth Bicaïs**, project manager pour la construction des six navires. Ces innovations permettent de réduire les émissions de CO₂ d'environ 4500 tonnes par an par Handy. Le nouveau design des navires Capesize permettra de réduire également les émissions de CO₂ de plus de 7000 tonnes par an et par navire.

Le premier des quatre Handysize reprend le nom de LA BRIANTAIS, un cargo qui s'était illustré lors d'opérations d'aide humanitaire en Somalie dans les années 90. LA GUIMORAIS, nom d'une plage située non loin de Saint-Malo, nous rappelle les racines bretonnes du Groupe Roullier. Ces deux vraquiers de 40 000 tonnes, premiers d'une série de quatre, mesurent 180 m de long pour 30 m de large.

Trois nouveaux vraquiers au printemps

Durant la construction, ces navires ont fait l'objet de modifications techniques afin d'augmenter la capacité d'export de mille tonnes. Les cinq cales offriront une capacité de chargement de vrac de 50 000 m³. Chaque vraquier possède quatre grues de 30 tonnes, chacune dotée d'un crapaud permettant d'effectuer la manutention en toute autonomie. Les Handysize bénéficient également de l'installation des "Stanchions" (Chandeliers) sur chaque bord. Grâce à ces grands montants métalliques, le transport de grumes s'effectue en toute sécurité.

Technological breakthrough

With a length of 292 m and a 45 m beam, the two LDA's Capesize vessels offer real innovations. Their design, elaborated by China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC) design office, under the supervision of LDA Newbuilding Department, marks a real technological breakthrough in terms of energy efficiency and exceeding the international requirements for CO₂ emissions.

"The vertical, bulb-less bow reduces the resistance to forward motion, and the oversized and derated main engine has an improved efficiency. The ship's hull is designed to save weight and increase the speed/power/cargo capacity ratio, thus reducing fuel consumption. The Capesize vessels are fitted with two half wake equalizing ducts forward of and above the propellers and fins located aft of the propeller boss," explains **Elisabeth Bicaïs**, project manager of the 6 vessels. These features will reduce CO₂ emissions by some 4,500 tonnes per year for each Handysize. The overall design of the new Capesize will result in a saving of 7,000 tonnes of CO₂ per ship per year. The first Handysize vessel is named after LA BRIANTAIS, a cargo vessel that took part in humanitarian efforts in Somalia in the 90s. LA GUIMORAIS, named after a beach near Saint-Malo, evokes the Breton roots of the Roullier Group. The first two of four 40,000-tonne dry bulk carriers measure 180 m in length, and have a 30 m beam.

Another three next spring

Modifications to these vessels were made during their construction to increase their carrying capacity by 1,000 tonnes. Each Handysize, able to carry 50,000 cu. m. of dry bulk cargo, is fitted with four 30-tonne cranes and four grabs and can load and unload independently from port infrastructures. The ships are also equipped with stanchions for loading timber on deck. The engineering work carried out by Deltamarin, a Finnish naval architecture and engineering firm, in collaboration with Hervé Lapiere Newbuilding Department, has led to a totally new design, with the B.Delta37 type ships able to carry more while consuming less.

The next deliveries are due next spring. Another triple naming ceremony may occur in March. Remember their names! The second Capesize, SIMON LD, is named after **Edouard Louis-Dreyfus'** son. Brittany will once again be honoured with LA LANDRIAIS. And as for LA RICHARDAIS, she will remind the oldest in the company about a 30 000 tons Laker who used to have the same name. Ordered at the height of the crisis, all 6 vessels will be delivered just as the dry bulk market is starting to recover.

L'ingénierie déployée par le bureau d'études finlandais Deltamarin, aux côtés du service constructions neuves dirigé par **Hervé Lapierre**, a conduit à la conception d'un nouveau design.

Les Handy de type « B.Delta37 » ont vocation à transporter plus et consommer moins ! 22 tonnes de fuel à 14 nœuds. Les prochains vraquiers devraient être livrés au printemps 2014. Un nouveau triple baptême pourrait avoir lieu en mars. Retenez bien leurs noms ! Pour le deuxième Capesize, le choix s'est porté sur SIMON LD, fils d'**Edouard Louis-Dreyfus**. La Bretagne sera de nouveau à l'honneur avec LA LANDRIAIS. Quant à LA RICHARDAIS, les plus anciens de la compagnie se souviennent du Laker de 30 000 tonnes qui portait déjà ce nom. Ces six navires, commandés au plus fort de la crise économique, seront livrés au moment où le marché des vracs secs amorce une phase de redressement ■



Interview de Daniel Roullier, Président du Groupe Roullier.

“La construction de ces vraquiers marque une première étape dans notre coopération”



Vous êtes un groupe diversifié. Cela résulte-t-il de rencontres, d'opportunités, ou répond-il à un plan précis de développement de l'entreprise ?

Depuis sa création, notre Groupe n'a cessé de poursuivre sa croissance. Son modèle unique, son développement constant et sa diversification volontariste s'articulent autour de trois grands domaines d'expertise : la nutrition végétale, la nutrition animale et la nutrition humaine. Nous possédons aujourd'hui un portefeuille de marques synonymes de qualité et d'innovation. La complémentarité de nos métiers et de nos implantations géographiques répondent à deux objectifs précis : proposer à nos clients des solutions globales et intégrées, et garantir à notre Groupe un développement dans la sécurité.

Quelle est l'origine de la branche maritime ?

Notre savoir-faire maritime est inscrit dans l'ADN de notre Groupe. Il y a 54 ans, nos premières lignes se sont écrites sur les quais de Saint-Malo et au large des côtes bretonnes. Tout a commencé par l'achat d'un hangar, par l'acquisition d'un dépôt de calcaire marin

(maërl), puis par la mise en place d'un outil de transformation du maërl en amendement pour les terres agricoles... c'est ainsi que la société Timac Agro a vu le jour... et notre histoire continue de s'écrire chaque jour puisque nous sommes aujourd'hui présents dans 45 pays.

Pouvez-vous décrire votre activité d'armateur et quelle part occupe-t-elle au sein du groupe ?

Notre activité d'armateur est intimement liée à l'histoire de notre Groupe, et ce depuis le début des années 60. Très rapidement, les petits armateurs locaux sont apparus comme étant techniquement limités compte tenu des quantités de matières premières nécessaires à la fabrication de nos produits. En 1964, nous avons investi dans de premiers bateaux caboteurs, puis dans des bateaux extracteurs, pour finalement mettre en place en 1993, une filiale baptisée Compagnie Armoricaïne de Navigation. Aujourd'hui, cette société arme et exploite deux navires sabliers 24 heures sur 24 et 350 jours par an, en vue de l'extraction, du transport et du déchargement de matériaux calcaires issus de gisements marins. Son rôle est essentiel et répond à un double objectif : fournir un intrant naturel permettant de corriger l'acidité des terres agricoles, et approvisionner nos usines bretonnes pour

Interview with Daniel Roullier, Roullier Group President

You are a diversified group. Is that by chance or has it been a deliberate choice in your corporate strategy?

Our Group has grown constantly, thanks to our singular business model and strategy of diversification in three fields: plant, animal and human nutrition. Today, with a portfolio of innovative, quality products, complementary business lines and a wide geographic presence, we can provide global, integrated solutions and secure our Group's growth.

How did the shipping arm start out?

Shipping has been part of our history for 54 years. It began in St. Malo with a warehouse, marl depot and a processing plant to transform the marl into agricultural lime, leading to the founding of Timac Agro. Today, we have offices in 45 countries.

Can you tell us about your ship owning business and its importance within the Group?

Ship owning started in the 60s when the tonnage available locally was insufficient for our factories' transport needs. We purchased our first ships in 1964 before finally setting up Compagnie Armoricaïne de Navigation in 1993. The company

today owns and operates 2 sand dredgers for extracting marl from undersea deposits. The marl is used both as a soil additive and as a raw material for our fertiliser plants. With three million tonnes transported each year for our factories, our Group maintains very close ties with the shipping world.

Why did you choose Louis Dreyfus Armateurs as your partners? What is the aim of the partnership?

With globalisation, and given our close links with the shipping world, we wanted the best partner we could find for this new venture.



la production de fertilisants. Par ailleurs, notre Groupe cultive une intimité forte avec le monde maritime, puisque trois millions de tonnes de matières premières sont transportées chaque année pour l'approvisionnement de nos usines.

Pourquoi avez-vous pris la décision de vous associer avec le Groupe Louis Dreyfus Armateurs ? Que souhaitez-vous développer ensemble ?

Compte tenu du périmètre mondialisé sur lequel nous évoluons aujourd'hui et du lien fort que nous entretenons avec le monde maritime, nous avons la volonté d'entreprendre une nouvelle aventure en nous associant avec le meilleur. Le Groupe Louis Dreyfus Armateurs est une société familiale, que nous connaissons, et pour qui nous avons un grand respect. Unis à parité dans la société LDA Roullier créée l'an dernier, nous nous sommes engagés sur la construction de quatre vraquiers qui seront livrés dans les prochains mois. Au-delà de ce premier projet d'envergure significative, nous étudierons avec bienveillance les projets futurs car je sais que nous partageons la même confiance dans l'avenir de cette association.

Les médias s'accordent à dire que les deux sociétés partagent les mêmes valeurs. Est-ce votre point de vue également ?

En tant que société familiale également très attachée à son territoire, Louis Dreyfus Armateurs était le partenaire le plus approprié pour cette nouvelle étape de développement de notre Groupe. Louis Dreyfus Armateurs et nous-mêmes partageons en effet des valeurs fortes et le même respect de la parole donnée. La construction de ces vraquiers marque une première étape dans notre coopération. Je suis convaincu que nous aurons

la possibilité de nourrir ensemble de nouvelles ambitions. Connaissant nos expertises respectives, ce serait même avec plaisir que nous accueillerions Louis Dreyfus Armateurs pour une collaboration future liée à l'un de nos métiers.

Vos origines malouines ont-elles joué dans cet investissement maritime ?

L'ancrage territorial est effectivement une valeur forte qui caractérise nos deux groupes. Nous sommes d'ailleurs particulièrement honorés que le Groupe Louis Dreyfus Armateurs ait accepté de rappeler nos origines bretonnes en baptisant les quatre vraquiers de noms ayant une origine malouine.

Les vraquiers commandés avec LDA transporteront-ils vos cargaisons ?

Eu égard au volume de matières premières que nous transportons dans le monde et de l'incidence du coût du transport sur nos produits, cette association nous permettra d'être pleinement intégrés aux réflexions stratégiques liées au transport maritime, et d'être en contact rapproché avec les professionnels du secteur. Toutefois, les vraquiers commandés ne sont pas destinés à approvisionner nos usines. Il ne s'agit pas non plus d'une volonté de s'intégrer verticalement mais d'un renforcement de notre savoir-faire maritime.

