



LouisDreyfus  
ARMATEURS

# LEMAG

OCTOBRE 2014  
OCTOBER 2014

## Nouveau triple baptême en Chine

*"We name these ships..."*

Partenariat stratégique en Indonésie

*A strategic partnership in Indonesia*

La "dynamique" juridique  
chez Louis Dreyfus Armateurs

*The legal department's dynamics*

Gearbulk : l'origine d'un pool  
d'armateurs visionnaires

*Visionary shipowners*



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

## 01. / P. 4 à 8 ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

Nouveau triple baptême en Chine / *"We name these ships..."*  
Partenariat stratégique en Indonésie / *A strategic partnership in Indonesia*

## 02. / P. 9 à 10 ZOOM / CLOSE-UP

La "dynamique" juridique chez Louis Dreyfus Armateurs / *The legal department's dynamics*

## 03. / P. 11 à 13 AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

Geofield gère trois nouveaux navires sismiques / *Under new management*  
Alda Marine engagée dans la pose du câble SEA-ME-WE 5 / *Go ahead for SEA-ME-WE 5*  
LDTVO : des tests de tranchage réussis / *Breaking new ground*  
Adhésion à l'IMCA / *Safety first*  
Premier chargement de bois pour LA GUIMORAIS / *Timber!*  
Premiers « awards » décernés par le BIMCO / *BIMCO rewards excellence*  
Participation de Gildas Maire à la conférence TRA 2014 / *Transport solutions*



## 04. / P. 14 à 15 LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

Sacrée foulée ! / *Fun runs*  
LDA dispute le tournoi fair-play de football des entreprises / *On the ball*  
Quand les sédentaires découvrent l'ILE D'AIX / *On board ILE D'AIX*  
Deux nouveaux médaillés du travail / *Seems like only yesterday...*  
Carnet de bord



## 05. / P. 16 PROFILS / PORTRAITS

Stages en entreprise, un partenariat gagnant gagnant / *Work experience: everyone's a winner*

## 06. / P. 17 à 19 SILLAGES / SHIP'S WAKES

Gearbulk : un pool d'armateurs visionnaires au goût prononcé pour l'aventure / *Gearbulk: visionary shipowners with a liking for adventure*



# ÉDITO



2014, une autre année "tristounette" après 2013 : conjoncture économique internationale morose, marchés maritimes difficiles.

Nous devons sans doute attendre encore avant de voir arriver une reprise légitimement envisageable quelques années après le "krach" de 2008. Mais une conjoncture économique décevante et des commandes spéculatives de navires, par des financiers principalement, affectent le marché en rendant l'offre de tonnage supérieure à la demande.

De ce fait, beaucoup de sociétés maritimes dans le monde connaissent de sérieuses difficultés. Le marché bruit de rumeurs, la presse se fait l'écho de restructurations, de fusions, de rachats, opérations qui témoignent toutes des difficultés du maritime dans la période actuelle.

Certes, LDA, dans ce contexte pesant, connaît sa part de déceptions. En particulier, le niveau des frets ne soutient pas beaucoup notre retour volontariste dans le marché du vrac sec.

Nos implantations opérationnelles internationales, sur lesquelles nous fondons beaucoup d'espoir, sont au moins aussi complexes à gérer que nous... l'imaginions. (Ah ! Si la Suisse exportait ou importait du charbon !)

En France, nos partenaires/grands clients industriels n'ont pas tous une vie très facile non plus.

Enfin, avoir choisi la voie du patriotisme économique et citoyen pour LDA et ses actionnaires, à savoir rester en France, vouloir y développer les affaires et l'emploi, est une "porte étroite" selon la formule d'André Gide, dont on peut être fier mais qui s'avère souvent ingrate.

LDA existe encore aujourd'hui – tant d'autres armateurs français ont disparu – malgré la compétition internationale, ou plutôt même grâce à elle, car elle nous a rendus plus forts.

Néanmoins, un peu plus de soutien et de reconnaissance ne ferait pas de mal non plus ! Davantage de solidarité entre entreprises françaises serait appréciée, car ce serait logique, intelligent et conforme à ce qui se fait partout ailleurs – Japon, Corée, USA, Allemagne – où les entreprises "chassent en meute". Et je ne mentionne même pas ici les pays qui tout simplement appliquent un protectionnisme délibéré et assumé !

Or, malgré ce contexte difficile, LDA a réussi à tirer son épingle du jeu. Nous avons réalisé des cessions opportunes, conclu de nouveaux contrats a priori prometteurs, commencé à réduire nos charges, mis fin à diverses activités déficitaires, tout cela en maintenant un endettement très raisonnable qui nous permet de bénéficier d'un soutien et d'un intérêt sans faille de nos banques.

Cela est plutôt satisfaisant, mais aussi atypique dans le contexte actuel !

Je souhaite donc vous donner un coup de chapeau, à tous chez LDA, pour les efforts accomplis, chaque jour dans vos tâches opérationnelles, comme pour votre compréhension à l'égard de la politique salariale stricte mais nécessaire que nous avons adoptée.

Cela nous permet de traverser cette période grise avec moins de stress et surtout en continuant à investir et à recruter, deux actes de foi preuves de confiance et porteurs d'espoir pour notre avenir.

**Philippe Louis-Dreyfus**  
Président

## PHILIPPE LOUIS-DREYFUS

What with the stagnant world economy and turgid shipping market, 2014 is proving to be just as depressing as 2013.

The long-awaited upturn has yet to happen. Meanwhile, the current economic climate, combined with the speculative ordering of new ships, is continuing to push supply way above demand.

Many of the world's shipping companies are floundering as a result. The market is beset with rumours, and the media are full of stories of mergers and buyouts attesting to the problems afflicting our industry at the present time.

LDA has had its own share of disappointments, beginning with the very low freight rates in the dry bulk market.

We have a lot of hope riding on our international operations, but these have proved to be just as complex as we had imagined – if not more so (if only Switzerland imported or exported coal!).

Back in France, meanwhile, our major industrial customers/partners have also been having a bumpy ride.

While we take pride in our decision to practise economic and civic patriotism, entering what André Gide called the "narrow door" is often a thankless business.

The fierce international competition has made us stronger. Even so, a little more support and recognition would not go amiss! More solidarity between French firms would also make perfect sense, mirroring what happens in countries such as Japan, Korea, Germany and the US, where companies hunt in packs.

LDA has so far managed to survive against all the odds, unlike many other French shipowners. We have made some timely sales, signed new and promising contracts, made real progress in reducing our costs and put a stop to lossmaking activities, as well as maintaining a very reasonable level of debt – which makes us extremely popular with the banks!

I would therefore like to thank everyone at LDA for putting in so much hard work, and for recognising the necessity of the strict wage policy we have had to implement.

This will allow us to weather the current storm with greater equanimity, and above all continue investing and recruiting - two acts of faith that reflect our current confidence and our hopes for the future.

**Philippe Louis-Dreyfus**  
President

# 01. ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

## Nouveau triple baptême en Chine / “We name these ships...”

Le 22 mai 2014, les vraquiers SIMON LD, LA RICHARDAIS et LA LANDRIAIS ont été baptisés dans le chantier naval chinois de Xingang Shipbuilding Heavy Industry Co. (XGSIC) à Tianjin. Au total dix navires, deux Capesize et huit Handysize, seront livrés par ce chantier entre fin 2013 et mi-2015 pour le compte de Louis Dreyfus Armateurs associé, pour les Handysize, au Groupe Roullier et à une société contrôlée par le Groupe familial Peugeot. Retour sur une cérémonie inhabituelle.

Après le triple baptême du LA BRIANTAIS, du LA GUIMORAIS et du LEOPOLD LD le 17 octobre 2013, trois nouveaux navires, les SIMON LD, LA RICHARDAIS et LA LANDRIAIS, ont été baptisés simultanément, le 22 mai 2014. Plus intimiste que la précédente, cette cérémonie s'est déroulée dans une atmosphère tendue en raison du retard pris par le chantier dans l'avancement des constructions. Confrontés à de nouvelles difficultés de dernière minute, **Philippe** et **Edouard Louis-Dreyfus**, qui avaient fait le voyage en Chine, se sont abstenus d'assister à la cérémonie. Ce fait rarissime soulignait combien la compagnie entendait marquer son mécontentement à l'égard du chantier.

**Alain Le Guillard** et **Gildas Maire**, respectivement directeur général Opérations et directeur général Finance-Administration du Groupe Louis Dreyfus Armateurs sont intervenus durant la cérémonie pour apporter des précisions aux autorités chinoises et aux invités qui avaient fait le voyage jusqu'à Tianjin pour assister à l'événement : les représentants de Bureau Veritas, des banques françaises BNPP et Ingepar BPCE ainsi que du courtier BRS. Le département des Constructions Neuves était représenté, entre autres, par **Hervé Lapierre**, **Elisabeth Bicais** et **François Garret**. Cetragna, affréteur des navires et filiale du Groupe LDA, l'était par **Jean-Marc Scordia** et **Emmanuel Zajac**. Co-armateur de quatre navires aux côtés de LDA, le Groupe breton Roullier était représenté par **Sébastien Floc'h**, directeur général branche agroalimentaire et technologies marines.

