



SOMMAIRE/ CONTENTS

01. / P. 4 à 7 ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

Fret-CETAM au service de la logistique d'AIRBUS / Fret-CETAM wins its wings
Fret-CETAM négocie le virage de la diversification / Car diversification for Fret-CETAM
Renault-Nissan Tanger confie ses véhicules à Nicolas Frères / Nicolas Frères gets a handle on Renault

02. / P. 8 à 10 ZOOM / CLOSE-UP

Entretien avec John Platsidakis, président d'Intercargo / Interview with John Platsidakis, chairman of Intercargo

03. / P. 11 à 15 GRAND LARGE / HIGH SEAS

Apprentissage du métier de marin, une formation au long cours /

Four merchant navy cadets tell their stories

Entretien avec Alain Coatanhay, Directeur de la flotte de LDA et président de GeofieLD Ship Management Services / Interview with Alain Coatanhay, fleet general manager and chairman of GeofieLD Ship Management Services

04. / P. 16 à 19 AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

Fret-CETAM supervise la logistique d'Airbus / Fret-CETAM wins its wings

LA BRIANTAIS a pris son service entre l'Australie et la Nouvelle Calédonie / Serving New Caledonia Réparation originale avec l'ILE DE RÉ / Plumbing job

Les DCS d'OMS opérationnelles en Indonésie / Barging ahead

LD Lines se déploie sur l'arc Atlantique / Extending network on the Atlantic Arc

Louis Dreyfus TravOcean met le cap sur la Ciotat / New home for Louis Dreyfus TravOcean

Les EMR sur les routes de France / The call of the RME

Nouvelles pales d'hélices pour le VILLE DE BORDEAUX / Ro-ro rebladed

05. / P. 20 à 22 LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

Philippe Louis-Dreyfus reçoit un « Lifetime Achievement Award » / Glittering prize

Incontournables Assises / Annual fixture

LDA aux côtés du Cluster Maritime Français aux 20 km de Paris / Sea-run

Six collaborateurs médaillés / Jobs well done

Balles de match / Match point

Soirée festive sur une île / Enchanted voyage

Christiane et Gérald, départ de deux personnalités du Groupe / Farewell stories

Carnet de bord

06. / P. 23 PROFILS / PORTRAITS

Thierry Soudet: Un samouraï chez LDA / Swordplay







Le Mag N°12 – Avril 2014 / www.lda.fr

Rédacteur en chef : François-Olivier Braunschvig - **Coordination :** Sylvie Virasack / lemag@lda.fr

Crédits photos: LDA, LD Lines, LIGNES, Fret-CETAM, LDPL, REA, Philippe Roy, O. Brunet, E. Houri, IBJ, CMF et Thierry Nectoux - Chambre Noire, P. Klein.

Conception rédactionnelle : L!GNES - Conception graphique : Groupe C2 360 - 2, avenue Elsa Triolet - 13008 Marseille / www.groupec2-360.com

Couverture : Véhicules neufs à bord du roulier CIUDAD DE CADIZ.

ISSN 2270-4485

ÉDITO

Homo shippiens

Une nouvelle ère se profile qui indéniablement verra les échanges internationaux en général, et plus particulièrement par voie maritime, continuer à se multiplier entre les continents.



En parallèle, un nouveau phénomène est inévitable : la prise de conscience de l'importance de ces échanges maritimes par l'homme du 21e siècle qui commence enfin à mesurer la nécessité de s'adapter, de sécuriser, de légiférer, de contrôler, de « normer » ce mode incontournable de transport qu'est le maritime. La profession, souvent pionnière dans ces domaines, n'a pas toujours été entendue.

Aujourd'hui les armateurs conservent leur cap, celui de créer un écosystème épanouissant, respecté, sécurisé et fiable pour les acteurs du transport maritime : chantiers navals, sociétés de classification, banques, assureurs, ports, armateurs... et clients chargeurs ou industriels. L'homme du 21e siècle ne vivra plus « à côté » mais « avec » la mer.

Bien que la triste actualité des inondations de notre littoral nous rappelle, à nous terriens, que la mer ne se dompte pas - ce que savent bien les marins - elle reste un continent, un territoire fantastique de liberté, ce qui ne veut pas dire sans règles et sans sécurité.

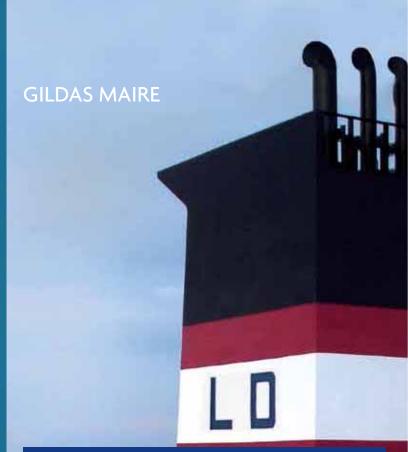
Le couple mer/navires représente aussi un vecteur de liberté. En cette année de célébration du 70e anniversaire du Débarquement en Normandie des troupes alliées, n'oublions pas que la mer a été l'espoir de l'Europe pendant les années noires. Souvenons-nous des convois incessants des Liberty Ships en Atlantique qui ont permis, souvent au péril des marins embarqués, aux peuples européens de résister durant ces longues années. C'est la mer aussi qui a porté les flottes alliées sur nos plages afin que l'Europe retrouve la liberté et la paix. Il y a 70 ans, la mer et les navires sauvaient l'Europe. Les armateurs d'aujourd'hui continuent de créer des liens, d'apporter de l'espoir, des ressources minières, des matières premières alimentaires, de l'énergie, à l'homme du 21e siècle qui ne peut plus désormais se passer des flux maritimes et qui devient « Homo shippiens ».

Cet homme nouveau devra continuer de fédérer tous les acteurs du monde maritime pour que la qualité, la sécurité, l'accès à des flottes modernes et compétitives au service des peuples ne soient plus des options, mais des impératifs stratégiques pour le développement harmonieux de notre civilisation.

Avec leur passion pour cette mer et pour ce monde maritime en évolution, les élèves des Ecoles de la Marine Marchande d'aujourd'hui seront les marins de demain ; acteurs sur la scène maritime, ils en feront leur profession. Dans ce numéro, nous avons suivi le parcours de quatre jeunes à l'aube de leur carrière qui ont choisi notre Maison pour sa flotte diversifiée et la richesse de ses activités. Transporter 90% du commerce mondial ne suffit plus... Embarquer pour rechercher des gisements de pétrole ou de gaz, pour poser des câbles télécom sous-marins ou des câbles de puissance pour acheminer l'énergie des éoliennes, voilà un nouvel horizon pour l'« Homo shippiens » en général et pour les marins qui feront demain en mer ce qui est souvent fait sur terre aujourd'hui. La mer, nouveau continent.

Gildas Maire

Directeur Général Finance-Administration



Homo shippiens

We are witnessing the emergence of a new age where intercontinental trade, especially via the sea, will continue its rapid expansion.

This will inevitably raise awareness of the importance of international maritime trade. Our profession has often played a pioneering role when it comes to regulation and monitoring, but its voice has not always been heard.

Today's shipowners remain very much on course to creating a safe, respected, reliable and fertile ecosystem for all the players in maritime transport, including shipyards, classification companies, banks, insurers, ports, shipowners and, of course, shippers and manufacturers.

21st-century man (and woman) will henceforth live with the sea, and not just next to it.

The recent storms have reminded landlubbers that the sea cannot be tamed something seafarers have always known.

The sea and the ships that sail on her also represent a vector of freedom. As we prepare to celebrate the 70th anniversary of the Normandy Landings, we should not forget that the sea was a source of hope for Europe during the long years of Occupation.

Such is the reliance of 21st-century man and woman on these global maritime flows that we can talk about the emergence of a new species: Homo shippiens.

Quality, safety and access to modern and competitive fleets for all nations should no longer be options, but strategic imperatives for the harmonious development of our civilisation. In order to achieve this, Homo shippiens will have to continue bringing together all the players in the maritime world.

Today's merchant navy cadets are tomorrow's professional seafarers players on the maritime stage. In this issue of Le Mag, we tell the stories of four such cadets, now on the brink of their careers, who chose to do their sea service with Louis Dreyfus Armateurs because of the diversity of our fleet and broad range of business activities. For as well as transporting 90% of the world's merchandise, ships are now being used to look for oil or gas reserves, and lay undersea telecommunications cables or power lines to bring wind energy ashore. In future, jobs that have traditionally been done on dry land will be done by seafarers out at sea, turning it into a new continent for Homo shippiens.

Gildas Maire

Chief Executive Officer Finance-Administration

01. ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

Fret-CETAM au service de la logistique d'Airbus / Fret-CETAM wins its wings

Réputé pour la diversité de ses activités, le Groupe Louis Dreyfus Armateurs intervient depuis dix ans pour l'industrie automobile en proposant aux constructeurs le transport maritime et la manutention portuaire de leurs véhicules. Ces deux maillons sont indispensables dans la chaîne logistique qui sépare les lignes de production des concessions. L'aventure débute en 2003 lorsque LD Lines se positionne sur l'axe Marseille-Tunis. L'incursion dans l'univers du transport automobile se poursuit en 2005 lors du lancement de l'autoroute de la mer Toulon-Rome conjointement avec l'armateur italien Grimaldi. Les voitures confiées par Gefco assureront le fond de cale de la ligne.

Cette même année, Louis Dreyfus Armateurs se lance dans la manutention des véhicules automobiles en rachetant Nicolas Frères à **James Elliot** qui, à 83 ans, souhaitait mettre un terme à son activité professionnelle. Aujourd'hui, les trafics d'Opel, de Fiat, PSA Peugeot Citröen et Renault sont les moteurs de la croissance des filiales Fret-CETAM et GLD Atlantique.



Historiquement conçus pour transporter les tronçons d'avions d'Airbus, les navires rouliers exploités par Fret-CETAM ont ouvert leurs ponts garages aux véhicules auto-



mobiles et aux remorques dès l'année 2010. Initiée avec des voyages à temps, cette nouvelle activité se consolide au fil des ans avec des contrats pluriannuels négociés auprès des grands constructeurs automobiles européens séduits par la régularité de la desserte Sud-Nord.

Depuis le 1er avril 2014, des véhicules Renault sortant des lignes de production de l'usine tangéroise de Melloussa embarquent une fois par semaine sur les rouliers VILLE DE BORDEAUX et BORE SEA,

affrétés par Airbus, pour être acheminés jusqu'à Montoir.

Au total, le constructeur français confiera 14 000 véhicules par an sur cet axe à Fret-CETAM. Ce contrat résulte de la collaboration avec Autotrans, prestataire logistique de Renault et commissionnaire de transport dont la maison mère n'est autre qu'Höegh Autoliners, actionnaire de Fret-CETAM aux côtés de LDA.

Renault a également confié à Fret-CETAM le transport maritime de 2500 véhicules entre Tanger et Tunis. Le 9 septembre 2013, Fret-CETAM, qui fonde de grands espoirs dans les potentialités de Tanger Med, effectue sa toute première escale au Maroc et élargit la traditionnelle route « Milk Run » d'Airbus. La rotation de quatorze jours dessert désormais : Montoir-Pauillac-Tanger Med-Tunis-Naples-Tanger-Cadiz-Montoir. La régularité du service constitue un argument pour convaincre les constructeurs automobiles implantés au Maroc.