Vos filles sont marraines de deux des navires baptisés. Quel sentiment éprouvez-vous ?

Mes filles me représentent avec beaucoup de fierté et sont pleinement conscientes de l'honneur que représente une telle mission ■

The Louis Dreyfus Armateurs Group is a company we know well and have great respect for. Over the next few months, LDA Roullier -in which we are equal partners- will be taking delivery of 4 new bulk carriers. Beyond this first major project, we will be looking to continue to work together on other projects, since we both believe in this partnership's future.

The media seem to agree on the subject of your having shared values. Is this your view too?

As a family-run firm with strong ties to its home region, Louis Dreyfus Armateurs was the ideal partner for this new stage in our

corporate development. We do share certain values and a belief in keeping one's word. The delivery of these ships is a first step in the partnership. I am sure there will be other opportunities to work together and, indeed, knowing the expertise each has to offer, we would gladly invite LDA to collaborate in other areas of our business.

Were your St. Malo roots a factor in this investment?

Both groups have historical roots in the region and we were particularly honoured that LDA chose to give local Breton names to the four new ships.

Will the bulk carriers ordered with LDA be carrying your cargo?

Bearing in mind our cargo volumes and the transport element in our costs, it will allow us to become more involved in sea freight strategy and bring us closer to the sector players. However, the ships will not be supplying our factories. This is not intended as a vertical integration move but as a strengthening of our shipping expertise.

What does your daughters' naming the ships mean to you?

My daughters are extremely proud to act as my representatives and are aware of the honour attached to the task ■

02. ZOOM / CLOSE-UP

Insurance, the best policy!

L'assurance de bien naviguer !



Ancienne et sophistiquée, l'assurance maritime constitue un enjeu vital pour un armateur. Sans assurance, un naufrage, une pollution, un black-out, un accident corporel, auraient des conséquences dramatiques. Louis Dreyfus Armateurs, réputé pour sa prudence et sa volonté d'encadrer au mieux les risques maritimes, y consacre un budget annuel qui se chiffre en millions de dollars. Le département assurances de la compagnie nous a ouvert ses portes...

Par définition « l'aventure maritime » comporte des risques. Il n'est pas étonnant que les premiers rédacteurs des contrats d'assurance aient été les navigateurs phéniciens désireux de se prémunir contre les fortunes de mer. La philosophie reste inchangée même si le champ d'application des contrats s'est considérablement étendu au fil du temps : dommages à la cargaison, aux passagers, à l'environnement, perte d'exploitation voire atteinte à l'image. Compte tenu des sommes colossales en jeu, et pour couvrir la responsabilité civile des armateurs et des affréteurs que les assureurs traditionnels ne garantissaient pas, des mutuelles d'armateurs se sont créées au milieu du 19^e siècle en Angleterre : les P&I Clubs (Protection & Indemnity Clubs). Aujourd'hui les 13 principaux clubs forment l'International Group dans lequel les plus nombreux sont anglais et scandinaves. Louis Dreyfus Armateurs est membre du UK P&I Club, dont **Edouard Louis-Dreyfus** est l'un des administrateurs (après que **Philippe Louis-Dreyfus** en ait été administrateur pendant plus de 15 ans), du North of England P&I Club, dont **Alain le Guillard** est également administrateur, et du Standard P&I Club.

« Nous nous réunissons trois à quatre fois par an afin d'adopter les décisions stratégiques pour le fonctionnement du Club. La capacité financière des clubs est bien évidemment un critère essentiel compte tenu des engagements pris en terme de couverture d'assurance.

La couverture maximale des P&I Clubs atteint 7 milliards de dollars. Il s'agit du plus gros programme de réassurance au monde », explique Alain Le Guillard, directeur général Opérations qui supervise également le département assurances de Louis Dreyfus Armateurs depuis 2006.

Depuis Suresnes, la compagnie gère environ soixante polices d'assurances différentes ! Certaines sont obligatoires, d'autres facultatives. Certaines concernent les risques maritimes, les autres des risques terrestres. L'objectif principal de l'assurance est

The age-old practice of marine insurance is an important factor for any shipowner. Without it, events such as sinking, pollution or personal injury could have dramatic consequences, which is why Louis Dreyfus Armateurs spends millions of dollars on insurance each year. Here, we take a look inside the company's insurance department...

By definition, "maritime adventure" entails risk. It's not surprising that the earliest insurance policies were issued by Phoenician seamen to cover against misfortunes at sea. This principle still applies, even though the scope of contracts and their complexity have evolved to cover cargo damage, passenger injury, environmental damage, operating loss and even damage to corporate image.

Mid 19th-century England saw the birth of the P&I Clubs (Protection & Indemnity Clubs), groups of shipowners who underwrote the colossal sums involved and provided shipowners and charterers with civil liability cover not offered by traditional insurers. Today, the International Group brings together the 13 largest clubs mostly from the UK and Scandinavia. Louis Dreyfus Armateurs is a member of the UK P&I Club, of which **Edouard Louis-Dreyfus** is an administrator (after **Philippe Louis-Dreyfus** had been himself administrator for more than 15 years), the North of England P&I Club (**Alain Le Guillard** as one of the administrators) and the Standard P&I Club.

"We meet three or four times a year in order to take strategic decisions for the operations of the Club. The Clubs financial capacity is obviously an essential criterion given the commitments in terms of insurance coverage. The P&I Clubs' cover ceiling is \$7 bn, making it the largest reinsurance programme in the world," says CEO Operations Alain Le Guillard, who is in charge of Louis Dreyfus Armateurs' insurance department since 2006.

At its Suresnes headquarters, the company oversees 60 insurance policies, either compulsory or optional, related to risks on sea and land. The main purpose of insurance is to protect the operating account of LDA Group when major disaster of any kind happens. As with all businesses, civil liability cover is compulsory. "We have cover for numerous risks, from fleet vehicles and ships to our sports club! My biggest worry is not having the right cover in the event of an accident," says **Grégory Delaissé**, insurance department manager. The number of contracts reflects the Group's diverse activities, which sometime require it to take out special insurance policies.

The company has also taken out insurance with the Strike Club to cover losses of specific events generally excluded from traditional maritime policies. Thus these past few years have seen companies taking out

de protéger le compte d'exploitation du Groupe LDA en cas de sinistre majeur de quelque nature qu'il soit. Comme pour toute entreprise, l'assurance responsabilité civile est obligatoire. « *Nous assurons une longue liste de risques, de la flotte de véhicules automobiles, aux navires en passant par l'association sportive ! Ma crainte serait que survienne un accident qui ne soit que partiellement couvert* », souligne **Grégory Delaissé**, responsable du département assurances. Cette multitude de



contrats reflète également la diversité des activités du groupe qui nécessite parfois d'avoir recours à des assurances spécifiques.

La compagnie a également pris le parti de se prémunir auprès du « Strike Club » contre les conséquences d'événements particuliers qui sont, en général, exclus des polices maritimes classiques.

C'est ainsi que ces dernières années, les compagnies ont dû se prémunir contre l'augmentation des risques liés aux actes

de piraterie et de leurs audaces ainsi que contre l'extension des zones à risque. « *Pour certains projets, les câbliers sont amenés à intervenir dans des zones d'exclusion classées par le « Joint War Committee » de Londres. Lorsque les navires interviennent dans ces zones (sur la côte Est d'Afrique, par exemple), ils embarquent des équipes de protection de la Marine Nationale. Ce type de mission nous oblige à souscrire des polices particulières pour cette situation* », ajoute Alain Le Guillard. Ainsi les services commerciaux doivent-ils avertir le département assurances lorsque les navires sont prévus aller travailler dans des zones à risque.

Assurance corps et machine - Assurance P&I

Le transport maritime est couvert par deux grandes familles d'assurances. L'assurance corps et machine couvre le navire et l'assurance P&I qui couvre la responsabilité vis-à-vis des tiers (pollution, accident corporel, etc.)

« *Le navire est assuré pour une valeur agréée. L'assurance couvre les frais de remise en état en cas de collision, d'avarie sur la coque et englobe les frais de remplacement des pièces en cas d'avarie de machine pour autant que l'origine du sinistre soit un événement couvert par la police. Cette assurance est exigée par les banques dans le cadre du financement des navires. La copie du certificat d'assurance se trouve à bord des navires. Dans le domaine de l'assurance corps, les compagnies se répartissent le risque. Elles sont réunies en pool emmené par un apériteur qui couvre généralement 20 à 25 % de la valeur du navire et c'est lui qui gère le sinistre et nomme un expert* », précise Grégory Delaissé.

La plus célèbre et la plus ancienne des compagnies d'assurances sont les Lloyds de Londres mais de nombreuses autres compagnies sont présentes sur le marché (Axa, Allianz, Generali, Helvetia - Ex Groupama Transport -). Comment choisir son assureur ? « *Pour l'assurance corps, nous faisons appel à un courtier (le Groupe Eyssautier), courtier chargé de négocier avec les compagnies d'assurance selon les objectifs fixés par LDA* », explique Alain Le Guillard. En revanche, LDA intervient directement auprès de ses P&I Clubs.

Pour les principales assurances terrestres (dont la Responsabilité Civile et l'assurance dommages) LDA travaille avec un autre courtier, le Cabinet Bessé. Compte tenu de la diversité des risques, le service assurance travaille en étroite collaboration

insurance against the increasing number of acts of piracy -and their increasing audacity- and against the proliferation of danger zones.

"For some projects, cable ships are required to operate in exclusion zones classified on the London Joint War Committee list. When the vessels are operating in these zones (East coast of Africa, for example), they have marine commandos on board and we take out special insurance", adds Alain Le Guillard. So, whenever ships are contracted to work in danger zones, the commercial departments must notify the insurance department.

Hull and Machinery P&I

Marine insurance is divided into two main categories: Hull and Machinery, which covers the vessel, and P&I, which covers liability vis-à-vis third parties (e.g. pollution, personal injury, etc.).

"The vessel is insured for an agreed value. The insurance covers the cost of repair in the event of an accident, including replacement parts in case of damaged machine as long as the cause of the accident is an event covered by the insurance policy. This cover is required by banks when financing ship acquisitions. The insurance certificate is kept on board. For H&M, the companies share the risk under a pool system headed by a leading underwriter. The pool, which usually covers 20 to 25% of the vessel's value, manages any claims and appoints the experts," points out Grégory Delaissé. The oldest and most famous of these is Lloyds of London, but other companies such as Axa, Allianz, Generali, Helvetia (formerly Groupama Transport) also share the market. How to choose an insurer? "For our H&M insurance, we go through Eyssautier, a broker who negotiates the rates with insurance companies as per the objectives set by LDA," says Alain Le Guillard. However, LDA deals directly with the P&I Clubs. For the main land insurance (including public liability and damage insurance), LDA works with another broker, Cabinet Bessé.





avec tous les services de la Maison (Direction de la Flotte, service équipage, service juridique, services commerciaux...) afin de déterminer les risques à couvrir et de négocier les couvertures adaptées. Il gère aussi les dossiers des sinistres afin d'obtenir le remboursement des frais engagés ou les indemnités dues.