C'est dans un contexte inhabituel où se mêlaient frustration et émotion qu'**Anne Louis-Dreyfus**, épouse du président et mère d'Edouard Louis-Dreyfus, a brisé la bouteille de champagne contre la coque du SIMON LD. Ce Capesize de 292 m de long pour 45 m de large et 180 000 tonnes de port en lourd porte le nom de son petit-fils, né voilà un an. Exacte réplique du LEOPOLD LD en service depuis mars 2014, le SIMON LD a finalement été livré en juillet dernier, avec plus de dix mois de retard.

Autre nouveau né dans la grande famille des Handysize, LA RICHARDAIS baptisé par **Magali Maire**, épouse du directeur général Finance-Administration de LDA. Après encore quatre mois de travaux, LA RICHARDAIS a pris la mer fin septembre. Puis, ce fut au tour de **Faustine**, fille d'Alain Le Guillard, de prononcer la phrase traditionnelle et émouvante « *I name this ship LA LANDRIAIS. May God bless this ship and all who sail in her* ». Faustine a également prononcé une phrase en Chinois, langue qu'elle pratique, en l'honneur du pays de naissance du navire. Ce quatrième Handy, exacte réplique des trois précédents et positionné à couple



On May 22nd, a triple naming ceremony was held at the Xingang Shipbuilding Heavy Industry Co. shipyard in Tianjin for the bulk carriers SIMON LD, LA RICHARDAIS and LA LANDRIAIS. By the middle of next year, this shipyard will have delivered two capesize vessels, plus eight handysize carriers. Four purchased by LDA Roullier, a partnership formed by LDA Group and Groupe Roullier, and four by a partnership between LDA and a company controlled by the Peugeot family Group.



Groupe Roullier's General Manager (Food Industry and Marine Technologies), **Sébastien Floc'h**, reminded his audience how the new partnership had come about. “Our staff share the same values namely a respect for commitments, an industrial long-term vision and a common entrepreneurial spirit - and apply them in everyday's life. This is why we decided to invest in this joint and ambitious project”. He went on to thank the naval architects Deltamarin, the China Shipbuilding Industry Corporation and LDA's Newbuilding Department for ensuring with professionalism the day-to-day supervision of the lengthy construction process. This triple christening came in the wake of a similar ceremony back in October 2013 for LA BRIANTAIS, LA GUIMORAIS (two of LDA Roullier vessels) and LEOPOLD LD, but owing to major construction delays, there was a degree of tension in the air this time round.

LDA's Newbuilding Department was represented among others by **Hervé Lapierre**, **Elisabeth Bicais** and **François Garret**, and its subsidiary Cetragna, which is chartering the ships, by **Jean-Marc Scordia** and **Emmanuel Zajac**. **Philippe** and **Edouard Louis-Dreyfus** had flown to China especially for the ceremony, but the emergence of fresh problems at

du LA RICHARDAIS, mesure donc lui aussi 180 m de long pour 30 m de large pour 40 500 tonnes de port en lourd. Il a été livré le 13 août dernier et navigue depuis dans la zone indo-pacifique.

Comme leurs sisterships LA BRIANTAIS et LA GUIMORAIS, ces deux Handysize appartiennent à LDA Roullier, un partenariat fondé par les Groupes LDA et Roullier. Comme leurs aînés, ces navires sont armés par LDA sous pavillon maltais et, comme LA GUIMORAIS, ils sont gérés commercialement par Cetragepool, le pool dédié à ces Handysize B.Delta37 au sein de Cetragepa.

S'exprimant au nom du Groupe Roullier et de son Président, **Daniel Roullier**, Sébastien Floc'h a rappelé que le partenariat construit entre les Groupes ROULLIER et LDA repose sur des valeurs fortes et partagées par les deux groupes, notamment « *le respect de l'engagement, une vision industrielle de long terme et un même esprit entrepreneurial. Nos équipes respectives partagent ces valeurs et les appliquent au quotidien. Ces éléments nous ont donné l'envie d'investir dans un projet commun et ambitieux, et c'est pourquoi nous sommes fiers d'être ici à vos côtés* ».

Il a souhaité remercier le département des Constructions Neuves de LDA pour avoir assuré au quotidien et avec professionnalisme toutes les différentes et longues étapes de la construction de ces navires, puis l'architecte naval Deltamarin et le chantier XGSIC. Sébastien Floc'h a enfin salué et remercié « *nos banquiers, prestataires, des fidèles partenaires qui continuent à nous faire confiance en nous accompagnant dans ce beau projet* ».



the very last minute prompted them to stay away – an extremely rare event and a clear signal of the group's displeasure. The problems were spelled out by **Alain Le Guillard**, LDA's Chief Executive Officer (Operations) and **Gildas Maire**, its Chief Executive Officer (Finance-

Administration), during the ceremony, which was attended by Chinese officials and representatives of French institutions.

In this rather fraught context, **Anne Louis-Dreyfus**, wife of the President and mother of Edouard Louis-Dreyfus, smashed the traditional champagne bottle against the hull of the 180,000-dwt SIMON LD, named after her one-year-old grandson.

This capesize was finally delivered in July, more than ten months late. One of the two new additions to the handysize family was named by Gildas Maire's wife **Magali**. LA RICHARDAIS finally took to the seas this September. The other LDA Roullier vessel was christened by Alain Le Guillard's daughter **Faustine**, who pronounced not only the time-honoured phrase "I name this ship LA LANDRIAIS. May God bless this ship and all who sail in her", but also a sentence in Chinese, a language she speaks fluently, in honour of the ship's birthplace. This 40,500-dwt handysize was delivered in August. Like their predecessors, all three ships will fly under the Maltese flag.

## Succès commercial de la nouvelle génération de vraquiers



Première compagnie au monde à commander dès 2011 ces navires au design innovant, Louis Dreyfus Armateurs a rapidement été suivie par le groupe chinois Swire Shipping. Depuis, une centaine de navires, d'un design B.Delta37 conçu par le bureau d'architecture naval Deltamarin, a été commandée.

Les performances annoncées sur le papier se confirment avec des gains conséquents en consommation de carburant et en temps de manutention. Depuis bientôt un an, LA BRIANTAIS navigue entre la Nouvelle-Calédonie et l'Australie pour le compte de ERAMET SLN, Prony Energy et Vale. « *Nos clients sont satisfaits des performances à la mer. Les cadences de déchargement sont supérieures de 20 à 25 % à celles des navires utilisés sur cette ligne avant l'arrivée du LA BRIANTAIS. Les utilisateurs sont satisfaits de la qualité de conduite des grues et des crapauds. La durée des escales s'en trouve réduite* », explique Jean-Marc Scordia, directeur général de Cetragepool.

## Livraison de quatre Handysize d'ici à juin 2015

Actuellement, la flotte permanente de Cetragepa comprend une vingtaine de vraquiers dont sept Capesize, deux Panamax et neuf Handysize. Quatre autres Handysize B.Delta37 identiques rejoindront la flotte entre février et juin 2015. Ils sont commandés et financés par la société LDAP, un partenariat créé entre Louis Dreyfus Armateurs et FFP, une société contrôlée par le Groupe familial Peugeot. ■

## Commercial success for the B.Delta37 Handysize

The handysize carriers all feature the innovative B.Delta37 design, the brainchild of naval architects Deltamarin. Louis Dreyfus Armateurs was the world's first company to order these innovative vessels, back in 2011. The Chinese group Swire Shipping rapidly followed suite, and since then around a hundred such ships have been ordered.

The new bulk carriers will be managed by Cetragepool, Cetragepa's handysize B.Delta pool. According to **Jean-Marc Scordia**, Cetragepa's Executive Vice-President, the design has more than delivered on its promise of fuel savings and shorter handling times. For nearly a year now, LA BRIANTAIS has been sailing between Australia and New Caledonia. "Our customers are satisfied with the ship's performances out at sea. In port, handling rates are up to 25% faster, resulting in faster turnarounds." Cetragepa's permanent fleet currently comprises seven capesize, two panamax and nine handysize carriers. The four additional handysize vessels all due to deliver by next summer, have been ordered and financed by LDAP, a partnership formed by Louis Dreyfus Armateurs and FFP, a company owned by the Peugeot family group. ■

## Partenariat stratégique avec Golden Agri-Resources en Indonésie / A strategic partnership in Indonesia

Louis Dreyfus Armateurs vient de nouer une alliance stratégique avec Golden Agri-Resources (GAR), deuxième producteur mondial d'huile de palme.

Le Groupe LDA est réputé en Indonésie pour son expérience de plus de vingt ans dans la logistique et la manutention maritimes pour le compte de grands groupes industriels. Ce nouveau partenariat, destiné à assurer le transport domestique d'huile de palme, repose sur l'ouverture de la moitié du capital de la filiale Orchard Maritime Services Pte Ltd (OMS) au géant indonésien dans le cadre d'une intégration verticale de ses activités.

En juillet 2014, Golden Agri-Resources et Louis Dreyfus Armateurs ont officialisé leur collaboration destinée à optimiser le transport maritime domestique de cette huile végétale non raffinée issue des palmiers. Un partenariat à long terme qui va bien au-delà de la prestation de service classique, le producteur d'huile de palme ayant pris 50% des parts d'OMS dans le cadre d'une augmentation de capital en apportant l'ensemble de sa flotte de remorqueurs et de barges. Jusque-là filiale exclusive de LDA chargée de centraliser les activités logistiques et de transport de vrac sec en Asie du Sud-Est, OMS s'ouvre ainsi à de nouvelles filières.