Louis Dreyfus Armateurs has a well-deserved reputation for diversification, and for the past decade the group has been developing shipping and port handling services for motor manufacturers. 2003 saw the opening of the Marseilles-Tunis route. Two years later came the launch of the sea motorway linking Toulon and Rome, and the purchase of the stevedoring company Nicolas Frères. Today, Opel, Fiat, PSA Peugeot Citroën and Renault are all helping to drive the growth of Fret-CETAM and GLD Atlantique.

Car diversification for Fret-CETAM



Fret-CETAM's ro-ro ferries were designed to transport sections of Airbus aircraft, but since 2010, they have also been carrying cars and trailers, and motor manufacturers have not been slow to take advantage of the company's regular services between Northern Europe and the Mediterranean.

It was in 2009 that Airbus charged **Jean-Louis Cadoret**, project manager at Fret-CETAM, to reduce the number of empty journeys by negotiating trip or time charters. As part of an early six-month contract, VILLE DE BORDEAUX carried trailers between Naples and Sicily for the operator TTT Lines, while

Montoir et Tunis desservis depuis Tanger

« Ce nouveau trafic pérennise notre desserte du port de Tanger. Depuis le terminal RoRo, les rouliers afficheront complet à l'appareillage pour Montoir grâce aux trafics mixtes véhicules et remorques. Dans le sens Montoir/Tanger et Montoir/Tunis, nous travaillons également avec ATL, agent de LD Lines à Montoir, au développement de nouveaux trafics de produits

agricoles en remorques routières qui devraient apporter les premiers résultats dans le courant de l'année », explique Jean-Louis Cadoret. Le responsable projet de Fret-CETAM jette un coup d'œil dans le rétroviseur. Que de chemin parcouru depuis 2009 lorsqu'Airbus lui confie la mission d'optimiser les routes maritimes des navires rouliers en recrutant du fret afin d'éviter les retours à vide. La diversification s'engage progressivement avec à la fois des affrètements à temps et au voyage. Ainsi, durant six mois, le VILLE DE BORDEAUX assurera pour le compte de l'opérateur TTT Lines, le transport de remorques routières entre Naples et la Sicile. Des voyages Pasajes/Hambourg - Pasajes/Zeebrugge et Vigo/Mostaganem seront effectués pour le compte d'UECC avec à bord des véhicules Opel. « Quelque 9000 véhicules ont voyagé en charter sur les CITY OF HAMBURG et CIUDAD DE CADIZ entre 2011 et 2012 », poursuit Jean-Louis Cadoret. Opel a donné un coup d'accélérateur à cette diversification en remettant 21 000

véhicules à Fret-CETAM en 2013. « Les véhicules fabriqués à l'usine Opel de Saragosse embarquent sur le CITY OF HAMBURG à Pasajes pour être livrés à Hambourg après trois jours de mer. Nous planifions les rotations des navires sur une base annuelle avec des ajustements mensuels pour tenir compte du rythme de production d'Airbus. Une fois les composants des Airbus A380 débarqués à Pauillac, les rouliers effectuent un crochet de dix heures pour charger les véhicules », explique Jean-Louis Cadoret qui entend bien pérenniser ce contrat sur le long terme.

Avions à l'aller, voitures au retour, la flotte Airbus joue désormais sur tous les modes !

Renault-Nissan Tanger confie ses véhicules à Nicolas Frères



Depuis début avril, la société Nicolas Frères assure la manutention des nouveaux véhicules de marque Dacia fabriqués dans l'usine Renault-Nissan de Tanger. Ce nouveau trafic portera à plus de 75 000 le nombre de véhicules manutentionnés sur le terminal de Fos-sur-Mer en 2014 par la filiale à 100% de Louis Dreyfus Armateurs.

Lodgy, Dokker et autres Sandero débarqueront des navires de Neptune Lines dès avril 2014 sur la

Darse 3 du Grand Port maritime de Marseille (GPMM) selon un flux prévisionnel de 23 000 véhicules par an. Au terme d'un appel d'offres, la centrale d'achats Renault-

some 9,000 Opel vehicles were carried on CITY OF HAMBURG and CIUDAD DE CADIZ between Pasajes, Hamburg, Zeebrugge and Vigo/Mostaganem in 2011 and 2012. Last year, this figure rose to 21,000, as "vehicles from the Opel assembly line in Zaragoza are taken on board CITY OF HAMBURG in Pasajes and arrive in Hamburg after three days at sea [...]. Once the com-

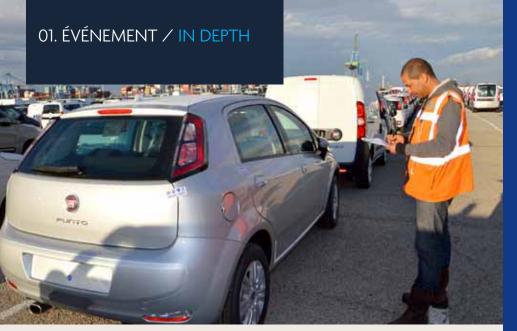


ponents for the Airbus A380 have been unloaded at Pauillac, the ro-ro makes a 10-hour detour to load the vehicles".

In September 2013, the Airbus milk run was extended to Morocco, creating a fortnightly round trip (Montoir, Pauillac, Tanger-Med, Tunis, Naples, Tanger-Med, Cadiz and Montoir). Since April 1st, for example, as part of their weekly run, VILLE DE BORDEAUX and BORE SEA have been collecting vehicles manufactured at Renault's Melloussa plant near Tangier and taking them to Tunis or to Montoir. This contract, involving 14,000 vehicles each year, was negotiated with Renault's logistics provider Autotrans, a subsidiary of Höegh Autoliners, which just happens to be a joint operator of Fret-CETAM, alongside LDA.

Nicolas Frères gets a handle on Renault

Since the stevedoring company Nicolas Frères was purchased by LDA in 2005, the number of vehicle movements at the Fos-sur-Mer terminal near Marseilles has almost doubled. In 2011, it topped the 100,000-mark, with imports of 60,000 vehicles and exports of 45,000 to Turkey and Algeria. Since then, figures have dipped slightly, reflecting a general downturn in the motor market. The 2009 ban on imports of vehicles more than three years old initially



Nissan Purchasing Organization (RNPO) a retenu TEA, filiale logistique automobile du groupe familial Charles André, pour organiser la logistique et la distribution nationale pour les trois prochaines années des Dacia produites dans la nouvelle usine de Melloussa au Maroc. Historiquement présente sur le terminal Brûle-Tabac, la société Nicolas Frères s'est vu confier le déchargement des véhicules depuis les navires et la gestion sur parc. « C'est une excellente nouvelle », se réjouit **Philippe Cheviron**, directeur général de Nicolas Frères.

Depuis 2005, année du rachat de Nicolas Frères par Louis Dreyfus Armateurs, le nombre de véhicules manutentionnés sur le terminal a presque doublé, passant de 66 000 unités à plus de 100 000 en 2011. Cette année-là, le trafic avait atteint un record historique avec 60 000 véhicules importés et 45 000 exportés vers l'Algérie et la Turquie. Depuis, l'activité a décliné avec le ralentissement général du marché automobile. Le choix de Renault-Nissan de passer par Fos-sur-Mer devrait contribuer au redressement progressif de l'activité : l'usine marocaine connaît une montée en puissance depuis octobre 2013 avec le lancement de sa phase 2 et prévoit une production annuelle de 340 000 véhicules. Pour Philippe Cheviron, 2014 devrait être une année transitoire sachant que l'industrie automobile consti-

tue un marché très fluctuant en raison de l'activité économique et des schémas logistiques des constructeurs.

« Cette année, nous devrions traiter entre 75 000 et 80 000 véhicules », avance Philippe Cheviron qui compte deux principaux clients commissionnaires de transport et logisticiens : TEA et Gefco.

Filiale dédiée à la logistique automobile du groupe Charles André, TEA dispose depuis fin 2013 d'un terminal d'une superficie de 9 ha pour une

capacité de stockage de 20 000 véhicules. Sur ce terminal, TEA propose un service PDI (Pre-Delivery Inspection) grâce à la création d'un atelier destiné à préparer les véhicules avant leur livraison chez les concessionnaires. A la suite d'un appel à projets, TEA s'apprête à signer avec le GPMM un accord pour porter la surface à 14 ha, permettant ainsi de stocker 28 000 véhicules et d'en traiter au moins 60 000 par an.

En parallèle, Nicolas Frères opère également les véhicules pour le compte de Gefco qui dispose de 16 ha. « Avec les dockers, nous organisons le déchargement et le

boosted the Algerian market, but since then, "business has flatlined because of the difficulty Algerians have buying cars on credit", comments Nicolas Frères' managing director **Philippe Cheviron**. As for Turkey, it is also a major exporter, producing nearly a million units each year. Commercial vehicles destined for the French market are assembled in plants operated by Fiat and PSA Peugeot Citröen, and shipped from the port of Gemlik by Grimaldi, which also carries consignments of Fiat models loaded at Salerno.

Historically based at the Brûle-Tabac quay, Nicolas Frères has two key automotive logistics customers. TEA, part of the Charles André transport group, has just opened a new terminal with 9 hectares of open storage for 20,000 finished vehicles, plus a workshop providing a pre-delivery inspection (PDI) service for vehicles before they are sent on to dealers. In the wake of a call for tender, it is about to sign a contract with the Greater Marseilles port authority to further extend its storage capacity to 28,000 vehicles, enabling it to process at least 60,000 units per annum. Meanwhile, automotive logistics giant Gefco operates a 16-hectare site, with 70% of vehicles arriving by rail from PSA Peugeot Citröen's three French assembly lines. As well as unloading and loading the cars, Nicolas Frères "manages the vehicle park, checks the vehicles, and organises the loading onto the ships. That represents 2,500 dockworker days per annum", explains manager Eric Elliot.



The presence of a huge combine harvester on the quayside, waiting to be shipped to Israel, is an eloquent reminder that Nicolas Frères is always looking to develop its liner cargo services — not just rolling cargo, but also "conventional cargoes loaded on Mafi roll trailers". Even so, the presence of row upon row of gleaming cars clearly shows where the mainstay of its business

01. ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

chargement des véhicules qui arrivent à 70 % par wagons. Ils sont acheminés par voie ferrée depuis les usines françaises de PSA Peugeot Citröen (Poissy, Mulhouse, Rennes) jusqu'à Fos-sur-Mer. Nous gérons le parc, contrôlons les véhicules et organisons l'embarquement sur les navires. Cela représente 2500 journées dockers par an », explique **Eric Elliot** responsable du terminal. Nicolas Frères a un effectif de 13 salariés et emploie de la main d'œuvre docker recrutée chaque jour auprès du Gemfos.



Principaux débouchés à l'export : la Turquie, Israël, la Grèce, Chypre et l'Algérie. Avec une production annuelle de près d'un million de véhicules, la Turquie constitue indéniablement le tout premier marché aussi bien à l'import qu'à l'export. Des usines turques de PSA Peugeot Citröen et Fiat à Tofas (Bursa), sortent de nombreux modèles d'utilitaires et notamment les Citröen Nemo, Peugeot Biper, Fiat Doblo et le fourgon Fiorino destinés au marché français. Ces véhicules embarquent dans le port de Gemlik sur les navires Grimaldi qui alimentent, à raison d'une escale hebdomadaire, le marché français ; embarquent également à Salerne les Fiat (Panda, Punto, Fiat 500 L) et les Alfa Romeo.