LDA souscrit également à une assurance dite de « Bonne Arrivée ». En cas de perte totale du navire, cette couverture permet à l'assuré de bénéficier d'un complément financier.

Chaque année, à différentes époques selon la nature des contrats, s'ouvre le rituel des négociations de renouvellement des polices (nouvelles conditions et primes). Elles sont déterminées en fonction du marché international et de l'historique des sinistres de chaque armateur et de toute l'industrie.

Comment parler d'assurance sans évoquer les fameuses franchises ? « *C'est le nerf de la guerre et nous devons veiller à conserver le niveau le plus bas possible de franchise à chaque renouvellement de contrat. Il s'agit d'un équilibre à trouver entre le montant de la prime et celui de la franchise. Parfois, il est plus judicieux d'augmenter légèrement le niveau de la prime mais de ne pas toucher à la franchise* », avance Grégory.

Laurence Deboskre, pilier historique du service

Depuis 1988, année où **Laurence Deboskre** a rejoint Louis Dreyfus S.A., de l'eau a coulé sous les ponts ! Habitée à gérer les contrats d'assurances de type terrestre en tous genres au sein du groupe LD, elle a dû tout apprendre du maritime lorsqu'elle a rejoint LDA en 2006. Aux côtés d'Alain Le Guillard, elle a fondé le département assurances. Les qualités pour assurer au sein de ce service ? « *De la rigueur et de la méthode* », souligne-t-elle.

Grégory Delaissé... un homme de la City

Après avoir été assureur au Standard P&I Club de Londres, **Grégory Delaissé** a exercé durant six ans le métier de courtier en assurances. Il connaît par cœur les ficelles du métier qu'il a dans ses gènes ! « *Mon père, anglais, est courtier en assurances dans le domaine de l'énergie* », explique-t-il. Armé de cette expérience solide et diversifiée, il a rejoint LDA en janvier 2013.

Mariya Tineva, de l'économie à la gestion des contrats

Mariya Tineva, originaire de Varna en Bulgarie, a fait des études d'économie avant de se lancer dans un Master en Transport International. C'est dans le cadre d'un stage qu'elle rejoint en avril 2012 le département assurances de Louis Dreyfus Armateurs pour être recrutée six mois plus tard.

Elle est en charge, entre autres, des sinistres Corps et P&I ■

With the many types of risk involved, the insurance department works closely with all LDA departments (Fleet Management, crew, legal and business services, ...) to determine the risks to be covered and negotiate appropriate coverage. It also manages the records of claims to obtain reimbursement of costs incurred or due compensation.

LDA also holds an Increased Value (IV) policy that provides additional compensation in the event of a total loss.

Each year, at different times depending on the nature of contracts, the traditional round of negotiations takes place for the renewal of insurance policies (new conditions and premiums). These are set according to international market rates and the claim history of both the individual shipowner and the industry as a whole.

No article on insurance would be complete without mentioning the notorious "deductibles". *"The deductible really is the nub and we try to make sure we keep it as low as possible when negotiating contracts. We have to find a balance between the deductible and premiums and it is sometimes better to pay a higher premium in exchange for a lower deductible amount,"* indicates Grégory.

Laurence Deboskre, the department's linchpin

A great deal has changed since **Laurence Deboskre** joined Louis Dreyfus S.A. in 1988! More used to land insurance of all types, she had to start from scratch when she moved to shipping and LDA in 2006. She has helped Alain Le Guillard in building up the insurance department. The qualities required to work in this department? *"To be thorough and methodical,"* she says.

Grégory Delaissé... a City gent

After a stint at the Standard P&I Club, **Grégory Delaissé** worked for six years as a broker. He was born for the job and knows the business inside out! *"My English father is an insurance broker in the energy field,"* he explains. With a thorough and diversified experience in the business, he has been with LDA since January 2013.

Mariya Tineva, from economics to insurance policies

Mariya Tineva, from Varna in Bulgaria, studied economics before starting a Master's degree in International Transport. She joined in April 2012 -as part of an internship- the insurance department of Louis Dreyfus Armateurs and was hired six months later.

She is mainly responsible for Hull and Machinery insurance and P&I, among others ■

03. GRAND LARGE / HIGH SEAS

Dino Caroussis, Président du UK P&I Club /

*Dino Caroussis, UK P&I Club President
(2008-2013)*



Quelles sont les spécificités de l'assurance maritime par rapport aux assurances traditionnelles ?

L'assurance P&I offre aux armateurs ou aux sociétés de transport maritime une protection contre les dommages causés aux tiers. Elle couvre l'ensemble des frais découlant d'accidents qui occasionnent des préjudices corporels, des pertes d'effets personnels et des dommages aux biens. Elle couvre aussi ceux qui résultent des détournements, des pollutions environnementales, des collisions, des naufrages, ainsi que des amendes et des frais juridiques. « P&I » est une abréviation de « Protection and Indemnity », la description traditionnelle de ces garanties. Elle a couvert de graves naufrages comme ceux du COSTA CONCORDIA, de l'EXXON VALDEZ, du PRESTIGE et de l'AMOCO CADIZ. Fondé en 1869, le UK P&I Club est l'un des plus anciens Clubs au monde. Le transport maritime a considérablement évolué depuis lors, tout comme le champ d'application et la diversité des garanties. De nouvelles garanties ont vu le jour, comme la responsabilité environnementale, qui toutes font progressivement peser davantage de contraintes sur les armateurs.

UK P&I CLUB



Quel est le rôle du UK P&I Club ? Quelles garanties sont offertes ?

Les membres d'un Club s'unissent pour poursuivre un objectif commun. Une mutuelle est une compagnie d'assurance détenue par les assurés, par opposition à une société qui appartient à ses actionnaires. Les membres peuvent être en concurrence les uns

avec les autres mais, en terme d'exposition aux risques, ils ont un intérêt commun. La politique générale du Club est déterminée par les administrateurs qui sont élus par leurs pairs au sein du Club. Ils bénéficient d'une expérience inégalée du transport maritime et font

“Notre objectif premier n'est pas de réaliser des bénéfices”

preuve d'un haut niveau d'engagement personnel. Ils se réunissent quatre fois par an et prennent notamment les décisions stratégiques, celles relatives au niveau des primes, au champ d'application des garanties et aux questions d'ordre financier. Ils ont délégué le fonctionnement du Club au quotidien à Thomas Miller, cabinet indépendant spécialiste de la gestion professionnelle. Le Club propose des niveaux de garanties qui ne sont pas disponibles « à prix coûtant » sur le marché commercial classique car notre objectif premier n'est pas de réaliser des bénéfices. Nous faisons preuve de flexibilité en proposant des garanties qui ne seraient pas rentables pour un assureur classique. La « garantie omnibus » offre ainsi la faculté de régler des sinistres qui ne sont pas expressément couverts et permet aux administrateurs de répondre rapidement aux besoins des membres. C'est le cas lorsqu'un nouveau risque survient soudainement ou lors d'une situation exceptionnelle qui semble ne pas relever des dispositions expresses des règlements. Cette garantie, pour le moins inhabituelle, nous rappelle que les Clubs ne sont pas des organisations à but lucratif, comme les compagnies d'assurance par exemple. En réalité, ils sont au service des armateurs membres.

What are the specificities of marine insurance compared with conventional insurance?

P&I insurance offers owners or operators of ships protection from the third-party liabilities and expenses from incidents such as personal injury, cargo liabilities, loss of personal effects and property (other than cargo), diversion, environmental pollution, collision, wreck, fines and legal costs. The term “P&I” is an abbreviation of “Protection and Indemnity” the traditional description of these liabilities. It responds to some very high profile incidents such as the COSTA CONCORDIA, EXXON VALDEZ and AMOCO CADIZ. Founded in 1869, the UK P&I Club is one of the oldest in the world. Shipping has changed con-

siderably in that time, and the cover has changed as the extent and variety of liabilities has grown.

What does the word "Club" mean and imply? What is the role of the UK P&I Club?

Members of a Club are people who join together to pursue a common purpose in accordance with common standards. A mutual is an insurance company owned by the assureds, as opposed to shareholders. Members may be competing with each other but in terms of liability exposure they have a common interest.

The overall control of the Club is the responsibility of the Directors, who are elected by their fellow Members from within the Club. They combine an

unrivalled breadth and variety of experience of shipping with a high level of personal commitment. They meet four times a year to ensure that the principles of the Club are upheld and take strategic decisions formulating policy on the level of premiums, on the scope of the cover.

They delegate the daily business of the Club, including its finances and investments, to an independent firm of professional managers, Thomas Miller.

The level of individual support offered goes far beyond what you might reasonably expect from a commercial insurer.

The Club is able to provide levels of cover that would otherwise not be available in the commercial market at cost and, because we are not driven by



Qu'est-ce que le Groupe International des P&I Clubs ? Comment en devient-on membre ?

L'International Group of P&I Clubs, connu simplement comme « le Groupe », est une association professionnelle réunissant les principaux P&I Clubs du monde entier.

Malgré la concurrence individuelle des membres, le Groupe rassemble l'influence collective des Clubs. Il offre un cadre d'échanges destiné à promouvoir les intérêts des armateurs en matière de responsabilité et d'assurance dans des domaines allant de la pollution

par les hydrocarbures et des dommages corporels à l'accueil de navires en difficulté dans des zones de refuge. Le Club engage fréquemment des démarches auprès d'organismes intergouvernementaux tels que l'OMI et le FIPOLE mais aussi auprès de gouvernements nationaux et de l'Union européenne. Son rôle clé pour les armateurs repose sur un accord de partage des sinistres où les Clubs se réassurent entre eux pour des créances supérieures à 9 millions de dollars. Cet accord de partage des sinistres, connu sous le nom de « Pooling Agreement » est soutenu par un très vaste plan de réassurance permettant de couvrir des sinistres majeurs comme les collisions, la pollution de l'environnement ou l'enlèvement des épaves.

Quel est le profil des adhérents du UK P&I Club ?

Le UK Club détient une part significative de la flotte mondiale des navires de commerce et assure un tonnage brut supérieur à 120 MT. Nous comptons parmi nos membres 31 % d'armements pétroliers et 33 % de vraquiers et aussi de nombreux armateurs de « car-carriers », rouliers, navires d'assistance pour les installations offshore, remorqueurs ainsi que de paquebots et navires de transport de passagers.