Les deux partenaires entendent créer un réseau de transport maritime fiable et efficace en Indonésie et augmenter la flotte en la dotant de barges autopropulsées (SPB, self propelled barges). « D'ici cinq ans, notre plan d'investissements prévoit la construction de cinq à dix nouveaux navires de 2000 à 7500 tonnes de capacité », précise **Matthieu Lavoine**, general manager d'OMS.

« Notre groupe entretient des liens étroits avec l'Indonésie où il est établi depuis plus de vingt ans. Ce partenariat représente une nouvelle étape dans notre stratégie visant à renforcer notre position dans un pays qui offre de nombreuses opportunités commerciales et industrielles. Nous sommes fiers de créer aujourd'hui cette société avec un conglomérat indonésien majeur et un chef de file mondial des produits agricoles », a commenté **Edouard Louis-Dreyfus**, directeur général Business de LDA.

Pour **Jesslyne Widjaja**, directeur stratégie et développement des affaires de Golden Agri-Resources, cette prise de participation au sein d'OMS « fait partie de la stratégie d'améliorer l'intégration verticale de nos opérations. Grâce à notre partenariat avec LDA, GAR peut encore optimiser sa chaîne d'approvisionnement, s'assurer des meilleures pratiques répondant aux standards internationaux et réaliser des économies de coûts dans le transport intérieur de nos produits », dit-elle.



En bas : Jesslyne Widjaja et Edouard Louis-Dreyfus, signataires du partenariat à Paris, le 2 juillet 2014, en présence de S.E. Rezlan Ishar Jenie, Ambassadeur d'Indonésie en France, de Philippe Louis-Dreyfus, Hemant Bhatt et Gildas Maire. / Bottom : J. Widjaja and E. Louis-Dreyfus, signatories to the partnership in presence of the Indonesian Ambassador to France.



In July, Louis Dreyfus Armateurs, an experienced logistics player in Indonesia, with 20 years' experience in port handling, entered into a strategic alliance with Golden Agri-Resources (GAR). Part of the huge Indonesian conglomerate Sinarmas, GAR is the world's second largest producer of palm oil. The new partnership, pertaining to the domestic shipping of palm oil, involved the Indonesian giant acquiring a 50% stake in LDA's subsidiary Orchard Maritime Services Pte Ltd (OMS) via an equity issue.

At the strategic level, "this partnership represents a new stage in our endeavour to reinforce our position



in a country that offers many business and industrial opportunities", says **Edouard Louis-Dreyfus**, LDA's Chief Executive Officer (Business). As for GAR, which sees the new deal as allowing for greater vertical integration of its business activities, its Director of Corporate Strategy and Business Development **Jesslyne Widjaja** is confident that the new partnership will allow the group to "optimise still further its supply chain, ensure best practices of international standards and achieve cost efficiencies in the domestic transportation of our products."

GAR operates 471,000 hectares of oil palm plantations. The barges will sail up the rivers to take on the oil, then carry it across the sea to one of GAR's six refineries (three in Sumatra, two in Java and one in Kalimantan) an average distance of 520 nautical miles.

## 3 MT entre Kalimantan, Java et Sumatra

OMS qui transportera désormais environ 600 000 tonnes sur les 3 millions de tonnes d'huile de palme non raffinée produites annuellement par GAR entend augmenter ses capacités de transport et porter sa part de marché à 50% contre 20% actuellement.

L'huile de palme est cultivée par GAR sur 471 000 hectares répartis sur 41 points de chargement. Une fois chargée sur barge, l'huile est acheminée aux six raffineries de GAR (trois à Sumatra, deux à Java et une à Kalimantan) sur une distance moyenne de 520 milles nautiques. « *Les barges citernes remontent la rivière pour charger directement l'huile de palme près des plantations puis regagnent la mer avant de faire escale aux terminaux maritimes, situés à proximité des raffineries de GAR* », explique **Emmanuel Dür**.

Le directeur général de la logistique de LDA s'est donné pour challenge d'optimiser les taux de fret, d'augmenter les cadences, d'acheminer des engrais en fret retour et de limiter la freinte, c'est-à-dire la disparition de la cargaison durant le transport. LDA apportera également son expérience dans le domaine QHSE. « *L'Indonésie a ratifié l'annexe VI de Marpol* », précise Emmanuel Dür.

En attendant la commande des barges autopropulsées qui pourraient fonctionner aux biocarburants, OMS a pris livraison en août dernier de deux barges, double coque, de 2000 tonnes de capacité, construites dans les chantiers navals de Palma Shipyard à Batam. « *Dix autres ensembles composés de remorqueurs et barges ont rejoint la flotte d'OMS en septembre* », ajoute Matthieu Lavoine.



## D'Adaro à Kideco

Fondée en 2000 à Singapour, OMS emploie actuellement une flotte de navires modernes destinés au transport de divers produits agricoles et de minéraux. L'activité indonésienne de Louis Dreyfus Armateurs a débuté en 1989 à Kalimantan en positionnant deux grues offshore, les DONA FLOR et DONA ZELIA, pour le transbordement du charbon sur des navires mouillés au large. Cette activité a été initiée pour le compte du groupe minier indonésien Adaro Energy qui produit aujourd'hui 50 MT de charbon par an. En 2006, Louis Dreyfus Armateurs prenait la décision de céder sa filiale Orchard Maritime Logistics (OML) à Adaro Energy. Ces dernières années, LDA a développé des liens avec Kideco, troisième producteur de charbon du pays avec 40 MT en 2013.

L'an dernier, OMS a pris livraison, pour le compte de Kideco, de trois barges autopropulsées de 13 000 tonnes (OMS BROMO, OMS IJEN et OMS SEMERU) chargées d'acheminer du charbon depuis le terminal de Tanah Merah à Kalimantan (Bornéo) vers les trois tranches de la centrale thermique de Paiton Energy (GDF Suez) à l'Est de Java. « *Nous assurons une manutention annuelle de 8 millions de tonnes sur le terminal de Paiton Energy qui dispose de quatre grues alignées le long des deux quais* », précise Emmanuel Dür.

OMS emploie désormais 500 collaborateurs, 300 navigants et 200 sédentaires essentiellement basés à Paiton et Jakarta. La flotte comprend trois deck cargo ships, trois remorqueurs (un hauturier et deux portuaires), trois barges et douze ensembles remorqueurs-barges.

The new partners intend to create a reliable and efficient transport network in Indonesia, expanding the current OMS fleet through the addition of yet more DCS. "Over the next five years, we plan to invest in between five and ten new vessels, with a capacity of 2,000 to 7,500 tonnes", says **Matthieu Lavoine**. Meanwhile, OMS took delivery of two 2,000-tonne barges in August, and ten ATBs in September. Henceforth, it will transport around 20% of the 3 million tonnes of unrefined palm oil produced by GAR each year, and hopes to increase this proportion to 50%.

The challenge, according to **Emmanuel Dür**, Managing Director (LD Ports & Logistics), will be to optimise loading rates and cut natural wastage. LDA will also contribute its experience in safety and quality ("GAR has ratified Appendix VI of MARPOL").

LDA first started doing business in Indonesia back in 1989, when it installed two offshore cranes for the open-sea transshipment of coal for the Indonesian mining group Adaro Energy. In 2006, it sold its subsidiary Orchard Maritime Logistics (OML) to Adaro Energy, and has recently been developing its relations with Kideco, the country's third largest producer of coal.

Set up in 2000, OMS is dedicated to LDA's logistics and dry bulk operations in Southeast Asia, and has a workforce of 500 (300 seagoing and 200 land-based). It operates a modern fleet of vessels including three deck cargo ships, three tugs, three barges and 12 articulated tug-barge units (ATBs) which are used to carry a wide range of agricultural products and minerals. Last year, it took delivery of three 13,000-tonne self-propelled barges (DCS) to transport coal to Paiton Energy's power station in Eastern Java.



## Matthieu Lavoine à la barre d'OMS

General manager d'Orchard Maritime Services Pte Ltd depuis janvier, **Matthieu Lavoine** partage son emploi du temps entre Singapour et Jakarta pour superviser les différentes activités du groupe dans le transport maritime et la manutention.

A seulement 32 ans, ce diplômé d'HEC a débuté sa carrière en 2006 en fondant Free Energie, une société de courtage en énergie. Au terme de trois années d'activité, Matthieu est embauché par Eleneo, société de conseil spécialisée dans les matières premières. En octobre 2012, il rejoint Louis Dreyfus Armateurs comme business analyst au sein de la branche Energies Marines Renouvelables (EMR). « LDA est un groupe armatorial familial prestigieux. En rejoignant LDA, j'ai eu l'opportunité d'associer deux passions : les matières premières et le transport maritime », confie Matthieu Lavoine.

In January, OMS gained a new General Manager, in the shape of 32-year-old **Matthieu Lavoine**. This dynamic business school graduate began his career by setting up an energy brokerage company, Free Energie, and subsequently worked for a firm of consultants specialising in raw materials, before moving to LDA in 2012 as a business analyst in its renewable marine energy (RME) branch. He sees his new appointment as “an opportunity to combine my twin passions: raw materials and maritime transport”.

**Philippe Louis-Dreyfus**, President of Louis Dreyfus Armateurs, has always cared deeply about developing ties with Indonesia, and chairs MEDEF International's France Indonesia business leaders' committee. He has travelled to the country more than fifty times, and in June 2013 made his eighth official trip there, leading a delegation to Jakarta with France's Foreign Trade Minister. ■

## Golden Agri-Resources

Golden Agri-Resources, producteur indonésien d'huile et de graisse comestible à base de palme, a été fondée en 1996.