« L'export de véhicules Peugeot neufs vers l'Algérie marchait fort ces dernières années en raison de l'interdiction en 2009

d'importer des véhicules de moins de trois ans. Ces derniers temps, l'activité a chuté en raison des difficultés d'accès au crédit automobile des Algériens », explique Philippe Cheviron qui remet les véhicules neufs à CNAN ou à UECC à destination de Mostaganem ou de Djen Djen.

« Outre notre activité de "contract cargo" portant sur des lots de véhicules neufs, nous essayons de développer également le "liner cargo" qui complète ces volumes de voitures neuves », précise le dirigeant de Nicolas Frères. C'est ainsi que la société s'attache aux côtés des agents maritimes à proposer toutes sortes de fret roulant. Ainsi une imposante moissonneuse batteuse stationnait sur le quai en février dernier dans l'attente d'un embarquement vers Israël. « Nous chargeons également du fret conventionnel sur mafis », précise encore Eric Elliot. Une activité marginale au regard des milliers de véhicules stationnés, méticuleusement alignés sur les terminaux.

Un capitaine aux commandes

Philippe Cheviron a débuté sa carrière sur l'eau. Officier de la Marine marchande, capitaine de première classe, il a navigué aux Chargeurs Réunis puis chez Services et Transports sur des pétroliers et paquebots à voile. A 35 ans, il pose sac à terre pour rejoindre et développer l'armement Viking. En 2001, il découvre l'univers de la manutention des véhicules et rejoint le Groupe LDA en 2005 pour superviser l'activité de Nicolas Frères à Fos-sur-Mer. ■

now lies. As the result of a contract won by TEA, Nicolas Frères has started handling Dacia vehicles manufactured at the new Renault-Nissan plant in Melloussa near Tangier, bringing to more than 75,000 the number of vehicles it loads and unloads annually at Fos-sur-Mer. The three-year contract is expected to involve some 23,000 vehicles per year, delivered to the port by Neptune Lines. Not surprisingly, Philippe Cheviron hails the deal as "excellent news". With the ongoing development of the Melloussa plant, which is set to reach an annual production of 340,000 vehicles, he sees 2014 very much as a year of transition towards even greater expansion of the company's automotive business.



In the driving seat

After an early career working on oil tankers and passenger sailing ships, Captain **Philippe Cheviron** came ashore at the age of 35 to work for the shipowners Viking. In 2001, he discovered the world of vehicle handling, and four years later joined LDA to oversee Nicolas Frères' operations at Fos-sur-Mer.



02. ZOOM / CLOSE-UP

John Platsidakis, président d'Intercargo / John Platsidakis, chairman of Intercargo



ntercargo, acronyme d'International Association of Dry Cargo Shipowners, regroupe les armateurs et opérateurs de vracs secs. Basée à Londres, cette association fonctionne avec seulement quatre permanents et un représentant à Hong Kong. Depuis mai 2012, John Platsidakis préside Intercargo. Entretien.

Quelles sont les réalisations auxquelles Intercargo a contribué?

La force d'Intercargo réside dans sa capacité à fédérer des armateurs responsables pour discuter de la sécurité, de l'environnement et présenter ses travaux à l'OMI. Récemment, au niveau technique, nous avons ouvert le dialogue sur la liquéfaction de certaines cargaisons. Nous avons apporté notre expertise aux contrôles par l'Etat du port (PSC) pour

la formation des agents contrôleurs et proposé des représentants aux instances gouvernementales pour débattre de

La capacité des vraquiers a augmenté de façon exponentielle

la liquéfaction des cargaisons et mieux la combattre. Nous avons fourni de nombreux commentaires à l'IACS (Association Internationale des Sociétés de Classification) sur les « Règles

structurelles communes ». L'industrie aura une ligne directrice pour la conception de vraquiers de future génération plus sûrs. Enfin, notre publication annuelle *Benchmarking Bulk Carriers* permet aux membres de comparer leurs performances PSC à la moyenne mondiale.

Comment évolue la flotte de vraquiers ces dernières années?

La flotte de vraquiers a augmenté de façon exponentielle. De 7553 en 2011, nous sommes passés à plus de 9000

en janvier 2014. Dans le même temps, les tailles des navires ont augmenté. On notera en particulier l'apparition de minéraliers de 400 000 tonnes de port en lourd. Le canal de Panama, bientôt

Intercargo is the short name for the International Association of Dry Cargo Shipowners. It is an international direct-entry trade association for dry cargo shipowners and operators. London-based, all of our work is accomplished with a secretariat of just four full-time staff, together with one part-time representative in Hong Kong.



What are the main achievements of Intercargo?

We believe that Intercargo's main strength is to bring together responsible and high-quality shipowners to discuss safety and the environment and to present those views to IMO. Most recently, at technical level, we have opened dialogue on cargo liquefaction at IMO and with P&I interests. We have provided expertise to Port State Control MoUs to train PSC officers and we have provided representatives at

government level to discuss cargo liquefaction and how to combat it. Also on a technical basis, and involving the key input of companies such as Cetragpa, we have provided extensive comments to IACS on 'Harmonised Common Structural Rules'. This will provide certainties to the industry in respect of safe design of bulk carriers fit for the next generation and beyond. Finally, our Benchmarking Bulk Carriers publication produced annually since 2005, continues to allow members to benchmark their own PSC performance against the world average.

What is your scope of intervention?

Intercargo's strategic efforts are concentrated on certain priority issues, resulting in an 11-issue Work Programme set by our Executive Committee. The work programme covers topics of both a general nature and those specific to the dry bulk industry. The topics we work on are as follows: air emissions (technical and non-technical), cargoes, casualties, criminalisation, design standards, environment, loading rates, piracy, Port State Control performance and benchmarking, reception facilities (Marpol Annex V), and training, manpower and human element.

Can you describe the evolution of the fleet?

Dry bulk capacity has grown exponentially in recent years; our figures show that the number of bulk carriers (all types, over 10,000 Deadweight) has grown from 7,553 in 2011 to around 9,000 by January 2014. There are many sizes of bulk carrier in service today, including handysize, handymax, Panamax and capesize plus a number of other bulk carrier types that have been built specifically in order to be accommodated in ports with limiting navigational parameters such as Kamsarmax and Dunkirkmax. Of particular note is the recent evolution in the size of the largest ships, with a series of very large ore carriers being built with a deadweight of over 400,000 tonnes. The newly enlarged Panama Canal will also spawn a new, larger Panamax type ship. The ordering boom has left us with a young fleet with an average age of about 9 years old, although future deliveries will be, we think, less than the 630 bulk carriers we saw delivered in 2013.

What are the various bodies attached to Intercargo and what is their role?

Intercargo is an independent, UK-based not for profit company and our main role is to work with



élargi, devrait également engendrer de nouveaux navires de type post-Panamax. Le boom des commandes a rajeuni à 9 ans l'âge moyen de la flotte. Les prochaines livraisons seront probablement inférieures aux 630 vraquiers reçus en 2013.

Quelles sont les différentes instances rattachées à Intercargo et quel est leur rôle?

Nous collaborons avec nos membres, les régulateurs et d'autres associations maritimes afin de veiller à la sécurité du transport maritime et faire en sorte qu'il soit efficace et respectueux de l'environnement tout en étant rentable. Nous participons activement à l'élaboration de la législation mondiale par l'Organisation Maritime Internationale et d'autres organismes similaires.

En outre, pour parler d'une seule voix lors de l'élaboration de la politique de l'industrie maritime, Intercargo participe à la « table-ronde » - un groupe informel d'associations internationales de transport maritime dont les membres sont le BIMCO, l'ICS, Intercargo et Intertanko.

Intercargo est également membre du Baltic Exchange.

Quel est le tonnage mondial transporté sous forme de vrac et quelle est la principale matière transportée ?

Selon l'ONU, plus de 6 milliards de tonnes de vracs secs ont été transportées en 2012 par voie maritime. A eux seuls, minerai de fer, charbon et céréales en représentent près de la moitié. Les vraquiers transportent aussi un grand nombre de cargaisons de vracs secs moins connus : le code IMSBC de l'OMI recense plus de 150 différents types de cargaisons.



Quel rôle jouent Louis Dreyfus Armateurs / Cetragpa au sein d'Intercargo ?

Cetragpa entretient une relation au long cours avec Intercargo. Depuis son adhésion en 1995, la compagnie est un adhérent actif. En participant régulièrement à la fois à notre Comité technique et au Comité exécutif, le groupe apporte une contribution de qualité dans la stratégie globale d'Intercargo. Les représentants actuels du Groupe Louis Dreyfus Armateurs, Edouard Louis-Dreyfus et François Thomas siègent respectivement au Comité exécutif et au Comité technique.

Le groupe siège également au conseil d'administration de l'association des armateurs européens (ECSA).

our members, the regulators and other Shipping Associations to ensure that shipping operates safely, efficiently, environmentally and profitably. To do this, we actively participate in the development of global legislation through the International Maritime Organization and other similar bodies. In addition, in order to help present a unified voice in the creation of industry policy, Intercargo works as part of what is known as the 'Round Table' membership of which consists of BIMCO, ICS, Intercargo and Intertanko. Intercargo is also a member of the Baltic Exchange.

What is the world's tonnage transported in bulk and what are the main commodities transported?

According to the UN, the total global tonnage of dry bulks carried in 2012 was over 6 billion tonnes. The three main commodities carried are iron-ore, coal and grain. Bulk carriers also carry a large number of lesser-known dry bulk cargoes; in fact, the IMO IMSBC Code (the mandatory Code that gives the guidelines for the safe loading, carriage and unloading of cargoes in bulk), lists over 150 different types of cargoes.

What is the role of LDA/Cetragpa within Intercargo?

Cetragpa has a long association with Intercargo having joined in 1995, and is an active participant since joining. By regularly participating in both our Technical Committee and Executive Committee meetings providing high-quality input into the overall Intercargo strategy. The current LDA Group representatives on our Executive Committee and Technical Commitee are respectively **Edouard Louis-Dreyfus** and **François Thomas**. The Group is also currently on the Board of Directors of the Brussels based European Communities Shipowners' Associations (ECSA).

1980

Intercargo, fruit de l'initiative d'Antony J. Chandris en 1978, est un forum international d'armateurs de vracs secs qui leur permet d'échanger sur leurs préoccupations communes. La première assemblée générale de l'Association s'est tenue le 23 avril 1980 à Londres.

Intercargo was the brainchild of the late Antony J. Chandris who had realised that there was a need for an international forum for individual dry cargo shipowners: a forum where they could meet to discuss matters of mutual interest and concern. Support for the idea was canvassed among other dry cargo shipowners in 1978 and the first General Meeting of the Association took place on 23rd April, 1980 in London.

Trois comités

La stratégie et les activités d'Intercargo sont régies par un Comité exécutif supervisé par un Comité de Surveillance de cinq membres. Ensemble, ils décident des actions futures et des objectifs de l'association. Intercargo dispose également d'un « Comité technique » (TC) dont François Thomas est membre depuis 2004.