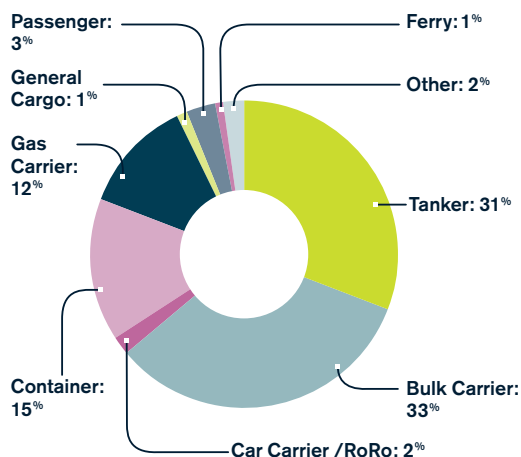
Malgré son nom, le UK Club est un assureur véritablement international. En terme de nationalité, les membres les plus représentés sont grecs (25 %), japonais (15 %), américains, chinois et allemands. Ce Club est particulièrement représentatif de la flotte mondiale des navires de commerce. Cette caractéristique confère au Club une solidité et une autorité certaines.

Comment les primes d'assurance sont-elles calculées ?

Chaque membre contribue à hauteur d'une prime reflétant le plus précisément son exposition aux risques couverts. Tous les membres règlent une quote-part équitable de la prime totale. Le taux des primes, calculé pour chacun des navires, tient compte des risques auxquels ils seront confrontés durant leur exploitation. Il intègre aussi les coûts des sinistres partagés dans le cadre du « Pooling Agreement » et du programme de réassurance du Groupe. Le « taux de sinistres » est représenté par le solde entre le coût des sinistres et les primes versées. A chaque renouvellement annuel, les assureurs examinent le taux de sinistres et ajustent le taux des primes en conséquence.

Cependant, les données antérieures ne sauraient constituer une base exacte permettant d'apprécier l'exposition future aux risques. Les sinistres peuvent avoir tendance à diminuer, ou au contraire, un seul sinistre exceptionnel peut fausser un bon historique de taux de sinistres. Le fait qu'un membre modifie certains aspects de son activité peut avoir une incidence sur son exposition aux risques.

Trade Profile 20th Feb 2013
(Share of total GT)



the profit motive, we can be more flexible in providing covers that would otherwise be unprofitable. A striking example of this is "omnibus cover": the discretion to pay claims that are not expressly covered. This gives the opportunity to the Directors to move rapidly in response to the needs of the Members, particularly where a new risk suddenly arises or when an exceptional case appears to fall outside the express provisions of the Rules. This is a most unusual provision and is a reminder that the Clubs exist, not as profit making insurance companies, but as organisations for the benefit of the shipowners who are their Members.

What is the "International Group of P&I Clubs"?

What does it take to become a member?

The International Group of P&I Clubs, known simply as "the Group" is a trade association whose members are the main international mutual P&I clubs of the world. Although individually competitive, the Group brings the collective influence of the clubs together as a forum to promote shipowners' interests in relation to liability and insurance issues ranging from oil pollution and personal injury through to maritime security and places of refuge for ships in distress. It has frequently made effective representation at inter-governmental bodies, such as the IMO and IOPC Fund, as well as

national governments and the EU. However, its key function for shipowners is the operation of a claim-sharing agreement whereby the clubs reinsure each other for claims in excess of \$9 million. Known as the Pooling Agreement, this claim-sharing agreement is underpinned by a very extensive market reinsurance programme that enables the Clubs to cover the substantial liabilities that can arise from major shipping incidents such as collisions, environmental pollution or disposing of shipwrecks.

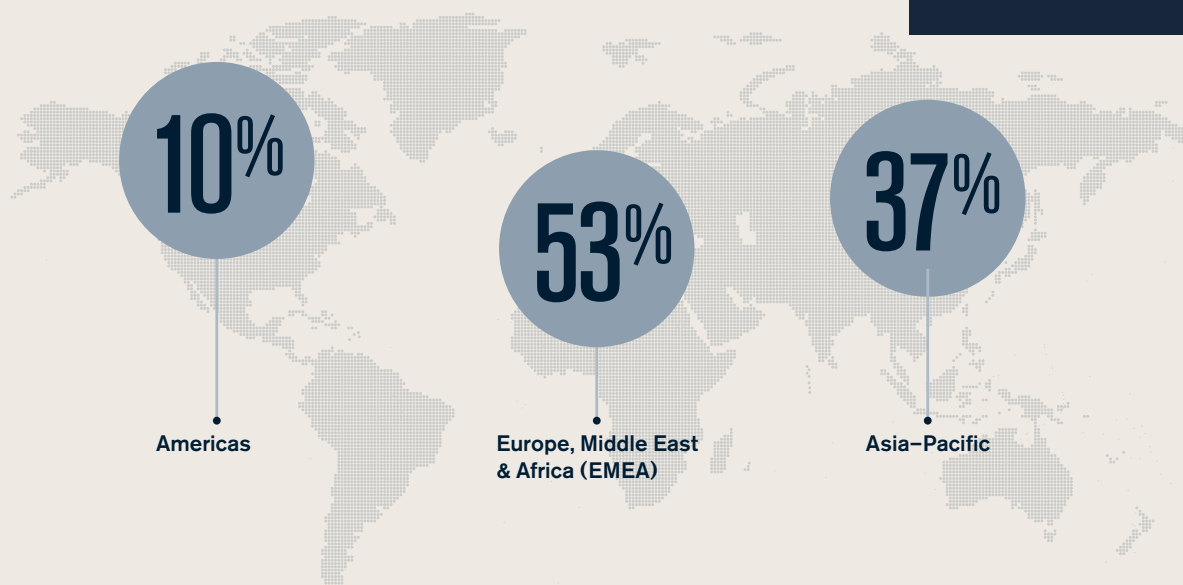
What is the profile of the main UK P&I Club members?

The UK Club has a significant share of the world's merchant shipping fleet, insuring over 120 million gross tons of shipping. The two largest sectors insured by the Club are the tankers (31%) and the dry bulk carriers (33%). The UK Club is a truly international insurer. Its largest member groups by nationality are Greek (25%), Japanese (15%), American, Chinese and German.

How are the insurance premiums calculated?

On what criteria do they vary over time?

Every Member is expected to contribute a premium that reflects as accurately as possible his anticipated exposure to the risks covered and thus an equitable proportion of the total premium to be paid by all the



Quelle relation entretenez-vous avec Louis Dreyfus Armateurs ?

Louis Dreyfus Armateurs a rejoint le UK Club en 1926. C'est la première compagnie maritime française à avoir adhéré au Club. Elle demeure l'un de nos plus fidèles membres. Les services sophistiqués du Club ont été à la hauteur du développement des activités de transport maritime de LDA dans des domaines technologiques nouveaux. Le Club assure désormais les navires sismiques de LDA, les câbliers, les remorqueurs de haute mer, les barges et grues flottantes.

LDA a joué un rôle central dans le développement du Club. Ses dirigeants ont siégé en qualité d'administrateurs du Club au cours des trente dernières années. En effet, **M. Philippe Louis-Dreyfus** a été l'un de mes collègues de longue date, depuis 1996, au sein du Conseil d'administration du UK Club. Nous avons quitté tous les deux nos fonctions au mois d'octobre. Cependant, la relation étroite établie entre LDA et le UK Club va se prolonger avec l'arrivée, cette année, de **M. Edouard Louis-Dreyfus** au Conseil d'administration du UK Club.

Quel regard portez vous sur l'évolution du transport maritime ?

En 2008, nous avons assisté à l'un des retournements économiques les plus graves que nous n'ayons jamais connus.

Au cours des cinq années suivantes, le marché du transport maritime restera déprimé dans la plupart des secteurs et les administrateurs ont dû trouver un juste équilibre entre les exigences financières du Club et les besoins des membres. Le Club a maintenu une approche disciplinée au niveau de la souscription et a pu augmenter ses réserves et ses liquidités pour devenir l'un des Clubs du Groupe international les plus solides sur le plan financier. Sa note actuelle, attribuée par S&P, est « A- », avec une perspective « positive ». Nous veillons à ne pas perdre de vue la notion de service personnalisé et disposons par exemple du plus vaste réseau de bureaux régionaux. Malgré la sophistication incroyable de certains navires, l'ère électronique n'a toujours pas pris la relève. Fondamentalement, la vocation de l'assurance demeure : tout mettre en œuvre pour que les navires poursuivent leurs activités ■

Members. A premium rating is calculated for each of the Member's ships that takes into consideration the anticipated pattern of risks it faces as well as the costs of the claims shared through the Pooling Agreement and the Group reinsurance programme.

The balance of actual claims and premium paid over time is known as the 'loss ratio'. At the beginning of each policy year, the underwriters will review the loss ratio and adjust the premium rating accordingly.

Changing aspects of a Member's business such as trading in different cargoes or on different routes will affect his exposure to claims.

What relationship you maintain with Louis Dreyfus Armateurs?

LDA has been a Member of the UK Club since 1926.

It was the first French fleet to join the Club and remains one of our most long abiding continuous Members. Since those early days operating grain carriers as Louis Dreyfus, the development of its shipping activities into new technical areas has been matched by a correspondingly sophisticated service from the Club. The UK Club now covers LDA's research vessels, cable-laying ships, tugs, barges and floating cranes. LDA has played a central role in the development of the UK Club in modern times, its senior executives serving as Directors over the past three decades. Indeed, **M. Philippe Louis-Dreyfus** has been a longstanding colleague of mine on the UK Club Board since 1996 and we have both retired this October. However, the close relationship of LDA and the UK Club continues with the arrival of **M. Edouard Louis-Dreyfus** on the UK Club Board this year.

What is your vision of the maritime industry?

In 2008, we witnessed one of the most dramatic reversals in economic conditions that the world has experienced in our working lifetimes. For the next five years shipping markets in almost all sectors of the industry remained depressed and the Directors had to strike a balance between the financial requirements of the Club on the one hand and the needs of the Members on the other. The Club maintained a disciplined approach to underwriting, increasing its free reserves and capital to become one of the financially strongest clubs in the International Group; its current S&P rating 'A-' with a 'positive' outlook. Despite the incredible sophistication of some ships, the electronic age still has yet to take over. At its heart, insurance is about keeping ships trading. That hasn't changed ■

04. AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM



Les entrepreneurs français en Indonésie

Une délégation de 37 chefs d'entreprises françaises parmi lesquelles Alstom, EDF, LVMH, TOTAL... s'est rendue à Jakarta, du 3 au 5 juin 2013, conduite par **Philippe Louis-Dreyfus** Président du Conseil de chefs d'entreprises France-Indonésie de MEDEF International. Accompagnés de **Nicole Bricq**, Ministre du Commerce extérieur, les chefs d'entreprises ont fait valoir l'offre française auprès du secteur privé local, des membres du gouvernement, de l'agence locale d'investissement BKPM et des institutions financières internationales. C'est la huitième délégation officielle menée par Philippe Louis-Dreyfus pour promouvoir les relations d'affaires avec ce grand pays.