En Indonésie, ses principales activités englobent la culture et la récolte d'huile des palmiers et la transformation des fruits en huile de palme brute et son raffinage. GAR, qui commercialise de l'huile de cuisson et de la margarine, est coté à la bourse de Singapour et appartient au conglomérat diversifié Sinarmas présent dans l'agriculture, les produits forestiers, l'immobilier, les télécommunications, les services financiers, l'énergie et les infrastructures.



## Philippe Louis-Dreyfus, président du Conseil de chefs d'entreprise France-Indonésie de MEDEF International

L'implication de Louis Dreyfus Armateurs dans l'économie indonésienne n'a cessé de se développer au fil des vingt dernières années. Très attaché au développement des affaires avec l'Indonésie, **Philippe Louis-Dreyfus**, Président de Louis Dreyfus Armateurs, préside depuis 2002, le Conseil de chefs d'entreprises France-Indonésie de MEDEF International. Il est en outre responsable de la région ASEAN pour les CCE (Conseillers du Commerce extérieur

de la France). Il s'est rendu plus de 50 fois dans ce pays dont une dizaine pour des voyages officiels en conduisant des délégations d'entrepreneurs français accompagnant des visites ministérielles. En juin 2013, il réalisait ainsi son huitième voyage officiel en Indonésie, conduisant une délégation de 37 entrepreneurs français à Jakarta aux côtés de Nicole Bricq, Ministre du Commerce extérieur. ■

## 02. ZOOM / CLOSE-UP

### La "dynamique" juridique chez Louis Dreyfus Armateurs *The legal department's dynamics*

**L'**image du juriste, figure austère de l'entreprise, est définitivement hors de mise chez Louis Dreyfus Armateurs. Delphine Plurien et Sophie de Feraudy excellent dans l'art de traduire la volonté des parties sous toutes formes de contrats et autres structures juridiques. Les deux jeunes femmes ont accepté de nous dévoiler leurs implications sur le montage des grands partenariats de LDA.

Exerçant une profession aux contours fluctuants, ces juristes d'entreprise ont une mission très polyvalente auprès du Groupe ainsi que de chaque société. Le conseil, la négociation, la rédaction de contrats, la conduite des arbitrages et autres litiges internationaux, la création de sociétés, la gestion du portefeuille de marques sont autant de facettes à leur métier. Traitant tous les domaines du droit (à quelques rares exceptions près), ce qui enthousiasme le plus les deux jeunes femmes est de placer les navires, les opérations portuaires et logistiques, ou plus globalement, le domaine maritime, au cœur de leurs activités quotidiennes.

Lors de l'émergence d'un projet commercial, elles interviennent bien en amont, dès l'engagement des discussions avec les différents départements de la compagnie ainsi qu'avec les potentiels partenaires. Grâce à leur proximité avec la direction générale, elles parviennent par ailleurs à anticiper les besoins respectifs au niveau contractuel et s'inscrivent comme une interface efficace auprès des avocats. Véritable rempart du Groupe Louis Dreyfus Armateurs, le service juridique veille également au respect des intérêts de l'ensemble des sociétés en France et à l'étranger.

### Traduire juridiquement un accord commercial

« Le contrat de partenariat constitue une "Joint-venture ou JV" (aventure commune) entre deux sociétés aux compétences complémentaires. Elle peut également résulter de l'union d'un partenaire opérationnel et d'un investisseur. Nous les écoutons avant de rédiger un protocole d'accord. Ce document qui trace les grandes lignes de l'opération commune, engage les parties sur les grands axes de leur collaboration future, les études à accomplir en vue de la mise en place du montage ainsi que sur un business plan. Cela fait partie des étapes préalables permettant d'analyser la viabilité d'un projet », explique **Delphine Plurien**. Experte en droit des contrats, droit des affaires internationales et droit maritime et océanique, elle a rejoint le groupe LDA en décembre 2008 comme Juriste corporate & maritime.

Responsable du département juridique depuis mars 2010, Delphine a eu pour souci premier de ne plus partir d'une feuille blanche dans le but stratégique de permettre à la société de prendre le « lead » dans la rédaction contractuelle.



LDA's legal department is dusting down its image. For a start, **Delphine Plurien** and **Sophie de Feraudy** bear little resemblance to the stereotype of the dour corporate lawyer and are determined to make the involvement of their department a positive experience. As such, they were only too pleased to talk to Le Mag about their varied job, which ranges from providing expert advice and drawing up contracts to settling disputes and managing companies and brands portfolios.

International, contract and maritime lawyer Delphine Plurien joined the LDA group in 2008. Less than two years later, she was appointed head of the legal department. An expert in contract law, she explains that when it comes to setting up a new joint venture, either with another company with complementary expertise or an investor, the first thing to do is to listen. "We're then able to draw up a memorandum of understanding that lays down the main areas of cooperation (...) and enables the partnership's viability to be assessed." Similarly, for each new business project, she and her colleague intervene well before discussions begin between the different departments or with potential partners, and because they are so familiar with the group's inner workings, they can anticipate exactly what needs to go into each new contract.

Delphine is also an expert in international business law, a reminder that the group has interests both in France and abroad. Be it in India or Indonesia, Colombia or Sierra Leone, each new foreign contract or legal dispute requires painstaking research, and close collaboration with all the players involved. Fluent English is vital, while the ability to speak other foreign languages is also a valuable asset.

Sophie de Feraudy, an expert in maritime and ocean law, is currently in charge of corporate affairs. As such, she oversees every stage in a company's existence, from setting it up to issuing new equity and transferring shares. She underlines the importance of having well-drafted contracts: "It's up to us to identify and avoid potential pitfalls". Reasoning that "it's always better to take the lead role", the two lawyers have produced a set of standard contracts to render the legal department more

## “ Mieux vaut être à l’initiative de la rédaction ”

Ainsi, le service juridique s’est attaché à mettre en place des outils contractuels uniformes pour accroître sa réactivité, pour assurer la cohérence des documents produits et pour maîtriser la préservation des droits dans nos engagements. Pactes d’actionnaires, garanties, transactions... sont autant de documents pour lesquels il « *vaut mieux être à l’initiative de la rédaction* », fait-elle remarquer, sans s’affranchir pour autant des accords de confidentialité, préalables incontournables à ces opérations, parfois complexes.

### Accroissement des écrits



Des contrats bien rédigés constituent en effet une source d’économie, permettent de gagner du temps et peuvent éviter bien des déboires ! « *Il peut y avoir des pièges. A nous de les détecter et de les prévenir* », explique **Sophie de Feraudy**.

Juriste corporate & maritime, spécialisée en droit maritime et océanique actuellement en charge du droit des sociétés chez Louis Dreyfus Armateurs, elle gère notamment le portefeuille de sociétés du Groupe, en France et à l’étranger, et assure la vie effective des structures créées au titre de ses nouveaux partenariats. Elle intervient à tous les stades de la vie des sociétés : création, augmentation de capital, cession de parts...

Ces dernières années, les contentieux se sont multipliés. L’explication ? La crise financière de 2008 qui a mis à mal l’adage « *My word is my bond* » très utilisé dans le domaine maritime. Désormais, obtenir l’exécution normale des engagements devient plus difficile et nous conduit plus que jamais à devoir tout consigner par écrit.

proactive, improve coherence and ensure that the group’s rights are properly protected, even if they acknowledge that there will always be a need for confidential agreements at the outset of what can be highly complex operations.

Demand for such documents has grown over the past few years: “*my word is my bond*” used to be the leitmotif of the shipping industry, but since the start of the recession in 2008, people have had far fewer scruples about breaking their word. As a result, Delphine and Sophie have had to deal with growing numbers of disputes, and more than ever encourage staff to set all agreements down in writing.

To avoid being called in at the last minute, Delphine and Sophie have tried to make themselves as approachable and responsive as possible, hoping to overcome the traditional reticence of some departments. For Sophie, it is a question of style, as well as content - not only running training courses to raise staff awareness, but also providing service “with a smile”.

**Louis Bouvet** completed this very feminine team before he left to take up a new career opportunity for which Delphine and Sophie wish him all the best! ■

### Accessibilité et réactivité

Pour éviter d’être sollicitées trop tardivement, Delphine et Sophie ont fait de l’accessibilité et de la réactivité leurs chevaux de batailles. Ainsi, espèrent-elles lever les réticences qui peuvent encore exister chez certains et faire en sorte que le recours à leurs services ne soit plus un passage « *obligé* » sinon un passage « *apprécié* ».

« *L’accessibilité se travaille dans le fond au travers de formations que nous avons pu dispenser aux navigants et aux personnels de recouvrement ; mais également dans la forme... avec le sourire* », ajoute Sophie de Feraudy. C’est par cette approche plus pétillante que les deux juristes dépoussièrent l’image attachée à leur métier.

## “ La diversité du métier est une vraie richesse ”

Autre aspect passionnant de leur profession, le caractère international des contrats et des contentieux dont elles s’occupent. De l’Inde à la Sierra Leone en passant par l’Indonésie ou la Colombie, la rédaction de contrats comme la gestion des litiges impliquent un véritable travail de recherche, d’échange avec les équipes, les partenaires ou les professionnels impliqués. De fait, la maîtrise de l’anglais est indispensable et celle d’autres langues étrangères constitue un réel atout dans les relations d’affaires des deux juristes. La diversité du métier est selon elles une vraie richesse.