Chargé d'examiner les questions techniques et environnementales relatives à l'association, il se réunit deux fois par an en même temps que le Comité exécutif. Les réunions du Comité technique sont également l'occasion de partages d'expériences entre les armateurs et opérateurs de vraquiers. Les sujets traités sont très variés comme par exemple les problématiques du traitement des eaux de lavage des cales, des cadences de chargement dans les ports brésiliens et australiens, de la liquéfaction des cargaisons de nickel ou des problèmes techniques de construction.

Selon les sujets, François Thomas communique avec Cetragpa, les services techniques ou encore le département des constructions neuves. Concernant les cadences de chargement, le directeur QHSE du Groupe LDA se souvient qu'il avait sollicité, il y a quelques années, les commandants des vraquiers de la flotte afin de collecter toutes les informations opérationnelles des ports de chargement brésiliens (quantité de ballast maximum exigée avant l'accostage, enfoncement de l'hélice, manœuvrabilité, séquences de chargement...).

« Le comité technique d'Intercargo a beaucoup travaillé sur ce sujet et ses travaux ont permis l'émission d'une circulaire de l'OMI "Additional considerations for the safe loading of bulk carriers". Cette circulaire n'aurait jamais vu le jour sans l'intervention d'Intercargo », souligne François Thomas.

Intercargo compte actuellement plus de 160 membres titulaires et associés propriétaires ou exploitant de navires. Les principaux armements de vracs secs sont Chinois, Japonais et Grecs. Les membres associés sont des organisations qui fournissent des biens ou des services au secteur du vrac sec.

Three Committees

The activities and strategy of Intercargo are governed by an Executive Committee (EXCOMM) and overseen by a five-member Management Committee.

Intercargo also has a Technical Committee (TC) which considers technical matters relevant to Intercargo. This Committee also meets twice per year at the time as the Executive Committee meeting. The TC Louis Dreyfus Armateurs representative since 2004, François Thomas, reports back either to Cetragpa or to LDA's technical or newbuilding departments. He is impressed by the committee's work, citing the publication of an IMO circular on the safe loading of bulk carriers in response to concerns first raised by LDA's QHSE director. "This circular would never have seen the light of day without Intercargo's intervention."

Intercargo currently has over 160 Full and Associate members. Full members are those that own or operate ships, and Associate members are organisations that supply goods or services to the dry bulk sector. Main owners of bulk carriers are from China, Japan and Greece.

11 axes de travail

Le programme d'Intercargo se concentre sur 11 thématiques fixées par le Comité exécutif : émissions atmosphériques, cargaisons, accidents, criminalisation, normes de conception, environnement, tarifs de manutention, piraterie, performance des contrôles par l'Etat du port et analyse comparative, installations de réception (Annexe V de Marpol), formation, la main-d'œuvre et l'aspect humain.



03. GRAND LARGE / HIGH SEAS

Apprentissage du métier de marin, une formation au long cours / Four merchant navy cadets tell their stories



Devenir marin. Pour certains, ce rêve est en passe de devenir réalité. Les jeunes élèves en immersion totale sur les navires durant des stages d'un, deux voire quatre mois, mettent en pratique deux à trois années de formation théorique dans les établissements de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM). A bord, ils apprennent leur métier tant sur le plan technique qu'humain au contact de l'équipage. Nombreux sont ceux qui choisissent notre compagnie pour la diversité de la flotte et des missions. Rencontre avec les marins de demain.



VICTOR DE PARSCAU

A 23 ans, Victor De Parscau a déjà un bagage à la Corto Maltese. Au fil de ses stages embarqués, ce jeune élève plonge dans l'univers si particulier des navigants. Les voyages au long cours forgent son mental et lui ouvrent l'esprit.

Pour les terriens, la joie de l'embarquement reste un vrai mystère... Victor, lui, s'enthousiasme à l'approche du départ. « Mes camarades se demandent comment je fais pour partir et quitter ceux

que j'aime », explique cet élève de 4e année sur l'ILE D'AIX. Avoir le pied marin ne suffit pas. L'aptitude d'un vrai navigant se mesure aussi à sa capacité à résister à l'éloignement de ses proches. Pour le coup, Victor a été habitué dès sa plus tendre enfance aux départs et retrouvailles.

« Mon père était marin au commerce et je n'ai jamais souffert de son absence. Ma famille m'a transmis la passion de la mer et l'envie de voyager », explique-t-il. A 10 ans, Victor quitte la métropole pour vivre en famille une année en Thaïlande. Au large de Phuket, il s'adonne à la planche à voile, apprend

à naviguer et réalise que sa vie professionnelle sera en mer. Dès la première année d'ENSM, il embarque sur un navire de forage mais son véritable coup de cœur sera le stage sur le JEAN LD. A bord du vraquier, il se passionne pour le moteur lent deux temps tout en goûtant la navigation au long

I'ai mûri et appris tellement de choses

cours. « C'était vraiment formidable. Je suis parti d'Australie pour aller en Chine puis, après une opération de soutage à Singapour, nous avons fait escale au Brésil. Cette navigation correspondait vraiment à ce que j'imaginais ». En septembre 2013, il découvre le roulier VILLE DE BORDEAUX. Lors du passage du détroit de Gibraltar, les officiers lui enseignent l'application pratique des « règles de barre », la détermination des manœuvres appropriées pour éviter les abordages. « J'ai également su identifier tous les feux la nuit », raconte Victor qui, à la passerelle, s'est familiarisé avec le radar, l'ECDIS et l'AIS. Encore cinq mois de navigation comme élève, avant de passer lieutenant et d'assurer son premier quart seul. « J'ai mûri, appris énormément et développé un certain goût pour la liberté », lance Victor.

Becoming a mariner is a lengthy process, as it involves not just two or three years of formal training at a maritime academy (Ecole Nationale Supérieure Maritime, ENSM), but also regular periods of sea service some of them lasting several months at a time. Because of the diversity of its vessels and assignments, many cadets choose to do their service with Louis Dreyfus Armateurs. Le Mag interviewed four of them.

Currently serving on board the cable-laying vessel ILE D'AIX, 23-year-old **Victor De Parscau** is now in his fourth year at ENSM.

As well as having sea legs, cadets need to be able to cope with leaving their loved ones behind, but this is no problem for Victor, as his own father was in the merchant navy so he was accustomed to his long absences from a very early age. When he was 10, the family moved to Thailand, where he first learned to sail and surfboard, and realised that he wanted a life on the ocean wave. His first experience as a cadet was on board a drilling vessel, but it was a spell on the bulk carrier JEAN LD that confirmed he had made the right career choice. "It was really great. We sailed from Australia to China, then after a bunkering operation in Singapore, we stopped off in

Brazil. It was exactly how I'd imagined it would be". In September 2013, he found himself on board the VILLE DE BORDEAUX ro-ro. The passage through the Gibraltar Straits provided a prime opportunity for him to learn how to put the steering and sailing rules into practice, in order to avoid collisions, while he was also able to familiarise himself with radar, the electronic chart display information system (ECDIS) and automatic identification systems (AIS). Another five months of sea service, and he will be obtain his certificate of competency and be able to keep watch on his own. "I've matured, learned a huge amount and got a real taste for freedom".

03. GRAND LARGE / HIGH SEAS

ALEXANDRE BERTIER

Provençal, inscrit en licence mathématique et informatique, Alexandre Bertier prend alors conscience qu'il ne pourra assouvir sa quête d'horizons lointains dans un bureau. Il décide en 2010 de changer de cap en entrant à l'ENSM de Marseille et découvre alors l'univers de la Marine Marchande.

💶 J'avais hâte de partir en mer 🗾

« Les quatre premiers jours, je me perdais dans les coursives. Les navires sont de vrais labyrinthes ! ». Une fois ses repères trouvés, Alexandre Bertier a commencé à apprivoiser les imposants navires de LDA et à se familiariser avec cet univers qu'il ne connaissait que sur classeurs et feuilles de cours. « A l'école, j'avais hâte de partir en mer. A mon arrivée à bord, j'ai été vraiment bien accueilli », se souvient Alexandre.

« Nous remplissons un questionnaire de familiarisation nous conduisant à consulter la documentation du bord, découvrir les plans de la tuyauterie, de la machine », explique Alexandre qui gagne en autonomie au fil des semaines. Elève en quatrième année de l'ENSM, ce jeune homme prédestiné à devenir informaticien, est embarqué sur le câblier ILE D'AIX après avoir fait ses armes sur le roulier CITY OF HAMBURG.

Son premier contact avec Louis Dreyfus Armateurs s'est déroulé lors des rencontres annuelles élèves/armateurs à l'école de la Pointe Rouge à Marseille. « J'avais des propositions de plusieurs compagnies », avoue Alexandre. Résolu à ne pas transporter du pétrole ni des boîtes, ce passionné de navires techniques, diplômé élève officier de lère classe de la marine marchande devra cumuler douze mois de navigation comme élève avant d'obtenir son Brevet d'officier de la marine marchande.



JEAN-MARIE PINSON

Jean-Marie n'est pas prêt d'oublier ce jour de décembre 2013 où il embarque comme officier mécanicien sur l'ILE D'AIX son Brevet d'officier chef de quart machine en poche. Il nous livre les détours de son parcours professionnel pour le moins atypique.

L Quand l'élève devient officier **!!**

Suresnes, 16 décembre. Jean-Marie Pinson pousse les portes de la maison de Louis Dreyfus Armateurs pour enfin signer son premier vrai contrat de travail dans la marine marchande. Pourtant, il n'est pas en terre inconnue et reconnaît au service équipage quelques visages d'anciens navigants

côtoyés au cours de ses stages embarqués. L'élève devient enfin officier tout en sachant que l'école n'est pas vraiment finie. « Dans deux ans et demi je vais devoir retourner à l'ENSM pour passer mon diplôme de chef mécanicien illimité », explique-t-il. A l'aune de sa carrière de navigant, Jean-Marie a multiplié les expériences. A 30 ans, Jean-Marie a déjà un parcours bien rempli. Titulaire d'un master « Conduite de projets » en sciences et techniques des activités physiques et sportives, il valide son diplôme lors d'un stage sur la certification des chantiers de mécanique navale. Ce Paimpolais ne compte pas de marins dans sa famille, pourtant il sent qu'il a la fibre du navigant. « J'ai fait de la voile à haut niveau et puis tout s'est



Becoming a sailor was certainly not Alexandre Bertier's childhood ambition. He initially embarked on a degree in maths and IT, but quickly realised that office life was not for him, and in 2010 enrolled at the maritime academy in Marseilles. After months of dry-as-dust theory, he "couldn't wait to go to sea", and was thrilled by the warm welcome he received when he finally arrived on board the ro-ro CITY OF HAMBURG, even if it took him a few days to find his way around the "maze" of corridors. "We're given a questionnaire to fill in that helps us familiarise ourselves with the ship, because it involves consulting the ship's documents and the machinery and piping plans". Like Victor, he is currently working on board ILE D'AIX, which suits him down to the ground, as he definitely prefers "technical vessels" to oil tankers or container ships. Indeed, this is the main reason why he chose to do his service with LDA even though he had had "several offers from other companies". Currently a Cadet First Class, he will have to complete a further 12 months at sea before he is eligible for officer certification.