En Inde, LDA mise sur les infrastructures portuaires



Les investissements du Groupe Louis Dreyfus Armateurs sur le port de Vizag ont été présentés le 16 mars dernier à **François Richier**, Ambassadeur de France en Inde. **Alain Le Guillard**, directeur général opérations et **Olivier Morel-Jean**, directeur du département des affaires industrielles avaient fait le déplacement depuis Paris pour lui faire découvrir les deux grands terminaux en cours d'aménagement aux postes WQ6 et EQ7 et dont la mise en service interviendra au printemps 2014 pour le premier, en fin d'année 2015 pour le second.

Louis Dreyfus Armateurs croit fermement dans les potentialités de l'Inde et plus particulièrement de ses ports. Présent de longue date, le groupe français entend asseoir sa présence dans les terminaux portuaires en investissant près de 200 millions de dollars. Au total, 750 entreprises françaises sont présentes en Inde pour une valeur d'actifs estimée à 13 milliards d'euros. Les principaux investisseurs

se sont réunis le 8 juillet dernier à l'Hôtel Raphaël à Paris lors du « Forum des CEO » avant d'être reçus au Quai d'Orsay par **Laurent Fabius** et à l'Élysée par le Président de la République. **François Hollande**, qui avait effectué une visite d'Etat à forte teneur économique en février dernier en Inde, a exprimé la volonté de la France « de continuer cette stratégie d'implantation en partenariat avec les entreprises indiennes ». **Gildas Maire**, directeur général finance-administration de LDA, participait aux travaux de ce « think tank » dont l'ambition est d'anticiper les évolutions des affaires et de favoriser les investissements français en Inde et à l'inverse de faire de la France un territoire attractif pour les sociétés indiennes.

French business leaders in Indonesia

A 37-strong delegation of business leaders, led by **Philippe Louis-Dreyfus**, chairman of MEDEF International's Franco-Indonesian Entrepreneurs' Board, was in Jakarta from 3-5 June, 2013 on a mission to promote French industry. This was the eighth mission to the country for the president of Louis Dreyfus Armateurs since his nomination as head of the Board in 2002.



LDA targets port infrastructure in India

On 16th March last, French ambassador to India **François Richier** was given a tour of Louis Dreyfus Armateurs' assets at the port of Vizag. Two LDA directors travelled from Paris to show him around the two big terminals being built at WQ6 and EQ7 and due to enter service in spring 2014 and end 2015 respectively.

Louis Dreyfus Armateurs firmly believes in the potential of India's ports. Well-established in the country, the French group intends investing almost \$200 M in consolidating its port terminal portfolio. For the 750 French firms present there, India represents an estimated €13 bn in assets. The leading investors met on 8th July last at the CEO Forum in Paris before being received by the Foreign Minister and the President, **François Hollande**, who had made a state visit to India last February. The President stated France's wish to "continue this investment strategy in partnership with Indian businesses". **Gildas Maire**, LDA's CEO finance-administration, took part in this think tank, the purpose of which is to anticipate business developments, promote French investment in India and attract Indian companies to France.

Back to its origin for BIMCO's Documentary Committee

On May 26th and 27th, BIMCO celebrated, in Paris, the centennial of its Documentary Committee's creation. It was held at the Westin Paris Vendôme hotel, the very same place where BIMCO's DC was founded in 1913. This is when the first bases of the main transportation contract's redaction were laid, paving the way to standardised commercial documents.

A band of Gardes Republicains played the drums to fascinated guests. An original idea suggested by **Jean-Pierre Laffaye**, Cetragpa Operations 's director and vice president of the Documentary Committee.

During these two days, BIMCO's members also participated in several conferences on maritime transportation issues. **Philippe Louis-Dreyfus**, BIMCO's President Designate, provided his analysis on seaborne dry bulk.

LD Lines captures new traffic

For the past few months, LD Lines' Gijón-Nantes motorway of the sea has been carrying Renault Capturs built at Valladolid and destined for NW France, bringing to 30,000 the number of vehicles shipped for its client, who already uses LD Lines for its cars produced at Palencia. *"The Captur represents 50% of the freight shipped on the NORMAN ASTURIAS, which has car decks in addition to the trailer space,"* says LD Lines' managing director **Christophe Santoni**.

The ship can carry 120 trucks and 150 cars. Since September, it has also been carrying steel for the OASIS OF THE SEAS cruise ship, due to be delivered in 2016. The NORMAN ASTURIAS departs thrice weekly from Gijón.

Retour aux sources pour le centenaire du Comité Documentaire du BIMCO

Les 26 et 27 mai derniers, le BIMCO a célébré à Paris le centenaire de la création de son Comité Documentaire. Pour marquer l'événement, la cérémonie s'est tenue à l'hôtel Westin Paris Vendôme. Ce somptueux bâtiment est étroitement associé à l'histoire du BIMCO pour avoir accueilli, en 1913, sous le nom d'Hôtel Continental, les fondateurs du Comité Documentaire. Ils y avaient alors jeté les bases de la rédaction des principaux contrats de transport, ouvrant la voie à la normalisation des documents commerciaux dans le monde entier.

Une formation de la Garde Républicaine a joué du tambour devant des convives médusés. Une idée originale de **Jean-Pierre Laffaye**, directeur des Opérations de Cetragpa et vice-président du Comité Documentaire.

Durant ces deux journées, les membres du BIMCO ont également participé à des conférences sur les enjeux du transport maritime et sur les opportunités commerciales des principaux corridors de fret (Panama, Suez, Passage du Nord Ouest). **Philippe Louis-Dreyfus**, président-désigné du BIMCO, **Ron Widdows**, président de Rickmers et **Niels Stolt-Nielsen** ont livré leurs analyses sur le transport maritime du vrac, des conteneurs et du pétrole.

LD Lines « Captur » un nouveau trafic

Les nouveaux modèles Renault « Captur » fabriqués à Valladolid en Espagne et destinés à approvisionner les concessionnaires du Nord Ouest de la France, empruntent depuis quelques mois l'autoroute de la mer Gijón-Nantes, exploitée par LD Lines. Ce nouveau trafic porte à 30 000 chaque année le nombre de véhicules transportés pour le compte du groupe CAT, qui gère les flux entre Renault Espagne et la France. En effet, le constructeur automobile, soucieux d'utiliser des modes de transport offrant des alternatives à la route, confie depuis plusieurs mois déjà à LD Lines les Megane III et Clio qui sortent des lignes de production de Palencia (Villamuriel). *« Les Renault Captur représentent 50 % des volumes transitant sur le NORMAN ASTURIAS. Notre navire est équipé de ponts voitures qui viennent en complément des capacités offertes aux poids-lourds »,* souligne le directeur général de LD Lines, **Christophe Santoni**. Le navire, doté de 2250 mètres linéaires, peut donc transporter 120 camions et 150 véhicules par voyage. Depuis le mois de septembre, le navire achemine également une partie des 40 000 tonnes de tôles d'acier du futur paquebot de Royal Caribbean, OASIS OF THE SEAS, qui sera livré en 2016. Les tôles proviennent de l'usine sidérurgique ArcelorMittal d'Aviles et approvisionnent le chantier naval STX France de Saint-Nazaire. NORMAN ASTURIAS assure trois départs par semaine depuis Gijón.



Louis Dreyfus TravOcean : L'innovation au service de grandes réalisations

Activité particulièrement chargée et diversifiée ces derniers mois pour les équipes de Louis Dreyfus TravOcean. Du Danemark à la Colombie en passant par la Tamise et les Emirats Arabes Unis, tour d'horizon des dernières réalisations dans l'éolien, les câbles d'énergie et de télécommunication.

Le champ éolien offshore danois d'Anholt, le plus grand du Danemark, a été inauguré par la reine du Danemark le 4 septembre dernier. Les 111 éoliennes construites par Siemens délivrent une puissance de 400MW soit 4 % des besoins totaux du pays. La campagne d'ensouillage des câbles inter-éoliens réalisée par Louis Dreyfus TravOcean a duré 7 mois, de juillet 2012 à février 2013. Les travaux ont été effectués par un robot sous-marin télé-opéré conçu et construit en France par les ingénieurs de Louis Dreyfus TravOcean : le ROVJET 806.

Louis Dreyfus TravOcean a aussi participé à la construction de London Array, un champ britannique situé dans l'estuaire de la Tamise et qui a commencé à produire ses premiers mégawatts en août. La campagne de tranchage après pose aura duré 5 mois, d'avril à septembre 2013, permettant à nos équipes d'ensouiller 54 câbles de 33kV sur une soixantaine de kilomètres. Les travaux ont été une nouvelle fois réalisés par un engin construit par nos équipes : le ROVJET 605.

Depuis mai 2013, la petite île naturelle de Sir Bani Yas, située à 200 km à l'ouest d'Abu Dhabi, bénéficie d'un réseau de communications ultra moderne et d'une nouvelle alimentation électrique. Trois mois auront été nécessaires pour réaliser trois tranchées de 13,6 km dans un sol particulièrement dur où quatre câbles ont été enterrés depuis Shuweihat. « *Nous avons déployé notre trancheuse TM04 pour réaliser des tranchées de 1,20 m de profondeur* », précise **Philippe Talleu**, directeur de projet LDTV, chargé de mener à bien les opérations pour le compte de Viscas, fabricant japonais de câbles électriques.



Venus du Japon par cargo, les deux câbles d'énergie et les deux câbles en fibre optique furent ensuite chargés sur une barge mobilisée par LDTV. Plus d'une soixantaine de personnes étaient sur le pont pour mener à bien cette opération au cœur du Golfe Persique. Dix spécialistes de LDTV sont ensuite partis effectuer deux atterrages sur les plages de Carthagène et de Baranquilla, sur 6 et 8 km

Innovation driving great achievements

It has been a busy few months for the staff at Louis Dreyfus TravOcean. From Colombia to the Emirates, via Denmark, a summary of the latest news in the fields of wind power and cable-laying.



Denmark's 111-turbine Anholt wind farm was inaugurated by the Danish Queen on 4th September last. Built by Siemens, the 400-MW farm is the country's largest, providing 4% of its power needs. The trenching and cable laying took 7 months and was carried out by Louis Dreyfus TravOcean using the ROVJET 806, a remotely operated vehicle designed and built in France by LDTV engineers.

The company was also involved in building the London Array, a British wind farm that came on line last August. The trenching and backfilling for 54 km of cable lasted from April to September 2013. Once again, the work was carried out using an in-house-built ROV.