**Louis Bouvet**, qui complétait, depuis plus de quatre ans, cette équipe très féminine, s’est engagé dans un nouveau projet professionnel pour lequel ses deux plus fidèles supportrices lui souhaitent une grande réussite. ■

# 03. AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

## GeofielD gère trois nouveaux navires sismiques

GEO CELTIC, GEO CORAL et GEO CARIBBEAN, trois nouveaux navires de recherche sismique propriété du groupe CGG, sont gérés depuis quelques mois par GeofielD Ship Management Services dont le siège est à Suresnes.

« Ce transfert de management de navires de dernière génération témoigne de la confiance de CGG envers les équipes de la co-entreprise fondée avec Louis Dreyfus Armateurs », déclare

**Alain Coatanhay**, président de GeofielD. Lors de ces changements de management, intervenus début avril pour les GEO CELTIC et GEO CARIBBEAN et fin juillet pour le GEO CORAL, les navires classés désormais par le Bureau Veritas ont été immatriculés au Registre International Français (RIF). A bord de chaque unité d'une capacité d'accueil d'une soixantaine de personnes, l'équipage maritime est désormais composé de sept marins français et dix-huit philippins.

Premiers de la série, les GEO CELTIC et GEO CARIBBEAN sont sortis respectivement en 2007 et 2008 des chantiers navals de Bergen Yards BMV. Sisterships, ils mesurent 100,8 m de long et 28 m de large. Livré en août 2010, le GEO CORAL mesure 108,3 m de long pour 28 m de large.



## Under new management

Since April for GEO CELTIC and GEO CARIBBEAN, and July for GEO CORAL, three of CGG Group's high-end seismic vessels have been managed by GeofielD Ship Management Services, based in Suresnes. "Proof of CGG's confidence in the joint venture it set up with Louis Dreyfus Armateurs", according to GeofielD's chairman **Alain Coatanhay**, this change provided an opportunity to register the Bureau Veritas-classified ships with the French RIF registry. Each of the 100-m vessels, the oldest dating back to just 2007, can accommodate as many as 60 people, and is crewed by seven French sailors and 18 Filipinos.

## Go ahead for SEA-ME-WE 5

The SEA-ME-WE 5 subsea cable linking Europe to the Middle East and Southeast Asia is to be laid by two vessels operated by Alda Marine, the joint subsidiary of Alcatel-Lucent and LDA. Under the contract signed with the South East Asia-Middle East-Western consortium bringing together 15 telecom operators, Alcatel-Lucent will supply the segments between France (Marseilles) and Sri Lanka, and NEC those between Sri Lanka and Singapore. Designed to cope with the explosion in new applications such as cloud computing, the new cable has a 10 Gbps transmission capacity, and should be in service by 2017.

## Alda Marine engagée dans la pose du câble SEA-ME-WE 5

Deux navires câbliers d'Alda Marine, filiale commune d'Alcatel-Lucent et de Louis Dreyfus Armateurs, participeront à la pose du nouveau câble sous-marin haut débit SEA-ME-WE 5 qui reliera, sur 20 000 km, l'Europe occidentale à l'Asie en passant par le Moyen-Orient. Sa capacité, de 100 gigabit par seconde, est destinée à répondre à l'explosion des nouvelles applications (vidéo on demand, cloud computing...).

Le contrat signé par Alcatel-Lucent avec le consortium South East Asia-Middle East-Western Europe 5, regroupant 15 opérateurs de télécommunication, porte sur la fabrication et la pose du câble depuis la France jusqu'au Sri Lanka,

la pose de la deuxième partie étant confiée au japonais NEC. La mise en service du SEA-ME-WE 5 est annoncée pour fin 2016.

Tout comme les trois autres câbles déjà en service sur cette zone (SEA-ME-WE 3 et 4 et I-ME-WE mis en service en 1999, 2005 et 2010 respectivement), l'atterrissage devrait débuter sur les plages du Prado à Marseille.

Après Marseille, le câble sera posé au large des côtes italiennes. Il poursuivra sa route en Egypte, Arabie Saoudite, Yémen, Djibouti, Émirats arabes unis, Oman, Pakistan, Inde, Sri Lanka, Bangladesh, Myanmar, Thaïlande, Indonésie, Malaisie et enfin Singapour.





## LDTVO : des tests de tranchage réussis

De mai à juin 2014, au large de la côte Atlantique et en Manche, les équipes de Louis Dreyfus TravOcean ont procédé à plusieurs tests de tranchage des sols sous-marins, préalable nécessaire à l'enfouissement de câbles. LDTVO a en effet été retenu par le consortium Eolien Maritime France (consortium formé d'EDF EN, DONG Energy et WPD Offshore) pour effectuer des essais de tranchage des fonds marins sur les trois futurs parcs éoliens de Fécamp, Courseulles-sur-Mer et Saint-Nazaire.

« Cette campagne était destinée à évaluer les performances de différents types d'outils sur des sols en calcarénite, craie, argile, etc. Trois technologies ont ainsi été testées durant un mois dans des conditions réelles : le jetting, le tranchage au moyen d'une roue et la charrue à soc vibrant », explique **Marc Denner**, directeur des projets éoliens de LDTVO.

Conçus par LDTVO, le ROVJET 806 et la TM 03, la trancheuse pouvant être équipée d'un soc ou d'une roue, ont ainsi été mobilisés sur le TOPAZ COMMANDER, navire polyvalent spécialement affrété pour cette opération. Vingt personnes ont mené à bien ces tests destinés à réaliser des tranchées de 1,5 m de profondeur dans des sols particulièrement durs.

Cette campagne d'essais précède un appel d'offres qui sera lancé en janvier 2015 par le consortium Eolien Maritime France, sélectionné par le gouvernement français pour l'installation de trois parcs éoliens à Fécamp (Seine-Maritime), Courseulles-sur-Mer (Calvados) et Saint-Nazaire (Loire-Atlantique).

Ces trois champs de plus de 240 éoliennes, représenteront une capacité installée de 1500 MW, soit l'équivalent de la consommation électrique de plus de 2 millions d'habitants. Leur mise en service est programmée à partir de 2018.

## Adhésion à l'IMCA

L'International Marine Contractors Association (IMCA) qui réunit les professionnels de l'offshore compte, depuis janvier 2014, deux nouveaux adhérents.

Louis Dreyfus Armateurs et Alda Marine ont en effet décidé de rejoindre les rangs de cette association qui fédère pas moins de 950 professionnels des activités sous-marines ou exploitants de navires à positionnement dynamique. « Participer aux travaux de l'IMCA contribue à l'amélioration de la sécurité et le partage d'expérience qu'elle permet sont des atouts importants, très utiles pour nos opérations actuelles et futures. L'IMCA est très active également dans le domaine de la sécurité des opérations sur les champs d'éoliennes offshore. L'implication de LDA et d'Alda Marine dans cette association donne accès à de nombreuses informations et retours d'expérience », précise **François Thomas**, responsable du département QHSE de LDA.

Cette adhésion présente de multiples bénéfices pour **Ronan Kerhervé**, directeur général d'Alda Marine : « Cela nous permet de faire de la veille, d'être au plus près des exigences de nos clients dans l'Oil & Gas en étant rapidement à niveau ».

Alda Marine a déjà participé à une conférence sur le positionnement dynamique et LDA devrait assister dans quelques semaines à un séminaire sur la sécurité. L'IMCA tiendra sa conférence annuelle les 19 et 20 novembre prochains à Londres. Ateliers de travail et conférences seront divisés en trois sessions : maritime, plongée et intervention des ROV.

## Breaking new ground

Last May, a team from Louis Dreyfus TravOcean embarked on a month-long series of trenching trials off the Atlantic and Channel coasts commissioned by the Eolien Maritime France consortium formed by EDF EN, DONG Energy and WPD Offshore.

This is the consortium that was selected by the French Government to install three huge wind farms off Fécamp, Courseulles-sur-Mer and Saint-Nazaire.

"We tested the performances of three tools – jetter, vibro-plough and rock wheel cutter in different seabed types, including calcarenite, chalk and clay", explains

**Marc Denner**, Louis Dreyfus TravOcean's director of wind farm projects. The 20-strong team working from the specially chartered vessel TOPAZ COMMANDER successfully completed their mission despite having to contend with exceptionally hard soils.

The trials pave the way for a fresh call to tender scheduled for January 2015, and the wind farms' 240 turbines, which will generate enough electricity for more than 2 million people, should start to come on stream in 2018.

## Safety first



In January, Louis Dreyfus Armateurs and Alda Marine joined the thousand-strong membership of the International Marine Contractors Association (IMCA). According to **François Thomas**, Head of Safety and Quality at LDA, "IMCA is very active in the area of operational safety in offshore wind farms" and more generally provides a forum for sharing experiences. LDA will be attending a safety seminar in a few weeks' time, while Alda Marine has already taken part in a conference on dynamic positioning. Its Managing Director **Ronan Kerhervé** believes that membership will enable the company to keep abreast of all the latest legislation, so that it can better "satisfy the needs of our oil and gas customers".