Like Alexandre, 30-year-old **Jean-Marie Pinson** started his working life in an entirely different field, gaining a master's degree in project management. A long history of high-level competitive sailing eventually led him to set up his own company specialising in race yacht preparation. Three years later, however, the recession hit and he decided to enrol on an engineering course at the maritime academy in Saint Malo. His first taste of sea time with LDA was on board a cable-laying vessel, with its fascinating array of equipment, ranging from ROVs and ploughs to cable machinery and dynamic positioning systems. "During my first trip, I did jobs I'd never done before... and with each job I did, their trust in me grew". He particularly appreciated working as part of a closely-knit team and enjoyed the social

enchaîné très simplement », raconte-t-il. En effet, de régate en régate, il finit par créer en 2007 sa propre entreprise spécialisée dans la préparation des bateaux de course.

Les vents contraires de la crise économique le poussent à raccrocher trois ans plus tard. Il intègre alors l'Ecole de Saint-Malo et se lance dans la filière « B », la filière machine. De stage en stage, il découvre au sein de LDA la diversité des navires. « Sur les câbliers, la diversité des équipements (ROV, charrue, machines à câbles, positionnement dynamique) rend la navigation d'autant plus intéressante et riche. Nous avons dernièrement démonté en grande partie un moteur pour visiter un damper. J'ai effectué au cours de ce premier embarquement des travaux que je n'avais jamais réalisés auparavant. Je découvre le navire un peu plus chaque jour. Avec le Chef et le Second, nous travaillons conjointement, nous sommes une équipe soudée. Et, au fur à mesure des travaux réalisés, ils me font chaque jour un peu plus confiance », souligne Jean-Marie.

Au fil des mois, il a su trouver son équilibre entre vie professionnelle et temps de repos appréciant la vie en communauté et les repas partagés. « Sur le LODBROG, j'étais le spécialiste des tartes aux citrons », s'amuse-t-il. Après avoir navigué sur les rouliers et les câbliers, Jean-Marie est désormais sûr d'une chose : « J'aime vraiment la mer ! ».

MARIE GUILMARD

Entourée de marins depuis sa plus tendre enfance, Marie Guilmard, jeune bretonne de 23 ans, s'est naturellement engagée dans cette voie. Sa carrière sera sur l'eau et de préférence à la passerelle. Ses douze mois de navigation maintenant achevés, elle se prépare, une fois son brevet imprimé, à occuper la fonction d'officier de quart.

« Ni homme, ni femme, tous marins ! Nous sommes à bord pour travailler », tranche Marie Guilmard. La mer a en effet bercé sa jeunesse durant ses loisirs et les réunions de famille. « Je pratique la voile et j'ai trois oncles navigants, deux au commerce et un dans la Marine Nationale », raconte la jeune femme déterminée elle aussi à assouvir sa passion de la mer. Ses stages de lère et 2e année d'ENSM la conduisent vers des destinations lointaines. Elle vogue vers les Antilles, les Emirats et l'Asie sur un porte-conteneurs et découvre le



03. GRAND LARGE / HICH SEAS

life on board ship, not least the communal mealtimes ("On LODBROG, I was the king of the lemon tart"). In December, he signed his first work contract in the merchant navy with LDA, as an engineer officer of the watch on board ILE D'AIX, although "in two and a half years' time, I'll have to go back to the academy to study for my chief engineer unlimited certification".



Lest anyone should think that seafaring is still a strictly male preserve, our fourth cadet is 23-year-old Marie **Guilmard**. For her, "there are no men or women, only sailors! And we're all on board to work". Breton born and bred, she naturally has the sea in her blood, for not only is she an accomplished yachtswoman, but two of her uncles are in the merchant navy and a third is in the French Navy. Join the navy and see the world is a slogan that certainly rings true for Marie, as she began her sea service on board a container ship that took her to the West Indies, the United Arab Emirates and Southeast Asia, after which she discovered the coast of Greenland from the deck of a cruise ship. It was her classmates at the maritime academy in Le Havre who first told her about LDA, and with some persistence, she managed to negotiate three months on PIERRE LD, and a further three months on OCEANIC CHALLENGER. She was immediately made to feel like part of the team. "Even if we're only cadets, once on board we're regarded as proper sailors". During her time on board the seismic vessel managed by GeofieLD, a joint venture between LDA and CGG. "the engineers explained how the streamers and the acquisition systems work, then halfway through my time, the captain transferred me to the bridge and I learned how to manage a watch, where the main priority is to prevent the streamers from being damaged by other ships". Her landlubber chums cannot quite understand the lure of the sea, nor the attraction of the confined conditions of shipboard life, but once she has caught up with friends and family, Marie cannot wait to be off again. Having just completed the obligatory 12 months of sea time, she will shortly be taking up a post as officer of the watch.

03. GRAND LARGE / HIGH SEAS

Groënland depuis un paquebot. Sur les bancs de « l'hydro » au Havre, ses camarades lui parlent des navires industriels de « la Dreyfus ». Elle frappe à la porte de la Maison, insiste. Sa persévérance paye. Elle embarquera trois mois, l'été dernier, sur le PIERRE LD et trois mois encore sur l'OCEANIC CHALLENGER. « J'ai rejoint le navire qui se trouvait en cale sèche au Danemark. Ce fut une véritable opportunité en tant qu'élève pour le découvrir de façon approfondie. Ce fut une période intense et, dès mon arrivée, j'ai rejoint la machine. J'étais tout de suite dans le bain, épaulée par le second et le lieutenant. Même si nous sommes élèves, à bord, nous sommes considérés comme des marins à part entière avec un

Les élèves, des marins à part entière **55**

véritable esprit de cohésion », souligne Marie, attirée par la sismique. Elle découvre ainsi le particularisme de la navigation avec un dispositif d'acquisition de données géophysiques remorqué de 12 kilomètres de long et la collaboration étroite entre les équipes de GeofieLD et les techniciens de CGG. « J'ai reçu un bel accueil aussi bien par les marins que par les techniciens qui m'ont expliqué le fonctionnement des streamers et des systèmes d'acquisition des données. A la moitié de mon embarquement, le commandant m'a affectée



à la passerelle. J'ai appris la gestion du quart passerelle en sismique où il faut à tout prix protéger les streamers des dommages que pourraient causer les autres navires. Ceci se fait en coordonnant l'activité de deux navires de soutien dédiés, en expliquant par radio nos activités aux navires de pêche ou de commerce présents sur zone et en instruisant ceux qui se rapprochent de nous de changer de route », précise cette ancienne « zef » convaincue qu'il faut vraiment douze mois de navigation comme élève pour endosser de telles responsabilités.

Pour ses amis non marins, les départs de Marie demeurent une énigme. « Ils cherchent à comprendre comment se passe la vie en mer, en huis clos et sont tout de même impressionnés ». A terre, passées les retrouvailles, très vite l'envie lui prend de réembarquer.



Alain Coatanhay, Directeur de la flotte de Louis Dreyfus Armateurs et président de GeofieLD Ship Management Services

Combien d'élèves de l'ENSM recrutez-vous chaque année?

Nous avons embarqué en 2013, toutes formations confondues, 140 élèves pour un total de 12 755 jours. Ces chiffres s'inscrivent dans la moyenne des dernières années. Notre activité évolue de plus en plus vers les services à valeur ajoutée et si nous souhaitons pouvoir disposer des ressources humaines indispensables à notre développement, nous sommes convaincus qu'il est nécessaire de participer activement à la formation de nos futurs officiers.

Comment organisez-vous la répartition des élèves sur les différents navires du groupe? Même si nous souhaiterions pouvoir équilibrer le nombre d'élèves sur chacun des navires, la contrainte de places est plus forte sur certains navires. C'est pourquoi le nombre d'élèves sur un navire peut varier de zéro à six. D'une manière générale, nous nous attachons à utili-

Comment sélectionnez-vous les élèves ?

Comme dans toute entreprise les premiers contacts sont le CV et la lettre de motivation. Par la suite, au-delà de leurs connaissances techniques, ce sont leur curiosité, leur implication et leur capacité à s'intégrer dans le système du bord, qui feront l'objet des évaluations par leurs collègues à chaque embarquement et qui permettront au service équipage de valider tel ou tel recrutement.

ser pour la formation chaque place disponible.



03. GRAND LARGE / HICH SEAS

Alain Coatanhay on cadets training at sea

As LDA's fleet general manager and president of GeofieLD Ship Management Services, Alain Coatanhay occupies a perfect vantage point from which to observe the progress of merchant navy cadets undertaking their sea service. As an ex-cadet himself, he has clear memories of his first few times at sea, wondering how the officers managed to "know everything", gradually learning the ropes, and experiencing the thrill of standing his first watch.

Last year, the group provided a total of 12,755 days' sea time for 140 cadets – figures very much on a par with previous years. Cadet numbers necessarily vary from ship to ship, but "we strive to use all available places for training". Far from being altruistic, traineeships make sound commercial sense, given the group's diversification into value-added activities. "We believe we need to play an active part in the training of our future officers if we are to be sure of having the human resources we need for future development". These traineeships are an ideal opportunity to judge the merits of future recruits, and "we give preference to cadets who are already familiar with our methods and systems".

Alain Coatanhay's advice to cadets is to have an

Le stage est-il un tremplin vers le recrutement?

Tout à fait ; même si nous formons plus d'élèves que pour nos seuls besoins, nous privilégions très fortement le recrutement des jeunes officiers parmi les élèves qui ont été formés à nos méthodes et systèmes, et que nous avons eu le loisir d'évaluer au fil des mois.

Quels conseils donneriez-vous aux élèves de l'ENSM pour réussir?

Etre curieux et ne pas hésiter à poser des questions, le principal n'étant pas tant de savoir comment on réalise telle ou telle opération, mais vraiment de comprendre pourquoi on la fait de telle façon et d'identifier les pièges à éviter. Ne pas hésiter à confronter ses connaissances théoriques fraîches avec la réalité. Se mettre en situation, avec pour objectif la réalisation des opérations d'urgence dans des conditions difficiles sans avoir à déchiffrer les procédures.

A bord des navires, comment se passe l'intégration de ces futurs marins?

D'une manière générale, les élèves participent aux différents travaux du bord auprès d'un ou plusieurs officiers, avec un rôle actif qui augmente progressivement au fil du temps. De simple observateur de l'officier de quart, les rôles vont peu à peu s'inverser jusqu'à ce que l'officier de quart devienne « l'observateur responsable » du travail de l'élève qui sera en fin de formation à même d'assurer seul la responsabilité du quart passerelle. Il en va de même à la machine avec des interventions sur les équipements, en double au début puis graduellement de façon de plus en plus autonome.



Qu'est ce qui ne s'apprend pas à l'école et que les élèves découvrent en navigant?

Au-delà de la familiarisation avec les différents systèmes embarqués, ils apprennent à vivre et travailler ensemble dans un environnement fermé et interdépendant. Ils s'initient à la gestion de petites équipes, à donner des instructions compréhensibles et réalisables et à prendre des responsabilités.

Quels souvenirs gardez-vous de l'époque où vous étiez élève ?