Since May 2013, the Gulf island of Sir Bani Yas has been equipped with an ultra-modern communications network and a new electricity supply. Three months were needed to dig three 13.6-km trenches - in particularly hard soil - for the 4 cables being laid. "We

used our TM04 trenching unit to cut the 1.2-m deep trenches," says **Philippe Talleu**, LDTV project manager. The cables had earlier been shipped from Japan to the LDTV base in Abu Dhabi. They were then transhipped onto a specially chartered barge.

respectivement. Cette opération, conduite pour le compte d'Alcatel-Lucent en août et septembre, a nécessité la mobilisation de matériels exportés de France (TJV 07, navires, propulseurs...), de moyens navals et humains locaux.

Dans la perspective du développement des énergies marines renouvelables, les équipes de Louis Dreyfus TravOcean ont mis au point cet été dans l'atelier de Gardanne, le « Rovsee », robot sous-marin d'inspection plus léger (3T) et compact que ses prédécesseurs. Ce onzième robot n'aura pas à se poser sur le fond des océans et interviendra pour l'assistance à l'installation des câbles inter-éoliens. Ses deux bras hydrauliques articulés et l'ensemble de ses capteurs lui permettront d'effectuer non seulement des missions d'observations mais aussi des travaux légers sans intervention de plongeurs. *"Pour les projets éoliens, le ROVSEE sera destiné au support de sondeurs multifaisceaux ainsi qu'aux systèmes de détection de câbles afin de cartographier les routes de câbles avant et après la pose"* explique **Pierre Gaudillère**, ingénieur informaticien de LDTVVO, rencontré sur le site durant les dernières mises au point du robot.



Escale phocéenne pour le FAIRMOUNT ALPINE



Occupés la plupart du temps à remorquer d'imposantes plates-formes ou à secourir des navires en danger, les puissants remorqueurs de Fairmount Marine font rarement escale dans un port. Le FAIRMOUNT ALPINE, positionné en Méditerranée, a jeté l'ancre le 30 août dernier à Marseille pour organiser une relève d'équipage et son ravitaillement.

Ronald Visser et son équipage composé de 18 marins hollandais, ukrainiens et philippins ont accueilli l'équipe du Mag entre deux opérations de maintenance pour évoquer leur dernière intervention et faire visiter ce superbe remorqueur de haute mer. *« Aux côtés du FAIRMOUNT SUMMIT, nous avons remorqué cet été un navire converti en unité de stockage et de regazéification, le FSRU TOSCANA, de Dubaï à Livourne soit 4516 miles avec une escale à Malte pour les travaux de finition. Nous sommes ensuite restés trois semaines afin de veiller au bon positionnement des six ancres du FSRU »*, explique Ronald. Cette station de stockage située à 12 miles au large des côtes italiennes, mesure 288 m de long pour 117 916 tjb. Elle devrait accueillir les tout premiers gaziers d'ici la fin de cette année et pourra stocker annuellement 3,75 milliards de m³, près de 4 % de la demande italienne.

Construit en 2006 à Niigata, au Japon, le FAIRMOUNT ALPINE mesure 75 mètres de long pour 18 mètres de large. Ses quatre moteurs Wärtsilä 6L32 de 3000 kW chacun, développent une puissance de 13 320 chevaux. Il affiche une capacité de traction au point fixe de 205 tonnes.



04. AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM



The job required the presence on deck of more than 60 persons.

Later, in August and September, LDTVVO technicians spent 9 weeks on 2 landfall sites at Cartagena and Barranquilla in Colombia. The project, carried out on behalf of Alcatel-Lucent, required equipment from both France (TJV 07, ships, pushers...) and Colombia. With the growth in marine renewable energies, LDTVVO recently unveiled the ROVSEE, a lighter (3 T) and more compact ROV designed for inspection work. Its 2 articulated arms enable it to carry out repairs on telecommunication cables and oil wells avoiding diver intervention. *"It will be used to collect samples and map the seabed prior to cable laying,"* explains **Pierre Gaudillère**, computer engineer at LDTVVO.

A stay in Marseilles

What with towing oil platforms and rescuing ships in danger, Fairmount Marine's deepsea tugs rarely have enough time to put into port. However, the FAIRMOUNT ALPINE, based in the Mediterranean, recently managed to stay in Marseilles long enough to change her 18-man crew and take on supplies. Her latest mission, graphically described by her captain, **Ronald Visser**, involved teaming up with her sister ship, the FAIRMOUNT SUMMIT, to tow the floating storage and regasification unit (FSRU) TOSCANA some 4,516 miles from Dubai to Livorno, where it is now anchored 12 miles offshore. The FSRU has an annual regasification capacity of 3.75 billion cubic metres, the equivalent of 4% of Italian demand.

De haut en bas : Le "ROVSEE", nouveau robot sous-marin d'inspection de LDTVVO, plus léger et compact que ses prédécesseurs. / Le FAIRMOUNT ALPINE, au cours de son escale à Marseille le 30 août. / FAIRMOUNT SUMMIT et FAIRMOUNT ALPINE déploient 400 tonnes de capacité de traction pour remorquer l'unité de stockage et de regazéification TOSCANA. / From top to bottom: The new ROVSEE, a lighter and more compact LDTVVO's ROV. / A stay in Marseilles for FAIRMOUNT ALPINE last August. / The FSRU TOSCANA was no match for the FAIRMOUNT SUMMIT and FAIRMOUNT ALPINE, with their combined maximum bollard pull of 400 tonnes.

05. LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

Philippe Louis-Dreyfus, Commandeur de la Légion d'Honneur

Philippe Louis-Dreyfus a été élevé au grade de Commandeur dans l'ordre de la Légion d'Honneur le 4 juillet dernier. Le ministre de la Défense, **Jean-Yves Le Drian**, lui a remis cette distinction en présence du ministre des Transports **Frédéric Cuvillier** ainsi que des membres de sa famille, des amis rencontrés à l'occasion des diverses étapes de sa vie d'étudiant, de sportif, d'officier et de chef d'entreprise et, bien entendu, de quelques collaborateurs du Groupe Louis Dreyfus Armateurs.

Lors de la cérémonie qui s'est tenue dans les magnifiques salons de l'Hôtel de Brienne, le ministre a rappelé le parcours de ce "capitaine d'industrie" et a souligné son attachement à la France et au pavillon tricolore et l'importance qu'il accorde au respect de la parole donnée et des engagements pris.

Dans ses remerciements, Philippe Louis-Dreyfus a tenu à rendre hommage à son épouse, à qui revenait selon ses termes "une large partie de sa cravate rouge", et a également remercié chaleureusement ses enfants, ses amis, et ses collaborateurs pour leur soutien indéfectible et leur présence de tous les instants.

Quand le grand public s'intéresse aux câbliers



Près de deux cents personnes, passionnés et curieux, se sont pressées à bord d'ILE D'AIX, le 2 juin dernier, pour découvrir le fonctionnement du navire câblé d'Alda Marine (Alcatel Lucent et Louis Dreyfus Armateurs) qui participait à la célébration du bicentenaire de l'installation, à Cherbourg, de la Préfecture maritime de la Manche. Rares sont, en effet, les occasions de

franchir la coupée d'un tel navire, en mer la plupart du temps pour effectuer des opérations de maintenance de câbles.

Le commandant **Pierre-Emmanuel Dautry**, le second capitaine **Yves Gousset** et l'équipage ont livré tous les détails sur les missions et les caractéristiques du navire.

Thierry Soudet, directeur de projet « Energies Marines Renouvelables », s'est attaché à présenter à la délégation officielle, conduite par le Préfet maritime, les développements de LDA dans ce secteur.

Cette journée ensoleillée a remporté un franc succès avec une fréquentation record. 8200 visiteurs se sont rendus à la base navale pour admirer une trentaine de bâtiments de la Marine Nationale et participer à de nombreuses animations (parachutage, plongeurs-démineurs, pompiers).

Philippe Louis-Dreyfus, Commander of the Legion of Honour

On 4th July last, **Philippe Louis-Dreyfus** was named Commander of the Legion of Honour by France's Minister of Defence.

The minister highlighted the career of this "captain of industry", his attachment to France and to the tricolour ensign and the importance he places on honouring his word and commitments.

In his speech, the president thanked his wife, friends and colleagues for their unerring support and their continual presence at his side.



When the general public shows interest in cable ships

On June 2nd almost two hundred persons rushed on board ILE D'AIX with keen curiosity, to discover Alda Marine's cable ship. The Alcatel Lucent -Louis Dreyfus Armateurs JV's vessel was a part of the bicentennial celebration of the Cherbourg Maritime Prefecture. Indeed, occasions to visit such vessels, at sea most of the time to perform maintenance operations, are rare.

Captain **Pierre-Emmanuel Dautry**, chief officer **Yves Gousset** and crew were happy to provide every details on the vessel's specifications and its missions. **Thierry Soudet**, project manager for RME described LDA's developments in this field to the official delegation led by the Prefet Maritime.

This sunny day was a success with a record high visitors number; 8200 persons came to the naval base to admire about thirty French Navy vessels.



Vitesse de croisière pour GeofielD Ship Management Services

Bilan satisfaisant quelques mois seulement après la création, en avril 2013, de GeofielD Ship Management Services, joint-venture entre CGG et Louis Dreyfus Armateurs. Basée à Suresnes, la société emploie une dizaine de personnes issues des deux groupes. L'esprit de cohésion au sein de GeofielD résume à lui seul l'intégration réussie des équipes animées par la volonté d'améliorer la communication. « Les personnels sont très compétents. Ils travaillent intensément dans une ambiance vraiment dynamique », se félicite **David Rapidel**, directeur général de GeofielD.

Jean-Michel Pap et **Stéphane Caradec** exercent depuis plusieurs mois maintenant les missions respectives de « crew performance manager » en terme de suivi des équipes embarquées et « fleet performance manager » en ce qui concerne les performances générales des navires et le reporting vers CGG. **Philippe Le Gros** et **François Thomas** déploient également leurs compétences respectives, de directeur technique et directeur QHSE, au sein de la société de management épaulés par **Alban Billaud**, deputy QHSE manager et de **Philippe Le Merrer**, HSE manager. Rien ne pourrait se faire sans le suivi rigoureux des finances confié à **Paul Decherf**. « Au cours de l'été, l'effectif a été renforcé avec l'arrivée du superintendent **Simon Quentin** qui vient rejoindre ainsi les deux autres superintendents, **Mathieu Muzeau** et **Luc Robert** » explique **Alain Coatanhay**, président de GeofielD.

Un effectif appelé à se renforcer au fil des mois aussi bien à terre qu'en mer avec l'entrée en flotte de deux nouveaux navires sismiques d'ici décembre et de deux autres au cours du premier semestre 2014.



GeofielD Ship Management Services reaches cruising speed

Just a few months after its founding in April 2013, GeofielD Ship Management Services, the CGG/Louis Dreyfus Armateurs joint venture, is showing good results.