## Premier chargement de bois pour LA GUIMORAIS

38 800 tonnes de bois ont navigué sur LA GUIMORAIS entre fin août et fin septembre. Pour son troisième voyage, ce Handysize de 40 500 tonnes de port en lourd, a fait escale dans les ports néo-zélandais de Bluff, Dunedin et Port Chalmers pour charger des milliers de grumes de pin radiata. LA GUIMORAIS a ensuite mis le cap vers Incheon en Corée et Lanshan en Chine.

La manutention du bois a été réalisée au moyen des quatre grues de bord d'une capacité unitaire de levage de 30 tonnes. LA GUIMORAIS, deuxième navire d'une série de huit sisterships de type B.Delta37, dispose d'un faible tirant d'eau (10,7 m) adapté aux ports peu profonds du Sud-Est asiatique.



## 03. AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

### Timber!

Like her seven sisterships, the 40,500-dwt handysize LA GUIMORAIS features the B.Delta37 design, allowing her to enter the shallow ports of Southeast Asia. This proved useful between late August and late September, when she carried 38,000 tonnes of timber from New Zealand to destinations in China and South Korea. The cargo was handled by her four on-board cranes, each with a 30-t lifting capacity.

## Premiers « awards » décernés par le BIMCO

La dernière Assemblée Générale du BIMCO (Baltic and International Maritime Council) s'est déroulée sous le soleil de Dubaï, les 29 et 30 avril 2014. Deux conférences plénières sur les enjeux du maritime ont marqué ces deux journées auxquelles ont participé **Philippe Louis-Dreyfus**, président-désigné du BIMCO, **Jean-Pierre Laffaye**, senior advisor de LDA et vice-président du Comité Documentaire du BIMCO et **Antoine Person**, secrétaire général de LDA. La première conférence a été consacrée à la gestion de crise lors de la survenance d'accidents en mer : confusion, médias et médiateurs.

La seconde a analysé les nouvelles exigences réglementaires (traitement des eaux de ballast, teneur en soufre) qui risquent fort d'éroder la compétitivité des compagnies maritimes.

Un atelier-débat a également eu un grand succès : un arbitrage (fictif) fut organisé en direct mettant en exergue l'intérêt et les pièges de ces procédures.

Cette Assemblée Générale fut marquée par l'attribution des tout premiers « awards » destinés à récompenser les armateurs et des personnalités qui ont excellé dans le champ de compétences du BIMCO et l'industrie maritime internationale.

Le jury, composé notamment de Philippe Louis-Dreyfus, a récompensé entre autres l'armement Pacific Basin Shipping Ltd et Ali Obaid Al-Yabhouni, président de l'UAE Shipping Association, ainsi que des compagnies maritimes ADNATCO & NGSCO. Dans la catégorie formation, Thome Ship Management a été distingué. Enfin, **John Denholm**, président du BIMCO a remis un prix spécial à la famille Saverys.

## BIMCO rewards excellence



Dubai was the venue for the Baltic and International Maritime Council (BIMCO)'s annual conference back in April, which this year focused on ways its members could protect and develop their business. There were two "tracks", one entitled "A role playing exercise on resolving a maritime casualty – the mess, the media and the mediators", the other "Upcoming regulatory requirements may erode your ticket to trade". This two-day event, which saw the launch of a series of awards for excellence, was attended by **Philippe Louis-Dreyfus**, BIMCO's President Designate, **Jean-Pierre Laffaye**, senior advisor to LDA and vice president of BIMCO's Documentary Committee, and **Antoine Person**, LDA's general secretary.

## Participation de Gildas Maire à la conférence TRA 2014

Transport Research Arena 2014, principale conférence européenne sur la recherche dans le domaine des transports, a rassemblé pas moins de 3000 professionnels à la Défense à Paris du 14 au 17 avril 2014. Une édition axée sur la thématique : « *Des Solutions pour les Transports : de la recherche au déploiement* ». Industriels, chercheurs, armateurs ont assisté aux nombreuses sessions scientifiques et techniques, aux conférences et ateliers.

**Gildas Maire**, directeur général Finance-Administration de Louis Dreyfus Armateurs est intervenu le 15 avril représentant Armateurs de France, sur la question des « *Combustibles alternatifs dans le transport maritime* ». Autour de la table également, le bureau de classification DNV, le motoriste Volvo et un représentant d'Elengy. En marge des conférences réunissant un panel de professionnels avertis, le grand public a pu accéder à une exposition où de nombreux projets, services et innovations ont été présentés.



## Transport solutions

An estimated 3,000 transport professionals flocked to the 2014 Transport Research Arena (TRA) in Paris. The theme of this year's four-day event, held back in April, was "Innovate Mobility, Mobilise Innovation". Representing French Shipowners' Association, **Gildas Maire**, LDA's Chief Executive Officer (Finance-Administration), spoke at the scientific session entitled "Alternative Fuels in Maritime Transportation", alongside representatives of the classification society DNV, Volvo and LNG terminal operator Elengy.

# 04. LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

## Sacrée foulée !

### Courir par défi personnel ou simplement pour garder la forme...

Louis Dreyfus Armateurs compte dans ses rangs de nombreux et talentueux adeptes de la course à pied. Retour sur leurs dernières performances.

En Inde, **Gurpreet Malhi**, directeur général d'ALBA Asia, a participé pour la première fois au semi-marathon de Mumbai, le 19 janvier 2014. Il se souvient de l'ambiance extraordinaire de cette épreuve : « *C'était fantastique de courir aux côtés de 12 000 participants. Ce n'est pas tous les jours que l'on peut courir librement dans la ville surpeuplée de Mumbai !* ». Quelle ne fut pas sa surprise de franchir les 21 km en seulement 2 heures et de se classer 1312<sup>e</sup>. Gurpreet Malhi avoue avoir pris goût aux compétitions et entend participer au semi-marathon de Paris en avril 2015.

C'est justement au bois de Vincennes à Paris que se sont retrouvés le 23 mars dernier **Julia Delaunay**, **Rémy Castro**, **François Jacob** et **Caroline Huynh** pour une course folle, aux côtés de 4000 « MADmen » & « MADwomen » ! Les concurrents de la « SoMad » doivent se jeter à corps perdu dans la boue, grimper des murs d'escalade et ramper. Les 24 obstacles à franchir ponctuent un parcours de 12 km. Julia Delaunay revient sur les moments forts de cette journée : « *Nous sommes restés soudés en dépit du vertige de certains lorsqu'il a fallu franchir le mur d'escalade. Les bains de boue étaient particulièrement désagréables. Nous avions froid et nous glissions et, aussitôt secs, un nouveau bain de boue nous attendait !* ».



Des navigants du CIUDAD DE CADIZ, en escale le 27 avril à Pauillac, ont également fait honneur à leur maillot. Deux d'entre eux se sont joints aux 200 coureurs engagés dans les 10 km de Pauillac, un rendez-vous annuel qui se déroule le long des quais de la Gironde.

« **Erwan L'Yvonnet**, élève-officier polyvalent, a porté haut les couleurs de LDA et du CIUDAD DE CADIZ, avec une excellente 63<sup>e</sup> place au classement général.

Notre troisième mécanicien, **Lysias Ananouh**, s'est classé 96<sup>e</sup>. Il courait en catégorie senior. Une belle participation qui renforce les liens avec la ville de Pauillac », a commenté **Christophe Girard**, commandant du navire roulier.



## Fun runs

Louis Dreyfus Armateurs counts many talented runners among its employees. In India, for instance, **Gurpreet Malhi**, MD of ALBA Asia, ran his first ever half-marathon this January.



"It was amazing (...). It's not every day you get to run freely in an overcrowded city like Mumbai!". He completed the course in just 2 hours, and is eager to try the Paris half-marathon next April.

Some people run to set themselves personal challenges, others to keep fit. **Julia Delaunay**, **Rémy Castro**, **François Jacob** and **Caroline Huynh**, however, apparently run because they enjoy having fun. The foursome competed in the SoMAD race last March which, as well as mud baths, involved climbing walls and other obstacles along the 12-km route. Meanwhile, two crew members of the CIUDAD DE CADIZ took advantage of a stopover in Pauillac to run in the town's annual 10-km race along the banks of the Gironde. Cadet officer **Erwan L'Yvonnet** came 63rd, while third engineer **Lysias Ananouh**, running in the seniors category, came 96th.

## LDA dispute le tournoi fair-play de football des entreprises

L'édition 2014 de cet important tournoi interentreprises s'est tenue au centre d'entraînement de l'Equipe de France de Clairefontaine et s'est déroulée dans une ambiance extraordinaire malgré la pluie. A trois semaines du premier match de la coupe du monde de football au Brésil, les joueurs de l'équipe de France étaient présents le 24 mai dernier, lors du 19<sup>e</sup> tournoi parrainé par Sonny Anderson, ancien international et joueur de l'Olympique Lyonnais, et Omar da Fonseca, ancien grand attaquant du PSG. « *Nous avons pu échanger quelques mots avec Alexandre Lacazette et Benoît Trémoulinas et prendre des photos* », raconte **Julien Delunel** qui jouait sous le maillot LDA aux côtés d'**Helder Almeida**, de **Louis Bouvet**, d'**Anthony Provot** et de **Cyntia Barbosa**.

Après s'être confronté sur la pelouse aux salariés de Saipem, de Barclay's Bank, du groupe Rothschild ou encore ceux de Carrefour Market, LDA s'est classé 13<sup>e</sup> sur les 32 équipes engagées réalisant ainsi son meilleur résultat. En 2011, LDA avait fini 29<sup>e</sup>, puis 18<sup>e</sup> en 2012 et 22<sup>e</sup> en 2013.