Lors du premier embarquement, la découverte du navire et de ses équipements, en me demandant comment font ces officiers pour « tout savoir » et tout faire fonctionner, puis, à partir du second embarquement, la joie de comprendre progressivement le fonctionnement des installations et leurs interactions. Enfin, la fierté du premier quart seul à la passerelle ou de la première intervention à la machine sur alarme de nuit, avec bien évidemment les serrements à l'estomac qui vont avec tant de responsabilités...

inquiring mind and ask plenty of questions. "It's not so much about knowing how to perform a given operation, as understanding why we do it the way we do and identifying the pitfalls to be avoided." They must also be ready to "compare and contrast their theoretical knowledge with reality". The purpose of sea service is not only to learn about different systems on board, but also to understand how people live and work together in a confined space, and how best to manage small teams, giving clear instructions and taking responsibility. For this reason, cadets are encouraged to play an active role as early as possible. "They start off observing the officer of the watch, then the roles are gradually switched, so that it's the officer of the watch who ends up as the active observer of their work".

04. AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

Fret-CETAM supervise la logistique d'Airbus

Depuis le 1er janvier 2014, Fret-CETAM peut ajouter une corde à son arc. Déjà opérateur maritime et planificateur des transports, la compagnie assure aussi désormais la supervision des transports de surface d'Airbus. Cette nouvelle mission englobe la gestion de l'activité maritime et s'étend également au transport des composants d'avions par barge et par voie routière.

« Nous supervisons le transport de pièces hors gabarit à travers l'Europe. Un outil informatique a spécialement été conçu pour tracer tous les événements survenus pendant les opérations de transport afin d'améliorer le système. L'introduction d'une hotline permet de répondre à toute heure à n'importe quel opérateur en cas de problème. Un autre volet du contrat porte sur la documentation. Notre tâche consiste à vérifier toutes les données figurant sur les documents de transport des pièces d'avion et de les préparer pour l'archivage. De plus, nous compilons et analysons les rapports de performance des opérateurs », précise Jean-Louis Cadoret, responsable de projet Airbus. L'équipe de Fret-CETAM s'est donc étoffée ces derniers mois et compte un effectif total de six personnes basées à Toulouse. Depuis le 1er décembre 2013, **Denis Verhaeghe** participe à la mise en place de la nouvelle activité. Il assure la supervision des transports aussi bien localement en se rendant sur le terrain à Pauillac, Langon et Toulouse qu'à distance via la géolocalisation des moyens de transport pour le compte d'Airbus. La partie documentation a été confiée à Loïc Bayle et le reporting et l'amélioration continue à Véronique Rincheval. Tous deux ont rejoint l'équipe en début d'année. Quant à la gestion et l'amélioration des systèmes de reporting des opérateurs, elle a été confiée à Vivien Meyer, arrivé dans l'équipe il y a un mois.

LA BRIANTAIS a pris son service entre l'Australie et la Nouvelle Calédonie

Premier des dix vraquiers commandés au chantier chinois Xingang Shipbuilding Heavy Industry Co de Tianjin, LA BRIANTAIS a été livré le 12 décembre 2013 à LDA Roullier. Affrété à long terme par Cetragpa, ce Handysize, premier d'une série de huit, est entré en exploitation commerciale avec un double contrat d'une durée de onze ans et pour un volume annuel de 700 000 tonnes de charbon.

Le navire assurera, durant cette période, l'alimentation en Nouvelle Calédonie de l'usine de nickel de la SLN et de la centrale thermique de Prony Energies. Le charbon sera chargé en Nouvelle Galles du Sud depuis les ports de Newcastle ou Port Kembla. Chaque voyage a une durée de 15 à 20 jours. Prony Energies, dont l'actionnaire Enercal est producteur et distributeur d'électricité, alimente, outre le réseau public, l'usine voisine de nickel de Vale Nouvelle-Calédonie dont elle bénéficie des infrastructures portuaires.

Xingang Shipbuilding Heavy Industry Co a livré mi-avril LA GUIMORAIS, sistership du LA BRIANTAIS. Le navire devrait rester sur la zone Asie/Pacifique. Quant au LEOPOLD LD, baptisé en octobre 2013 et premier des deux Capesize commandés par LDA, il est entré en flotte le 19 mars dernier.

Fret-CETAM wins its wings

Since the New Year, as well as providing sea transport, Fret-CETAM has also been overseeing all the surface transport of Airbus parts by road and waterway. Using an operator hotline, plus



a specially designed IT tool to track events that occur during shipment, "we supervise the transport of abnormal loads throughout Europe", explains Jean-Louis Cadoret, manager of Fret-CETAM's Airbus project. The company is also responsible for checking the accuracy of shipping documents. To deal with the additional workload, extra members of staff have been recruited. Denis Verhaeghe, who helped to set up the new system, monitors operations both on the ground and using GPS technology. Loïc Bayle is responsible for documentation, while Véronique Rincheval is in charge of reporting and continual improvement. As for Vivien Meyer, who joined the team in March, he is responsible for managing and improving operators' reporting systems.

Serving New Caledonia



Serving New Caledonia LA BRIANTAIS, the first of eight Handysize bulk carriers ordered from Xingang Shipbuilding Heavy Industry Co in Tianjin, was delivered to LDA Roullier in December. Chartered by Cetragpa, she went to work, carrying coal from New South Wales to the SLN nickel foundry and Prony Energies power station in New Caledonia. Such will be her trade for the next 11 years.

LA GUIMORAIS, her sistership, has been delivered mid-April by the Chinese shipyard. Meanwhile, LEOPOLD LD, the first of two Capesize ships ordered by LDA, joined the fleet on March 19th.

Réparation originale avec l'ILE DE RÉ

Alors qu'il venait d'achever une pose de câble sous-marin entre Suva (aux îles Fidji) et Port Vila (capitale du Vanuatu), l'ILE DE RÉ a été mobilisé par Vale

Nouvelle Calédonie durant les fêtes de fin d'année. Le tuyau d'effluent de leur usine hydro métallurgique du Grand Sud, long d'une vingtaine de kilomètres, s'était détaché en novembre du fond de la baie de Prony.

Le producteur d'oxyde de nickel a fait appel au navire d'Alda Marine pour sécuriser l'émissaire marin par 50 mètres de fond en le lestant avec une centaine de cavaliers (plots en béton). Un outil de manutention des cavaliers a spécialement été conçu à

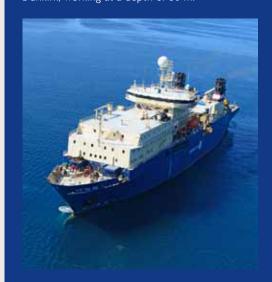
Suresnes en collaboration avec Louis Dreyfus TravOcean pour la partie automatismes sous-marins. L'engin a été fabriqué à Dunkerque puis expédié par avion à Nouméa pour y être embarqué sur l'ILE DE RÉ. Avant de déployer les plots de 5 tonnes tous les 20 mètres, une reconnaissance des fonds a été réalisée grâce au ROV embarqué sur le câblier. L'opération s'est déroulée en deux temps, compte tenu des réparations effectuées sur le tuyau d'effluent par un navire de support plongée.



Plumbing job

Just as Alda Marine's ILE DE RÉ had finished laying an undersea cable between the Fijian capital of Suva and Port Vila, capital of Vanuatu, it was tasked by the nickel refiner Vale to fix the undersea outflow pipe of its hydrometallurgy facility in New Caledonia. The 20-km pipe, located in Prony Bay, had become detached from the seabed in November. Once the cable-layer's onboard ROV

had reconnoitred the site, around a hundred saddle-type concrete weights, each weighing 5 tonnes, were installed by a system specially designed in Suresnes and manufactured in Dunkirk, working at a depth of 50 m.



Les DCS d'OMS opérationnelles en Indonésie

Construites en Chine par SAMSUNG C&T, les DCS (barges autopropulsées) OMS BROMO, OMS IJEN et OMS SEMERU, ont pris respectivement du service en mai, août et novembre derniers.

Portant des noms de volcans indonésiens, elles chargent le charbon de Kideco au terminal de Tanah Merah à Kalimantan (Bornéo) et alimentent les trois tranches de la centrale de Paiton Energy (GDF Suez) à l'Est de Java. Battant pavillon indonésien, les DCS de 13 000 tonnes mesurent 127 m de long et 26 m de large pour un tirant d'eau en charge de 5,70 m. Propriété de PT OMS, filiale indonésienne de LDA, elles devraient transporter 2 MT de charbon en 2014.



Barging ahead

Last year, LDA's Indonesian subsidiary Orchard Maritime Services took delivery of three self-propelled barges built in China by Samsung C&T. Named after Indonesian volcanoes, and sailing under the Indonesian flag, OMS BROMO, OMS IJEN and OMS SEMERU carry coal mined by KIDECO from the Tanah Merah coal terminal in East Kalimantan province to the Paiton power station in East Java. Each measuring 127 m long and 26 m wide, with a draught of 5.7 m, they are set to carry 2 million tonnes of coal in 2014.



LD Lines se déploie sur l'arc Atlantique

Lancée en 2010, l'autoroute de la mer entre Nantes Saint-Nazaire et Gijón se déploie depuis janvier sur l'ensemble de l'arc Atlantique avec l'ouverture de nouvelles lignes vers l'Irlande et la Grande Bretagne et l'arrivée du NORMAN ATLANTIC en renfort du NORMAN ASTURIAS. Ces deux sisterships mesurent 186 mètres de long offrant une capacité de 110 camions.

Quatre rotations sont proposées par GLDA: Santander/Poole/Santander (1 par semaine), Gijón/Poole/Gijón (1 par semaine), Gijón/Montoir/Gijón (3 départs par semaine) et enfin Gijón/Montoir/Rosslare (1 par semaine en haute saison).

Ce développement vise à générer d'importantes économies d'échelles et à offrir un véritable système logistique complet aux clients fret avec pour objectif de pérenniser la ligne Montoir/Gijón après l'arrêt des subventions programmé en septembre 2014. C'est un pari audacieux qui suppose que l'ensemble des services portuaires fasse aussi des efforts importants vis-à-vis des coûts du passage portuaire. C'est à ce prix que l'expérience « Autoroute de la Mer » pourra être considérée comme un succès.

Louis Dreyfus TravOcean met le cap sur la Ciotat

En mars dernier, Louis Dreyfus TravOcean a largué les amarres et quitté le quai de la Joliette. Spécialisée dans la conception de robots sous-marins destinés à l'industrie pétrolière, les télécoms et les énergies marines renouvelables, la société a mis le cap sur le parc Athélia V de la Ciotat où elle érigera son futur siège social. Début janvier, l'entreprise a déposé un permis de construire pour édifier, sur 7000 m² de terrain, un immeuble de 1600 m² de bureaux auquel sera adossé à un atelier de conception de robots sous-marin de 500 m². Il s'agit du premier bâtiment qui sortira de terre sur Athélia V, la cinquième zone d'activité de la Ciotat. Cet écoparc, dont les travaux d'aménagement viennent de commencer, s'étendra sur une trentaine d'hectares. Le bâtiment, dont le cabinet d'architectes Duchier Pietra assurera la maîtrise d'œuvre et Artelia l'assistance à la maîtrise d'ouvrage, devrait être achevé en 2016.