Its staff members, drawn from both entities, have established an excellent team spirit. "We have very competent staff. They work hard in a very dynamic environment," says **David Rapidel**, GeofielD's managing director.

Staff numbers are set to increase with the arrival of two new survey vessels by December this year and another two in 2014.

Pierrick Leff quitte LDA pour LDC



« C'est une page de ma vie qui se tourne. Mes collègues de travail étaient devenus mes amis. J'ai un pincement au cœur de quitter cette grande famille », confiait, ému, **Pierrick Leff**, en mai dernier, lors d'un cocktail donné à l'occasion de son départ de Louis Dreyfus Armateurs.

Après 25 années passées au sein du groupe comme opérateur des navires Cetrappa, il vit depuis le mois de juin une nouvelle aventure à

la Cité internationale de Lyon au sein de Louis Dreyfus Commodities.

Nadine Mareau referme les portes de sa « Maison »

Au service trésorerie, elle était une véritable perle, alliant efficacité et discrétion. Après 30 années d'une fidélité inébranlable, **Nadine Mareau**, est partie en retraite le 28 juin dernier. Elle découvre depuis quelques mois une nouvelle vie en se rapprochant des siens et s'engage dans de nouvelles activités culturelles (peinture et mosaïques). Pour avoir passé 17 ans à ses côtés, **Stéphane Provost** est celui qui en parle le mieux : « Elle a commencé comme assistante administrative au sein du service finance de LD puis elle m'a rejoint en 2006 lorsque nous avons monté le service trésorerie de Louis Dreyfus Armateurs. Travailleuse, disponible, rigoureuse, elle avait une réelle soif d'apprendre. Sa discrétion était particulièrement appréciée au sein d'un service comme le nôtre ».

05. LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

Onwards and Upwards

After 25 years of faithful service with Cetrappa, **Pierrick Leff** has left Louis Dreyfus Armateurs and gone to work for... Louis Dreyfus Commodities, in the new Cité Internationale district of Lyon. At a farewell cocktail party last May, he admitted to "a twinge of sadness at leaving this big family".

Nadine Mareau takes her leave

Nadine Mareau, who retired on 28th June last after 30 years of loyal service, was a real gem combining efficiency and tact.

"She started out as an assistant before joining me at the LDA treasury department. She gradually took on new responsibilities and was a tireless and thorough worker with a will to learn. Her discretion was particularly appreciated in a department like ours" says

Stéphane Provost, who worked with Nadine for 17 years.



06. PROFILS / PORTRAITS

Stéphane Lainé, un parcours professionnel... fléché / *Target practice*



Précision, rigueur et concentration... Ces qualités, indispensables au quotidien pour exercer les fonctions d'assistant trésorier au sein du Groupe Louis Dreyfus Armateurs, Stéphane Lainé les cultive deux fois par semaine avec « Les Archers de Cent Noix », le club de tir à l'arc d'Argenteuil. Zoom sur un sport qui se pratique de 11 à 77 ans !

Discipline inscrite aux Jeux Olympiques, le tir à l'arc nécessite un mental d'acier, de l'adresse et une excellente condition physique. « Comme au yoga, la concentration permet de maîtriser le geste, de ne pas trembler. C'est un sport individuel, un combat contre soi-même avec l'envie de se dépasser à chaque fois. Ce côté zen me procure de la sérénité, il me canalise dans mon travail. Point de conversation sur les pas de tir, les archers sont dans leur univers ».

Stéphane Lainé plante le décor. Malgré 20 années de pratique, il conserve l'enthousiasme des débuts lorsqu'il découvrait ce sport au détour d'un stage d'initiation durant les vacances. « Les premières années, je me suis familiarisé avec le matériel et j'ai appris à me maîtriser. Six mois après avoir rejoint le Club des « Archers de Cent Noix », j'ai gagné les premiers concours », raconte Stéphane qui fut classé très rapidement parmi les dix premiers du Val d'Oise. Depuis, à raison de quatre heures d'entraînement par semaine, il ne cesse d'enchaîner les compétitions dans un rayon de 250 km autour de la capitale



Un véritable sport

Ce sport se pratique aussi en équipe lors de tirs de campagne sur des terrains accidentés ou en sous-bois. Et n'allez pas dire à Stéphane que ce n'est pas physique ! « Lorsque nous partons la journée et parcourons 10 km avec des côtes, des pentes et qu'il fait très chaud, je vous assure que c'est éprouvant. Lorsque je tire 120 fois en une journée, cela équivaut à une poussée de 3000 kilos », précise-t-il dans l'espoir de convaincre les derniers sceptiques. Peu populaire, le tir à l'arc souffrirait-il de l'image surannée de Robin des Bois ? Utilisé pour la chasse et le combat, il a changé de vocation au fil des siècles et le carbone a remplacé le bois. L'arc est devenu un objet high-tech chouchouté par les archers.

En 2011, Stéphane a délaissé son arc classique pour un arc à poulies qui utilise non plus les doigts mais un « décocheur » qui exerce une tension pour tendre les branches car celles-ci sont bien plus rigides qu'un arc classique compte tenu de l'énergie déployée. « Lorsque mon arc est armé, il atteint 26 kilos de pression. Avec l'arc à poulies, nous tirons jusqu'à 60 mètres sur des blasons de 80 centimètres de diamètre avec un centre de cible de 8 centimètres », précise Stéphane qui désormais officie également sur le terrain comme arbitre.

Sa priorité ? Le respect des règles de sécurité. « Je veille à ce que tout le monde, les enfants en particulier, tirent dans la même direction » ■

Stéphane Lainé's day job consists in poring painstakingly over facts and figures as LDA Group's assistant treasurer. It is a job that demands rigour, concentration and accuracy - the same qualities required by archery, for "just as in yoga, concentration enables you to control your movements and keep an absolutely steady hand".

Twice a week, Stéphane trains for two hours at the club, and despite the fact that he has now been practising archery for two decades, he has lost none of his enthusiasm, partly because

it brings so much to his life. "It's very much an individual sport, a contest with yourself, and you feel the same desire to surpass yourself each time. This zen aspect gives me a feeling of serenity, it channels my energies and enables me to bring more focus to my job."

In archery, "there's no conversation at the firing point each archer's in his or her own world". Even so, it is now possible to practise it as a team sport, in a new cross-country version. This is only for the very fittest athletes, for in the course of a typical daylong competition, Stéphane might

cover 10 km of steep slopes and rough terrain, and fire up to 250 arrows. "When it's really hot weather, on top of everything else, it can be incredibly gruelling", he adds. Archery is no longer used in battle and seldom for hunting, while the bow itself is no longer crafted from wood, but from carbon fibre. Since 2011, Stéphane's "weapon of choice" has been a compound bow. He has also branched out into refereeing, where he says his top priority is always safety. "I make sure everyone, especially children, are all shooting in the same direction" ■

07. SILLAGE / SHIP'S WAKES

Louis Dreyfus à la barre du plus grand bétailier au monde / World's largest livestock carrier



Le saviez-vous ? Dans les années 70, l'Armement Louis Dreyfus avait exploité le plus grand navire bétailier au monde. Ce fier navire, qui pouvait embarquer jusqu'à 15 000 moutons ou 1500 bovins, a navigué une dizaine d'années entre l'Australie et le Golfe Persique. Pour comprendre les dessous de cette épopée maritime et animalière, il faut remonter à l'après-guerre !

Des tonnes de foin, d'eau et du fumier à bord... Surnommés les « cow-boys de la mer », les marins du CAPO SAN MARCO avaient pour mission de mener des milliers de bovins et ovins à bon port.

Jeune Commandant dans les années 70, avant de devenir plus tard Executive vice president, **André Maire**, a accepté avec une émotion réelle de se replonger dans le passé et de nous montrer que la stratégie de diversification de Louis Dreyfus a des antécédents lointains et originaux.

Fruit de rencontres et d'opportunités, la conversion en bétailier du CAPO SAN MARCO (ex MONTCALM III), dernier des navires de ligne du pool « Medlakes » reliant l'Europe aux Grands Lacs canadiens lui a valu quelques belles nuits blanches !

André Maire a retrouvé ses vieux carnets. Il nous dévoile les dessous d'une épopée qui débute en Amérique du Nord. « *Durant la guerre, les actifs de Louis Dreyfus aux Etats-Unis avaient été placés au sein d'une société portant le nom du directeur de l'époque. La « Leval & Company » disparaîtra au milieu des années 50 au bénéfice de Louis Dreyfus Corporation* », se souvient André Maire. Après la guerre, l'Europe en reconstruction importait énormément de marchandises depuis les Etats-Unis. « Leval and Co » s'associe alors avec la compagnie canadienne Montship avant d'en prendre le contrôle quelques années plus tard. Cet armement opérait d'anciens navires de guerre entre la Méditerranée et le Canada et Louis Dreyfus se met en quête de partenaires avec qui se développer sur la route Europe-Canada.

Associé au pool « Medlakes »

En 1951, Louis Dreyfus noue un accord d'association avec Capo Line, armement génois desservant le Canada. Cette petite compagnie passe ensuite sous le contrôle de la Gens (Gestioni Escercizio Navi Sicilia), une banque d'affaires du...Vatican !

Dix ans plus tard, en 1962, Louis Dreyfus rachète la Gens. « *L'ouverture du Seaway en 1956 et du canal Welland a ouvert la voie des Grands Lacs. Le trafic se développe et nous sommes devenus gérants du pool Medlakes avec Montship/Capo Line aux côtés des Hollandais Nagara, des Norvégiens Concordia et de Fabre Line* », poursuit André Maire. Le pool Medlakes s'est retrouvé à la tête d'une armada de vingt navires, des tweendeckers dotés de mâts de charge.

Florissante à l'origine, la ligne Europe-Canada, exploitée par le pool, a décliné devant le succès grandissant des porte-conteneurs. « *Nous sortons de cette conférence Med-Canada-Grands Lacs en 1973* », ajoute André Maire.

Collaboration entre l'Armement et le Négoce

Fin 1973, il ne restait plus que trois navires : le MARIA PAOLINA, affrété par l'Otan, le CAPO MELE qui effectuait du cabotage en Italie et le MONTCALM. Construit en 1960, il devient dix ans plus tard

Back in the 70's, Louis Dreyfus operated the world's largest livestock carrier. The ship, able to carry 15,000 sheep or 1,500 heads of cattle, operated between Australia and the Persian Gulf for 10 years. However, the roots of this seafaring and animal saga go back to the end of WWII!

The mission of the CAPO SAN MARCO and its "sea cowboys", as the crew were nicknamed, was to ferry thousands of sheep and cattle safely to their destination.

Former captain **André Maire** -later to become executive vice-president- looks back at those years and reveals the unusual story behind Louis

Dreyfus's decision to diversify.

The CAPO SAN MARCO was formerly a cargo ship on the Europe-Great Lakes route.