### On the ball



Just weeks before the start of the World Cup in Brazil, this year's corporate football tournament was a truly memorable event. For a start, several members of the French national team were in attendance at the Clairefontaine training centre. "We chatted with Alexandre Lacazette and Benoît Trémoulinas", boasts **Julien Delunel**, who was wearing the LDA shirt, along with **Helder Almeida**, **Louis Bouvet**, **Anthony Provot** and **Cyntia Barbosa**. More important still, LDA came 13th out of 32 - its best result yet.

## Quand les sédentaires découvrent l'ILE D'AIX

Quitter l'espace d'une journée sa vie de bureau pour embarquer sur un navire câblé...

Cette année encore, Louis Dreyfus Armateurs a proposé à ses collaborateurs une journée d'immersion totale aux côtés des marins. Une dizaine de salariés du siège, dont quatre stagiaires des différentes filiales du groupe, a répondu présent. Rendez-vous a donc été pris le 3 juin 2014, sur les quais de Calais, où l'ILE D'AIX était amarré. Le commandant **Pierre-Emmanuel Dautry** a satisfait la curiosité des visiteurs en répondant aux nombreuses questions posées sur

les caractéristiques du navire et sur son fonctionnement : chargement des câbles, passerelle, machines...

La visite a été entrecoupée d'un déjeuner convivial à bord en compagnie des navigants dont les explications sur la nature de leur travail et leur vie à bord ont aussi passionné les visiteurs.



### On board ILE D'AIX

Each year, LDA gives its land-based employees a chance to taste life on board ship for one day. This year's destination for the lucky ten was ILE D'AIX, moored in Calais. As well finding out all the technicalities of undersea cable laying from Captain **Pierre-Emmanuel Dautry**, they sat down to a friendly lunch with crew members, learning about their working conditions and daily life on board.

### Seems like only yesterday...

It was thirty years ago that **Leslie Dryvers**, from Cetrappa's chartering department, and **Frédéric Bouillon**, from LDA's technical department, joined

Louis Dreyfus Armateurs. On September 25th, they were both awarded silver-gilt medals for their hard work and unstinting loyalty by an obviously delighted **Philippe Louis-Dreyfus** at a small - but select - ceremony held at the group's headquarters.

## Deux nouveaux médaillés du travail

Deux médailles vermeil pour **Leslie Dryvers**, du service affrètement de Cetrappa et **Frédéric Bouillon**, du service technique de LDA pour récompenser leurs 30 années d'ancienneté au sein de la Maison. La cérémonie a eu lieu le 25 septembre dernier au siège du Groupe en petit comité et en présence de **Philippe Louis-Dreyfus** qui n'a pas caché son plaisir de décorer ces deux nouveaux récipiendaires.



# 05. PROFILS / PORTRAITS

Stages en entreprise, un partenariat gagnant gagnant /  
*Work experience: everyone's a winner*



**L**e Groupe Louis Dreyfus Armateurs a toujours entretenu une relation privilégiée avec les étudiants de toutes écoles et de tous horizons. Au-delà du recrutement classique en contrat à durée indéterminée, le stage en entreprise constitue un véritable tremplin professionnel pour des étudiants en fin de cursus, à la recherche d'une première expérience professionnelle. Ces quelques mois de stage sont l'occasion de jauger ces jeunes recrues et de leur offrir un poste, quand l'opportunité s'en présente.

Trait d'union entre le monde universitaire et l'entrée dans la vie active, le stage permet durant quelques mois de se familiariser avec le monde de l'entreprise. Depuis de longues années déjà, le Groupe LDA mène une politique active tournée vers l'accueil de stagiaires permettant aussi de répondre aux besoins des différentes entreprises du groupe. « Avec la crise économique, le marché se tend, les entreprises prennent de moins en moins de stagiaires. Au sein du groupe LDA, il n'y a jamais eu de restriction à l'emploi de stagiaires.

“ Le maître de stage joue un rôle fondamental ”



Nous sommes très vigilants sur le contenu du stage ; chez LDA pas de "stage découverte" ! », résume **Julien Delunel** responsable des Ressources Humaines du groupe qui admet recevoir une centaine de CV par mois et près d'une

dizaine de demandes de stages par semaine.

Chaque année, environ une douzaine de jeunes découvre le fonctionnement de la compagnie, affectés essentiellement

à des fonctions support (ressources humaines, service juridique, comptabilité, communication, assurance, trésorerie...). C'est d'ailleurs par cette voie que nombre de nos cadres actuels ont été recrutés.

« En 2000, j'avais alors 21 ans, j'ai effectué un stage d'été au service des Ressources Humaines. Comme il s'est bien passé, LDA m'a proposé en 2001 un contrat en alternance », raconte **Helder Almeida** qui a définitivement intégré le Groupe à 22 ans seulement. Depuis 2006, il est responsable des rémunérations des salariés du Groupe LDA.

A l'issue de son Master2 à l'école du shipping de Saint-Nazaire, **Alejandro Molano** effectue un stage en 2007 comme contrôleur de gestion, sous l'œil bienveillant de **Franck Tirard**. « Le maître de stage joue un rôle fondamental dans la phase d'apprentissage. Franck m'a fait confiance en suivant mes idées tout en m'aidant à m'améliorer », explique Alejandro, aujourd'hui chargé du développement des projets au sein du département des projets industriels.

C'est également au sein de ce département que la jeune **Charlotte Augé** a fait ses armes d'avril à septembre derniers dans le cadre de son cursus à l'Ecole des Ponts Paristech. De ce stage préalable à son entrée à l'ENSTA (Ecole nationale supérieure des techniques avancées), elle dit apprendre beaucoup. « Je détermine les séquences de rotation des sets (barge + remorqueurs) pour charger et décharger les marchandises. Je dois dimensionner le "set-up" (barge + remorqueur + grue) le plus performant dans le cadre des projets définis dans les appels d'offres », explique la jeune femme.

A seulement 25 ans, **Souhella Makouri** stagiaire au service juridique de l'armement a un CV déjà bien fourni. Avant de préparer le barreau de New York, elle a découvert l'univers du droit maritime et a également travaillé à l'approbation des comptes de LDA. « Ce stage fut très instructif car il touchait à toutes les sphères du droit », précise la jeune femme, ravie de l'accueil qui lui a été réservé. « Nous avons su faire évoluer les tâches confiées aux stagiaires pour leur bénéfice et celui de LDA », conclut sa maître de stage, **Sophie de Feraudy**, juriste corporate & maritime. ■

Louis Dreyfus Armateurs has always welcomed students from a wide range of HE institutes, through the provision of traineeships. As well as giving recent graduates valuable work experience, these traineeships afford the group an opportunity to gauge their skills – and fill vacancies.

“The recession has had an impact on the market, and companies are taking on fewer and fewer trainees”, says **Julien Delunel**, the group's head of human resources. “Within LDA, however, there has never been any restriction on numbers.” He admits, however, that as he receives a hundred CVs a month, and nearly a dozen of requests for internships every week, he cannot possibly satisfy the demand.

Many of LDA's current executives arrived as trainees, mostly in support units such as accountancy and insurance. **Helder Almeida**, for instance, did a period of work experience in the HR department back in 2000, when he was just 21. “As it went well, the following year LDA offered me a dual education contract”, he recalls. Three years after that, he was finally appointed to a full-time position. Now in charge of project development in the Industrial Projects department, **Alejandro Molano** underscores the important role played by the supervisor, describing how **Franck Tirard**, “gave me the confidence to follow my own ideas, all the

while helping me progress” during his stint as a management controller. He now works at the industrial projects department. **Charlotte Augé** spent six months in the same department as part of her training as a civil engineer.

As for **Souhella Makouri**, currently preparing for the New York Bar Exam, she has only good things to say about her recent traineeship in the legal department: “it was really instructive, because it touched on every area of law”. Her supervisor, meanwhile, **Sophie de Feraudy**, underlines the mutually beneficial nature of the relationship: “we've gradually refined the tasks that trainees are given, for both their benefit and LDA's.” ■

## 06. SILLAGE / SHIP'S WAKES

**Gearbulk, un pool d'armateurs visionnaires  
au goût prononcé pour l'aventure /**

*Gearbulk: visionary shipowners with a liking for adventure*



Gearbulk... Ce simple nom évoque tant de souvenirs aux anciens collaborateurs de Louis Dreyfus Armateurs engagés en 1968 dans une aventure hors du commun. A cette époque, la branche maritime du groupe Louis Dreyfus et Buries Marques Ltd, sa filiale britannique depuis 1938, fonde la société Gearbulk aux côtés des armateurs norvégiens Kristian Gerhard Jebsen et Ludwig Mowinkels. Les associés développent un concept de navires innovants, autonomes et capables de faire escale dans les ports les plus reculés de la planète et surtout dépourvus de moyens de manutention.

Au tour de table de cette nouvelle compagnie, le groupe Louis Dreyfus qui détient 50 % des parts via ses deux filiales française et anglaise, le jeune **Kristian Gerhard Jebsen**, fils cadet de l'armement familial norvégien Jebsen et initiateur du concept de ces navires et Ludwig Mowinkels Rederi, autre armateur norvégien réputé et dont la création remonte à 1898. Chacun des partenaires norvégiens détient 25 % de cette compagnie internationale qui nourrit l'ambition de se doter d'un large portefeuille de contrats de transports internationaux.