« Nous sommes vraiment ravis d'être installés à la Ciotat. Pour mieux en suivre les travaux, nous nous sommes rapprochés de notre futur siège en louant 900 m² de bureaux sur Athélia IV », lance **Olivier Le Nagard**. Le directeur général de LDTVO livre les raisons de ce déménagement. « Nous recrutons, nous avons besoin d'espace. Nous souhaitions réunir notre établissement principal et notre atelier qui se trouve à Gardanne. Le futur atelier sera un véritable laboratoire et la vitrine de Louis Dreyfus TravOcean. Nos robots seront testés aux chantiers navals de la Ciotat. Il s'agit également d'une opération patrimoniale puisqu'à terme nous serons propriétaires », explique-t-il.

LDTVO, qui emploie 57 salariés, a enregistré en 2013 « son meilleur résultat depuis dix ans ». Au cours des trois dernières années, la société a ensouillé 300 câbles inter-éoliens, soit 30% du marché mondial. « En France, une douzaine de milliards d'euros vont être investis dans ce secteur d'ici cinq ans. Notre objectif est d'accompagner nos clients dans cette petite révolution du domaine des travaux maritimes en France due au développement de l'éolien offshore », conclut Olivier le Nagard.

Extending network on the Atlantic Arc

Launched in 2010, the motorway of the sea between Nantes Saint-Nazaire and Gijón, was extended this January to cover the entire Atlantic Arc. There are now lines from Gijón and Santander to the English port of Poole and a weekly summer service to Rosslare in Ireland. Offering freight customers genuine economies of scale and a comprehensive logistics solution, it is a bold move, designed to ensure survival after subsidies end in September. Its success will depend on ports lowering their transit costs.



New home for Louis Dreyfus TravOcean

In January, Louis Dreyfus TravOcean submitted a planning application to construct premises near Marseilles, in La Ciotat's latest ecobusiness park Athélia V - currently under development. The company has already hired office space nearby, in order to keep tabs on the building work, says managing director Olivier Le Nagard, who explains that the project was driven by a growing workforce (57 employees) and the desire to have its headquarters and workshop on the same site. Louis Dreyfus TravOcean specialises in designing undersea robots (ROVs) for the oil, telecom and renewable marine energy industries, and this workshop ("a veritable laboratory") will be used to showcase the company's business. Last year, LDTVO recorded its best performance for the past decade. It has already won 30% of the world market in interturbine cable burial, and with France set to invest around 12 billion euros in this sector, "our objective is to accompany our clients in developing offshore wind farms.".



Les EMR sur les routes de France

Les 9 et 10 avril derniers, Louis Dreyfus Armateurs a participé à la convention internationale Thetis Energies Marines Renouvelables (EMR) qui s'est tenue à Cherbourg. Ce sera l'occasion durant deux jours de rencontrer à nouveau des industriels et des énergéticiens, de débattre de problématiques suscitées par la professionnalisation d'une industrie encore émergente et de promouvoir le savoir-faire acquis par Louis Dreyfus Armateurs et sa filiale Louis Dreyfus TravOcean qui intervient sur un tiers des parcs éoliens européens.



Cherbourg s'impose de plus en plus comme le haut lieu du secteur avec la tenue du salon Euromer en octobre dernier et auquel avait participé **Thierry Soudet**. Le directeur projet EMR de LDA a entrepris une véritable tournée promotionnelle en intervenant également lors du colloque EMR qui se tenait en octobre 2013 à Brest à l'initiative de la Société hydrotechnique de France. Sur ces deux salons, LDA tenait un stand où étaient exposées les maquettes des robots sous-marins. Participant également aux Assises de l'Economie maritime et du Littoral le 3 décembre 2013, Thierry Soudet s'est exprimé, entre autres, sur le coût et la sécurité des opérations en mer. L'aspect formation, pour sa part, a été largement abordé aux Assises de la Formation maritime qui se sont tenues en novembre à Paris.

« Il est plus efficace de "techniciser" des marins que de "mariniser" des techniciens terrestres. Les conditions d'emploi des marins offrent une plus grande souplesse. Avec leur habitude du milieu marin, les navigants peuvent adapter leurs connaissances et compétences aux spécificités des éoliennes », plaide Thierry Soudet.

D'ici à 2030, la filière éolienne devrait générer 30 000 nouveaux emplois dont, selon le Conseil Supérieur de la Marine Marchande, 20% seront du monde maritime.

Nouvelles pales d'hélices pour le VILLE DE BORDEAUX

Un nouveau design pour gagner en efficacité. Louis Dreyfus Armateurs et Rolls Royce ont travaillé conjointement à la conception des nouvelles pales d'hélices venues équiper le VILLE DE BORDEAUX en août dernier lors de son arrêt technique quinquennal aux chantiers navals Astander.

« Le diamètre des deux nouvelles hélices a été réduit et la forme des pales a été conçue pour améliorer leur rendement afin d'optimiser la vitesse commerciale du navire qui se situe aujourd'hui autour de 17 nœuds. Nous avons également équipé les hélices du système Promas Lite®. Il s'agit d'une excroissance tubulaire fixée sur le safran et alignée avec l'arbre d'hélice qui contribue à réduire les turbulences et permet de gagner environ 3% d'efficacité », explique le directeur technique de LDA Philippe Le Gros, précisant que les anciennes pales sont soigneusement conservées à bord du roulier. Au bout de quelques mois de navigation, des améliorations notables sur la consommation en combustible ont été constatées sur le navire qui opère entre Pauillac et Naples en passant par Tanger, Tunis et Saint-Nazaire.

The call of the RME

This April, LDA has taken part in the International Convention on Marine Renewable Energy (Thetis RME), together with manufacturers and energy companies. The group has already acquired considerable expertise in this new field, as Louis Dreyfus TravOcean operates in a third of Europe's offshore wind farms. The venue was Cherbourg, as it was for Euromer last October, attended by **Thierry** Soudet. The group's RME project manager went straight on to an RME symposium in Brest, where LDA had a display of scale models of undersea robots. In December, he spoke about the cost and safety issues of operations at sea, while the previous month, speaking at a forum on maritime training, he emphasised that "sailors can adapt their knowledge and skills to the specific requirements of wind farms". mindful that the offshore wind sector is expected to generate 6,000 new jobs in the maritime industry by 2030.

Ro-ro rebladed

During her most recent technical stop a few months ago, VILLE DE BORDEAUX was treated to a propeller upgrade. "We reduced the diameter of the two propellers and the blades were redesigned to improve her commercial speed", explains the group's technical director, **Philippe Le Gros.** As part of Rolls-Royce's Promas Lite® system, a bulb was also attached to the forward edge of the rudder "to cut turbulence and increase efficiency". The upgrade has brought a welcome reduction in fuel consumption.



05. LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

Philippe Louis-Dreyfus reçoit un « Lifetime Achievement Award »



Philippe Louis-Dreyfus a été récompensé par l'International Bulk Journal pour l'ensemble de sa carrière et sa contribution au rayonnement du transport maritime mondial de vracs secs lors d'une cérémonie qui s'est tenue le 18 novembre dernier dans l'emblématique salle Wagram à Paris. Devant un parterre de 400 professionnels du secteur venus du monde entier, il a reçu le « Lifetime Achievement Award », un prix prestigieux qu'il a tenu à partager avec les cadres du Groupe LDA, notamment ceux de la filiale Cetragpa, les principaux clients et son nouveau partenaire, le Groupe Roullier.

Incontournables Assises

Fidèle aux Assises de l'économie maritime et du littoral, Louis Dreyfus Armateurs a largement contribué à la 9e édition qui s'est tenue au Palais des Congrès de Montpellier et à Sète les 3 et 4 décembre derniers. Un rendez-vous majeur de l'industrie maritime marqué à la fois par le nombre élevé des participants (1500 visiteurs) et par la présence du Premier ministre Jean-Marc Ayrault, des ministres Jean-Yves Le Drian et Frédéric Cuvillier et d'un panel de professionnels de très haut niveau pour débattre des préoccupations du secteur. Rodolphe Saadé, directeur général délégué de

CMA CGM, **Pascal Piriou**, Pdg des chantiers navals Piriou et **Philippe Louis-Dreyfus** ont livré leurs analyses face au député **Arnaud Leroy** sur la compétitivité des acteurs français dans le contexte maritime mondial. Des conférences ainsi que des ateliers ont ponctué ces deux journées. L'une d'elles, consacrée aux énergies marines renouvelables, a fait le point sur l'état d'avancement des appels d'offres en France et présenté les opportunités à l'export. Sept professionnels du secteur se sont réunis pour en débattre dont **Thierry Soudet**, directeur projet EMR chez LDA.

LDA aux côtés du Cluster Maritime Français aux 20 km de Paris

Bruno Sautier, ingénieur projet d'Alda Marine, **Matthieu Lavoine**, general manager d'OMS, **Antoine Trahay**, navigant et **Grégory Delaissé**, responsable du département assurances de LDA ont fait honneur à leur maillot sur le bitume parisien lors de l'édition 2013 des 20 kilomètres de Paris. Associés à « l'Equipe de France du Maritime », ils ont couru le 13 octobre dernier sous la bannière du Cluster Maritime Français et aux couleurs de la Société nationale des sauveteurs



Glittering prize

Last November, **Philippe Louis-Dreyfus** received the International Bulk Journal's Lifetime Achievement Award at a gala evening staged in the prestigious Wagram Hall in Paris. In his reception speech, in front of 400 industry leaders from all over the world, he saluted LDA's management team and, more especially, the directors of Cetragpa, as well as the group's major customers and new partner Roullier Group.

Annual fixture

Louis Dreyfus Armateurs made its usual valuable contribution to the 9th annual maritime and

coastal economy forum last December. Speakers at this two-day event included French Prime Minister Jean-Marc Ayrault and two of his ministers, plus a host of leading industry figures. At a session attended by parliamentary deputy

Arnaud Leroy, Rodolphe Saadé (CMA CGM) Pascal Piriou (Chantiers Piriou) and Philippe Louis-Dreyfus spoke about French competitiveness in a global context, while one of the participants in a workshop on renewable marine energy (RME) was LDA's RME project director Thierry Soudet.



en mer (SNSM). Cette troisième édition pour l'équipe maritime a rencontré un franc succès avec 230 coureurs inscrits, tous professionnels de la mer. Sur les 23 865 inscrits, Bruno Sautier s'est classé 1441e en rejoignant le Trocadéro depuis la Tour Eiffel en 1h27mn et 1s. Cette année, l'équipe LDA devrait s'étoffer, le service informatique s'est mis à la course à pied et s'entraîne à l'heure du déjeuner.

Six collaborateurs médaillés



Le 10 septembre dernier, une cérémonie de remise des médailles du travail s'est tenue à Suresnes dans la salle des Maquettes. Un moment toujours convivial, non dénué d'émotions à la fois pour les remettants et les récipiendaires. Yves-Marie Delliaux et Corinne Yana ont reçu la médaille d'or du travail après 35 années de fidélité à la compagnie. Egalement sur le podium, Philippe Pigeon récompensé par du vermeil pour

ses trente ans de carrière. Trois distinctions remises par le président **Philippe Louis-Dreyfus**. Trois fois vingt ans et la médaille d'argent pour trois autres fidèles collaborateurs du Groupe. **Alain Le Guillard** a tenu à saluer les qualités de **Christiane Dutreux** qui fut durant de longues années son assistante avant de rejoindre le service équipage. Elle jouit depuis peu d'une retraite bien méritée! Quant à **Ronan Mazo** et **Emmanuel Zajac**, ils ont été félicités et distingués respectivement par **Gildas Maire** et **Edouard Louis-Dreyfus**.