André Maire recalls, "*During the war, Louis Dreyfus' US assets were placed under the stewardship of Leval & Co., which became the Louis Dreyfus Corporation in the 50s.*"

At a time when imports from the States were fuelled by European reconstruction, Leval & Co. went into partnership with the Canadian firm Montship, before taking it over a few years later. The company operated between the Mediterranean and Canada and Louis Dreyfus started looking for partners to develop the route.

The Medlake Pool

In 1951, Louis Dreyfus signed an agreement with Capo Line, later part of GENS (Gestioni Escercizio Navi Sicilia), acquired by Louis Dreyfus in 1962. "*The Welland Canal and the opening of the Seaway in 1959 opened up the Great Lakes and traffic was booming for the Medlake Pool*" adds Maire. The Pool operated a fleet of twenty ships.

Despite its promising beginnings, the line was eventually surpassed by container shipping. "*We left the conference in 1973*", explains Maire.

le CAPO SAN MARCO, exploité par la Gens. Louis Dreyfus souhaitait céder cet armement italien. « À Paris, Jacques Penaud, adjoint du directeur général de l'Armement et qui avait passé dix années à Gênes, ne cachait pas son attachement pour cette compagnie. Lors d'une discussion avec **Louis Lasry**, directeur de la branche Négocio, germa l'idée d'étudier la transformation du CAPO SAN MARCO en bétailier afin d'acheminer sur un « navire maison » les animaux sur pied et développer ainsi l'activité de négoce de viande ».

Dix fois plus grand qu'un bétailier classique

La Gens échappe de peu à la vente. André Maire qui avait poursuivi sa carrière à terre en 1970, reçoit la mission d'étudier la faisabilité d'une telle conversion. Un vrai défi pour ce marin habitué aux cargaisons de céréales ou de voitures.

« Le concept portait sur la construction d'un bétailier géant capable de transporter dix fois plus de têtes qu'un navire classique. J'ai découvert qu'en la matière, la réglementation encadrant le transport d'animaux est extrêmement stricte. Accès à bord, dimension des stalles, couloirs de circulation, distribution de nourriture, ventilation... Tout est extrêmement encadré », se souvient-il.

Outre ces questions logistiques, il a fallu démêler l'écheveau de problèmes techniques que posait le transport d'animaux dont la présence massive à bord entraînait un phénomène de carène liquide.

Avec l'appui de toute une équipe - le Cdt **Orlando** de la Gens, **Claude Goussot**, chargé des Constructions Neuves chez LD, **Marc Dorval** superintendant et le directeur technique du chantier Jos L. Meyer - André Maire élabore le projet de transformation du CAPO SAN MARCO. Le navire rejoint alors le chan-

tier allemand Jos L. Meyer à Pappenburg pour y subir une conversion radicale. « Il a fallu créer des faux-ponts amovibles, raser le pont principal et donc supprimer les panneaux de cale et les mâts de charge, créer des ouvertures, construire un vaste roof du château au gaillard », raconte André Maire encore impressionné par cet imposant chantier qui va durer plus de six mois.



1973-1982, dix ans de navigation pour le CAPO SAN MARCO

En juillet 1973, le bétailier CAPO SAN MARCO est mis à l'eau et gagne Marseille. Affrété durant six mois par l'armement Clausen, le navire importe en France des moutons de Roumanie. Si l'équipage avait pour mission d'acheminer les milliers d'animaux en bonne santé, une fois pourtant et malgré les précautions prises, le Commandant signala « RAS. Voyage tranquille. Deux morts seulement ».

Puis, une nouvelle vie attend le CAPO SAN MARCO à Montevideo et à Perth en Australie d'où il acheminera là encore des moutons vers le Golfe Persique. « Les pays du Golfe importaient des animaux sur pied car ils voulaient s'assurer que les moutons étaient abattus sur place et selon leurs rites religieux. Le trafic était très dense et les bons résultats, conformes aux prévisions, ont permis de maintenir la Gens à flot. Le trafic a pris fin en 1982 lorsque l'Australie s'est vue reconnaître que ses moutons étaient abattus conformément aux rites musulmans. Les navires réfrigérés ont alors succédé au bétailier », raconte André Maire.

Vendu en 1982, le CAPO SAN MARCO poursuivra sa nouvelle vie de « cattle carrier » sous le nom de SIBA EDOLO. Il finira à la casse en 1988. Depuis sa maison proche de Dinard, André Maire ajoute en refermant ses livres : « C'était une belle époque, l'équipage italien appréciait beaucoup la navigation sur le CAPO SAN MARCO ». Il repense avec nostalgie à ces fameux « cow-boys de la mer »... ■

Fleet and trading arms join forces

By the end of 1973, only three ships were left, including the CAPO SAN MARCO, owned by GENS, which Louis Dreyfus was looking to sell. "The Shipping Division deputy GM, who'd spent 10 years in Genoa, had a soft spot for the Italian firm. He came up with the idea of converting the ship into a livestock carrier to serve the trading division".

Ten times bigger

André Maire was tasked with the feasibility study, a tall order for a seafarer more at home with cereals or cars. He recalls, "It was to carry

10 times more cattle than a normal livestock vessel. I found out just how strict rules for carrying livestock were!"

In addition, there was the problem of free surface effect, which can occur when carrying livestock.

Maire and his team finalised the plans and the conversion work was carried out at the Jos L. Meyer shipyard at Pappenburg. "We had to build new, removable tween decks, get rid of the main deck, hatch covers and derricks and make new openings", says Maire, still impressed by the work done during the six-month conversion.

1973-1982 – 10 years on the seas

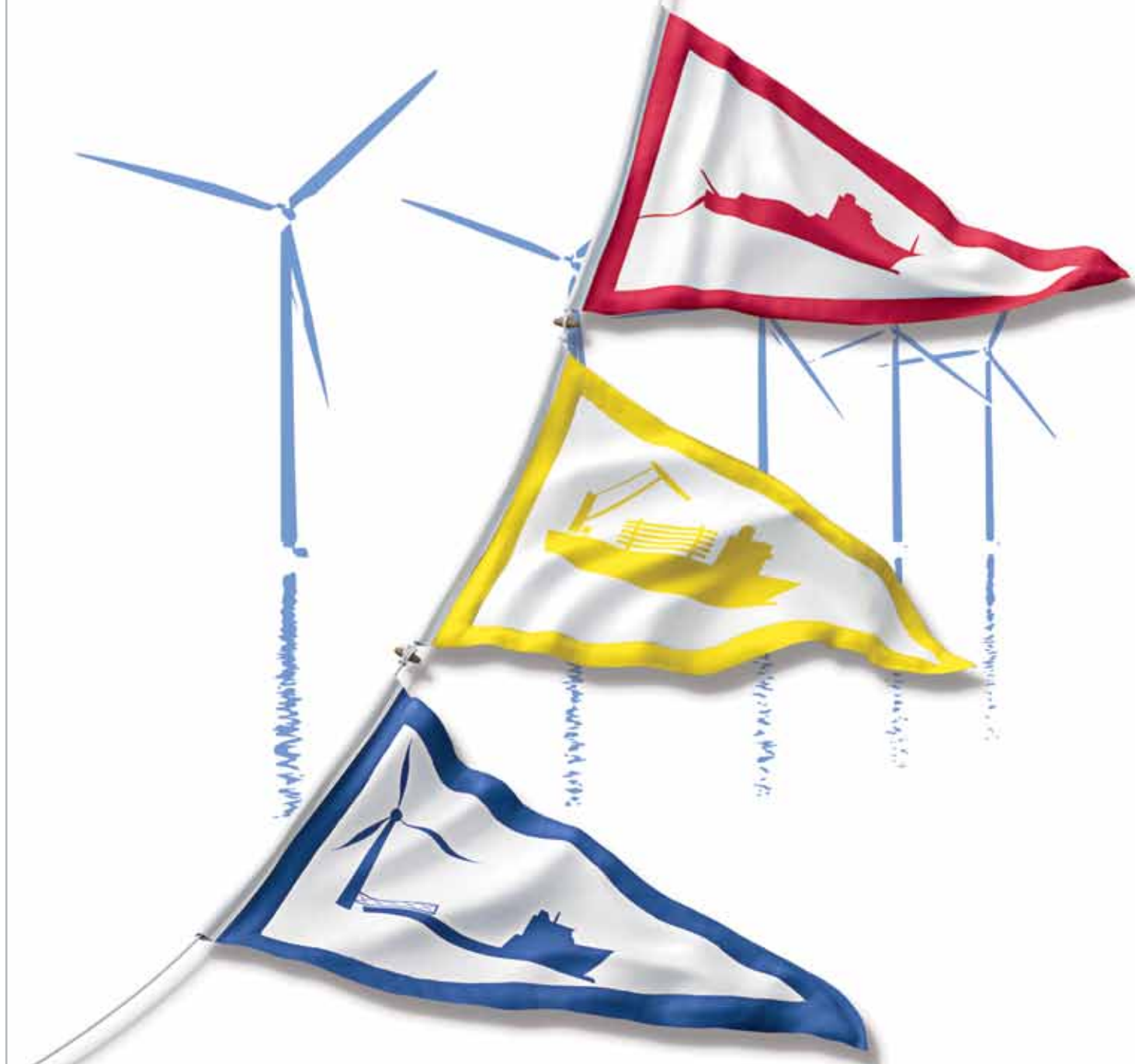
After 1973, the CAPO SAN MARCO was chartered

to carry sheep between Romania and France. It was later redeployed to Montevideo and then to Perth, where again it carried sheep, this time from Australia to the Persian Gulf. "The Gulf States imported live sheep, due to their religious beliefs. A dense traffic and results in line with expectations kept the company afloat. The traffic ended in 1982 when slaughter was allowed in Australia. Reefer vessels then became the norm", says Maire.

Sold in 1982, the CAPO SAN MARCO continued carrying livestock as the SIBA EDOLO, before being scrapped in 1988.

"They were good times. The Italian crew loved working on the CAPO SAN MARCO," says Maire, as he thinks back wistfully to the "cowboys of the sea" ■

“Le partenaire de confiance de vos défis maritimes”




LouisDreyfus
ARMATEURS

L'ÉNERGIE MARINE PAR EXCELLENCE !



POSE ET PROTECTION DE CABLE



TRANSPORT DE COLIS LOURDS



MAINTENANCE & SECURITE

www.lda.fr

Louis Dreyfus Armateurs - Siège social 28, Quai Galliéni 92158 Suresnes Cedex - France - Tél. +33 (0)1 70 38 60 00
Fax. +33 (0)1 70 79 15 02 - Téléc. (05) 94 07 54 62 - Société par Actions Simplifiée au capital de 42 577 500 Euros
R.C. NANTERRE 652 012 311 - SIRET N° 652 012 311 00054 - N° TVA FR 32 652 012 311