Balles de match

Louis Dreyfus Armateurs a organisé son tout premier tournoi de tennis l'été dernier dans le cadre verdoyant de l'île de Puteaux, près de Suresnes. Durant les trois mois qu'a duré le tournoi, 20 participants se sont affrontés sur surface rapide. **Emmanuel Zajac**, vice-président exécutif de Cetragpa, a finalement remporté le tournoi, au terme de rencontres très accrochées! Le hasard a voulu qu'il affronte **Philippe Louis-Dreyfus** avant de se retrouver en finale face à **Edouard Louis-Dreyfus**. « *Je les ai battus sans crainte pour ma carrière professionnelle* », s'amuse Emmanuel, tout en avouant jouer en troisième série (classé 30).

Soirée festive sur une île

Dépaysement garanti! Le 17 décembre dernier, les salariés du Groupe Louis Dreyfus Armateurs ont quitté Suresnes le temps d'une soirée pour rejoindre en bateau une petite île, sur le lac du Bois de Boulogne. La traditionnelle soirée de fin d'année du groupe s'est tenue sous les boiseries du Chalet des Iles, un trésor caché au cœur de la capitale. Le président **Philippe Louis-Dreyfus** a adressé une note d'optimisme à l'assemblée en précisant que 2014 serait probablement une année de transition dans le monde du shipping. « *Nous entrevoyons des signes avant coureur de reprise en Asie, aux Etats-Unis. Les taux de fret dans le vrac sec sont repartis à la hausse », a-t-il indiqué en rappelant également les investissements conséquents représentés par*

05. LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

Sea-run

Last October, **Bruno Sautier** of Alda Marine, **Matthieu Lavoine** of OMS, seaman **Antoine Trahay**, and **Grégory Delaissé** from LDA's insurance department took part in the Paris 20 km foot race. Associated with the 230-strong French maritime team, they represented the French Maritime Cluster and the French National Lifeboat Institution (SNSM). **Bruno Sautier** came a very honourable 1,441st out of 23,865 registered runners. Members of LDA's IT department are already training hard for the 2014 race.

Jobs well done

Last September, the Model Room in Suresnes was the venue for yet another joyous and, at times, emotional, medal ceremony. Philippe Louis-Dreyfus handed out gold medals to Yves-Marie Delliaux and Corinne Yana for their 35 years of loyal service to the company, and a silver-gilt medal to Philippe Pigeon, who had chalked up a very respectable 30 years. There were also three recipients of silver medals, which are awarded after 20 years with LDA. Alain Le Guillard paid a warm tribute to Christine Dutreux, who spent many years working as his assistant before moving to the crew department, while Ronan Mazo and Emmanuel Zajac had glowing words said about them by Gildas Maire and Edouard Louis-Dreyfus.

Match point



The quick surface courts of Puteaux Island near Paris were the venue for LDA's very first tennis tournament last summer. After a gruelling series of matches spread over three months, **Emmanuel Zajac**, Cetragpa executive V.P., emerged the winner, defeating both **Philippe Louis-Dreyfus** and, in the final, **Edouard Louis-Dreyfus**. Emmanuel, no stranger to tournaments, says "I had no qualms about beating them and didn't fear for my career!"

Enchanted voyage

A brief boat trip across a lake in the Bois de Boulogne marked the start of the traditional Christmas party for LDA Group. The evening was spent in the Chalet

05. LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

la commande de dix vraquiers ainsi que le partenariat avec la famille Roullier. Place ensuite a été laissée au spectacle avec le magicien David Rego et la troupe LDA qui n'a pas failli à sa réputation en offrant une soirée cabaret de haut vol. Un grand merci aux nombreux participants pour leur talent qui se confirme chaque année.

Christiane et Gérald, départ de deux personnalités du Groupe

De leur passage à Suresnes avant l'embarquement, les marins garderont longtemp le souvenir des beaux yeux et des bons mots dehristiane Dutreux. Au terme de 41 ans d'une vie professionnelle bien remplie dont 22 années passées au sein de LDA Christiane a fait valoir fin 2013 ses droits à la retraite. Un pot de départ en son honneur a rassemblé dans la salle des maguettes une quarantaine de personnes, amis

et collègues de travail. Tous ont loué ses qualités professionnelles, son dynamisme et sa bonne humeur.

Après avoir débuté sa carrière chez Delmas Vieljeux comme secrétaire de direction, Christiane a ensuite rejoint le service équipage de LDA où elle organisait les nombreux déplacements des ingénieurs d'armement et gérait la correspondance des navires. Elle s'est occupée avec succès des deux derniers grands rassemblements des anciens en 2003 et 2009. Emotion également du côté d'Alda Marine avec le départ mi-mars de Gérald Buffard . Présent dès l'origine de cette joint-venture, il a largement contribué à son développement. Sa connaissance du terrain, son sens pratique et sa vision des opérations câbles l'ont rendu incontournable. Il a « défriché », puis tenu pendant 12 ans, la positior délicate de chef de projet, à la croisée des exigences d'ASN et de la gestion maritime de Louis Dreyfus Armateurs.



des lles, one of the French capital's hidden treasures. In his address, Philippe Louis-Dreyfus sounded an optimistic note, referring to signs of recovery in Asia and the US, as well as to the order for ten bulk carriers and the partnership with Roullier. Entertainment was provided by magician David Rego and by LDA's very own cabaret artistes.

Farewell stories

To the chagrin of a whole generation of seafarers who greatly appreciated her professionalism, dynamism and constant good humour, Christiane Dutreux retired at the end of 2013. Christiane spent more than half her working life with the crew department at LDA. She also organised the highly successful 2003 and 2009 gatherings of former employees. Alda Marine, meanwhile, has lostGérald Buffard, who retired in March. He was in at the very start of this joint venture between ASN and LDA, and it was his knowledge, vision and practical sense that helped to make it a success. For 12 years, he held the post of project manager, brilliantly managing the needs (and sensibilities) of the JV's two partners.



06. PROFILS / PORTRAITS



Thierry Soudet, un samouraï chez LDA / Swordplay

Qui l'aurait cru! Le directeur projet Energies Marines Renouvelables de Louis Dreyfus Armateurs fait partie du millier de iaidokas (pratiquants de iaidō) recensé en France. Thierry Soudet a accepté de nous faire découvrir sa passion pour cette discipline basée sur le maniement du sabre japonais (katana).

Dégainer, couper et rengainer le sabre, aussi tranchant qu'une lame de rasoir... Pour exécuter ces gestes au millimètre près et sans protection, il faut une sacrée concentration. « laidō signifie la Voie de l'Harmonie en japonais. Il est considéré comme le zen des arts martiaux », explique Thierry qui pratique depuis 2004. Cette année-là en effet, le capitaine de vaisseau Soudet rentre d'une année d'opérations en Océan Indien. Il est affecté à la direction des affaires financières du ministère de la Défense.

Cet officier cherche alors par tous les moyens à amortir le choc du retour « administratif » sur la terre ferme. « J'aime la mer, le monde et les opérations ; je ne voulais pas m'éteindre à petit feu dans un bureau », avoue Thierry qui rejoindra huit ans plus tard Louis Dreyfus Armateurs pour développer le département Energies Marines Renouvelables aux côtés de **Jean-Pierre Bivaud**.

A travers le iaidō, il se lance ainsi dans une aventure physique et intellectuelle. « Plus jeune, j'avais pratiqué du judo et du karaté. A mon retour à terre, j'ai souhaité prolonger par le kendo. J'ai découvert près de chez moi le Dojo Sanbokyodan qui enseigne le iaidō. J'y suis allé pour voir. J'y suis encore aujourd'hui ».

LE Un grand moment de respiration et de maîtrise de soi

Lorsqu'il revêt, deux à trois fois par semaine, le Hakama et le Keikogi, la tenue traditionnelle, Thierry s'immerge dans la culture nippone,

perpétuant les combats ancestraux des maîtres japonais. « Le iaidō est très codifié ; on exécute des scénarios de combat face à un adversaire imaginaire. Pour apprendre les gestes, le sabre en bois (boken) remplace le sabre en acier, un partenaire bien réel vous fait face et porte ses attaques avec tout le réalisme du combat ! L'entraînement à la coupe, le Tamashigiri, s'effectue avec un vrai sabre sur des nattes de roseaux ou des bambous. Les maîtres jugent alors la précision du geste et la qualité de l'entaille sur la cible », explique Thierry qui participe chaque année aux championnats de France.

N'allez pas imaginer la discipline statique! Durant une heure et demie, il répète près de 150 fois les mouvements et les coupes tenant en main son sabre d'un kilo. « *Après l'entraînement, je suis en nage* », avoue-t-il.

Gradé troisième Dan, Thierry tire de ses dix années de pratique de nombreux enseignements : « Le iaidō oblige à l'humilité et au respect d'autrui ; il favorise la concentration et permet d'aborder plus sereinement l'incertitude. Chaque séance est un grand moment de respiration et de maîtrise de soi qui aide en plus à s'ouvrir aux autres. Dans un registre plus pratique, à force d'anticiper les gestes de

l'adversaire, j'ai affiné ma vision périphérique. Du coup, je suis plus vigilant à moto car je visualise mieux les véhicules autour de moi et j'anticipe mieux leurs mouvements ».

Avec autant de bénéfices sur la maîtrise de soi et l'appréciation des autres, il n'est pas étonnant que les patrons des plus importantes sōgō shōsha japonaises pratiquent assidûment le iaidō! ■

When **Thierry Soudet** moved from the bridge of a ship to a desk at the Defence Ministry, he looked around for a leisure activity that would make him "feel alive". In his youth, he had practised the sports of judo and karate, and initially thought of taking up kendo, but then he came across the Sanbokyodan dojo that teaches iaido. He went along to have a look, became hooked and has never looked back. Needless to say, handling a razor-sharp sword (katana) requires extreme concentration, and not for nothing is iaido regarded

as the "zen of martial arts". Practitioners of this highly codified art, or iaidokas, perform choreographed combats against imaginary adversaries, practising the intricate patterns of movements (kata) with a real-life opponent and a wooden sword (bokken). When it comes to perfecting the art of cutting (tameshigiri), they use a real steel sword, but slice into reed or bamboo mats, not bodies, and a master judges the "preciseness of the gesture and the quality of the cut". Now a third dan, Thierry tries to fit in three training ses-

sions a week, each time repeating each movement nearly 150 times. As well as providing him with hard physical exercise, at a more spiritual level it has taught him "humility and respect for others". It is a sport that "allows you to face uncertainty with greater serenity", doubtless an asset in his present position as RME project manager at LDA! It even makes him a better motorcyclist by honing his peripheral vision. "I can see the vehicles around me more clearly and can anticipate their movements better".

Le partenaire de confiance de vos défis maritimes











www.lda.fr

Louis Dreyfus Armateurs - Siège social 28, Quai Galliéni 92158 Suresnes Cedex - France - Tél. +33 (0)1 707 915 02 - Télex. (051) 94 07 54 62 - Société par Actions Simplifiée au capital de 51 401 070 Euros R.C. NANTERRE 652 012 311 - SIRET N° 552 013 11 00054 - N° TAJ FR 72 525 012 311