Aux antipodes des porte-conteneurs transportant dans des boîtes standardisées, aseptisées, des marchandises invisibles, les navires dits « Gearbulk » se caractérisaient par une grande diversité tant des cargaisons transportées que des pays desservis. Pâte à papier, papier journal, carton, bois sciés, contreplaqués et autres produits forestiers, granite, ciment, métaux non ferreux, aciers, tuyaux, minerais divers, mobil-home entiers, locomotives, wagons, etc. ; autant d'exemples de cargaisons transportées sur ces navires... ALAIN LD et ROBERT LD, les deux premiers Gearbulk de 19 000 tonnes, construits aux Ateliers et Chantiers de la Loire à Saint-Nazaire ont été lancés en 1969, soit un an après la création de la société du même nom dont le siège était à Bergen.

Assis dans son fauteuil à Suresnes, **Alain Le Guillard**, directeur général de LDA en charge des Opérations, bascule légèrement en arrière. Un large sourire éclaire tout à coup son visage. Ses yeux pétillent. Trente-six ans plus tôt, en 1978, il embarquait comme jeune élève sur ces fameux Gearbulk. « C'était

"Gearbulk" is an evocative name for many old hands at Louis Dreyfus Armateurs who were in at the start of this exciting venture. It was in 1968 that the maritime branch of Groupe Louis Dreyfus and Buries Marques Ltd, the group's British subsidiary founded before the war, teamed up with the Norwegian shipowners Kristian Gerhard Jebsen and Ludwig Mowinkels Rederi to found Gearbulk. Together, they developed a concept of innovative self-loading and unloading vessels that were capable of entering the world's most remote ports and, more importantly still, those with no cargo handling facilities.



The Louis Dreyfus group had a 50% stake in this ambitious new company, through its two subsidiaries, while **Kristian Gerhard Jebsen**, which had originally come up with the concept, and Ludwig Mowinkels Rederi, another highly respected firm dating back to 1898, both had a 25% share.

The complete opposite of container ships, where the goods are hidden inside neat stacks of standardised, impersonal boxes, Gearbulk's vessels stood out for the diversity of both countries they visited and the cargoes they carried. These could range from paper pulp, newsprint, timber and granite to nonferrous metals, ore, mobile homes and even locomotives. Just a year after the company was created (headquartered in Bergen), the very first carriers, ALAIN LD and ROBERT LD, emerged from a Saint-Nazaire shipyard. Each 19,000-dwt vessel had the characteristic cranes and open hatches.

## 06. SILLAGE / SHIP'S WAKES

drôlement intéressant. Ces navires possédaient leurs propres moyens de manutention et se rendaient dans des endroits inaccessibles pour la plupart des navires. Gearbulk avait décroché un contrat de transport de 5 millions de tonnes de ciment pour l'Arabie Saoudite. Le ciment provenait d'Espagne (Barcelone, Tarragone, Alicante), d'URSS (Novorossiisk, en Mer Noire) et également de Grèce. Nous déchargions dans les ports de Djeddah, Yambu et Jizan (dans le sud de l'Arabie Saoudite) sur des terminaux flottants. Je me souviens qu'en 1982, lorsque nous nous sommes rendus à Jizan avec le ALAIN LD, il n'existait pas de carte détaillée pour l'accès au port ! Nous devions nous baser sur un plan ancien, établi bien des années plus tôt par des ingénieurs allemands, pour naviguer à travers les bancs de corail en se repérant principalement sur les épaves des navires échoués ! », raconte Alain Le Guillard.

Premiers à sortir des chantiers, les ALAIN LD et ROBERT LD, possédaient des grues mobiles et de larges panneaux de cales facilitant la manutention des marchandises.



« L'idée pour le moins brillante de Kristian Gerhard Jebsen était d'axer les services maritimes sur des cargaisons unitisées et de construire des navires dotés de cales à angle droit, en forme de boîte. De plus, l'ouverture totale des panneaux de cales facilitait



la manutention. Les grues qui équipaient les premiers Gearbulk ont rapidement été remplacées par des portiques mobiles afin d'augmenter encore la productivité », raconte **Jean-Marc Scordia**, à présent Executive Vice-president de Cetrappa.

Jeune élève de 18 ans embarqué alors sur le JEAN LD, il se souvient d'une opération peu banale au Canada. « Le commandant **Jean Tonnerre** a mouillé le navire ; il a regardé les sondeurs avant de débarquer et de sauter dans un petit navire de service avec ses cartes et ses jumelles. Il est revenu quelques heures plus tard en expliquant à l'équipage qu'il voulait tenter l'accostage sans pilote ni remorqueur et se positionner juste devant le chargement de bois. En Alaska, nous avons accosté sur un quai en bois et, lors de l'amarrage, celui-ci bougeait. Une partie du navire était amarrée sur ce quai et l'autre partie dans le bras de mer ! Nous allions vraiment dans des endroits improbables. En 1974, le JEAN LD a fait escale à Sherbro River, en Sierra Leone, pour charger de la bauxite. Le pilote a remonté la rivière puis nous sommes restés au mouillage car la navigation n'était autorisée que le jour. Intrigués, nous lui avons demandé pourquoi elle était interdite la nuit. Il nous a expliqué que les ampoules des balises avaient été démontées et ornaient maintenant les maisons alentours ».

### Literally uncharted waters

One person with fond memories of Gearbulk is **Alain Le Guillard**, now Chief Executive Officer (Operations) at LDA and safely ensconced in Suresnes. His first ("absolutely fascinating") experience of the famous carriers was as a young cadet, 36 years ago. He recalls how the company had won a contract to carry 5 million tonnes of cement to Saudi Arabia. "The cement came from Spain (Barcelona, Tarragona and Alicante), the USSR (Novorossiysk on the Black Sea) and also Greece, and we had to unload it onto floating terminals in the ports of Jeddah, Yanbu and Jizan, in the south of the country. I remember arriving at Jizan with the ALAIN LD, back in 1982. There weren't any detailed nautical charts of the

port entrance, so we had to use a chart that had been drawn by German engineers many years earlier, relying mainly on the wrecks of ships that had run aground to pick our way through the coral reefs!"

For his part, **Jean-Marc Scordia**, now Executive Vice-President of Cetrappa, was just 18 when he joined the crew of the JEAN LD. He was immediately impressed by the concept of wide hatches and box-shaped holds. "Kristian Gehrard Jebsen's idea of focusing on unitised cargoes was nothing short of brilliant, and the original fixed cranes were soon replaced by mobile gantries to increase productivity still further." His memories include watching Captain **Jean Tonnerre** moor the ship directly in front of a consignment of Canadian lumber, without the aid of either a

pilot or a tug, and a timber-built wharf in Alaska that was so rickety that "part of the ship was moored to this wharf and part in the sound".



### Up the Amazon

In 1981, the bulk carrier CHARLES LD became the first French vessel to call in at Munguba on the Rio Jari, a tributary of the Amazon, in the heart

Munguba, situé sur la rivière Jary, un des affluents de l'Amazone, est célèbre à plus d'un titre chez LDA. En 1981, le vraquier CHARLES LD fut le premier navire français à faire escale dans ce lieu perdu au cœur de la forêt amazonienne.

Quelques semaines plus tard, le LOUIS LD du pool Gearbulk, gagnait lui aussi Munguba où se trouvaient une imposante usine de pâte à papier et des mines de kaolin utilisés à la fois dans le blanchiment du papier et la fabrication de la porcelaine.

« Cette usine appartenait au milliardaire américain Daniel Keith Ludwig qui a d'ailleurs inspiré Paul-Loup Sulitzer pour son roman *Le Roi Vert*. L'usine, gigantesque, avait été fabriquée au Japon et transportée par barge jusqu'au Brésil ! C'était vraiment l'aventure. La compagnie nous demandait parfois d'aller charger dans des ports que nous ne trouvions même pas sur la carte. A Munguba, le pilote partait en pirogue pour fixer lui-même le tirant d'eau en fonction des résultats du sondage lors d'un passage délicat », se plaît à raconter le commandant **Jean Le Roux** qui a navigué sur les Gearbulk comme second capitaine et second mécanicien.

« Les rails du navire permettaient la translation des portiques dotés de bras qui se déplaient lors des opérations. Ces navires polyvalents possédaient à bord tous les équipements spéciaux adaptés aux portiques en fonction de la marchandise », ajoute l'actuel commandant du GEO CELTIC.

En avril 1980, un autre jeune lieutenant du nom de **François Thomas**, a embarqué sur le GERARD LD à Vancouver. Aujourd'hui, directeur QHSE et DPA de LDA, il se souvient également de cette époque riche en émotions : « Nous chargions du soufre à destination de Santos au Brésil. J'étais ravi d'embarquer et de succéder à **Alain Lebrault** qui regrettait de quitter le navire juste avant le passage du Cap Horn. Quelques années plus tard, le Commandant Lebrault a passé le Cap Horn pour la première fois sur un capesize qui avait chargé en Australie pour l'Europe du Nord. Il m'a appelé du Cap Horn pour me dire avec joie qu'après tant d'années il avait enfin réalisé ce rêve peu avant sa retraite ».

En 1973, Louis Dreyfus investit dans quatre navires de 39 000 tonnes de port en lourd construits au Japon : LOUIS LD, JEAN LD, ALAIN LD et GERARD LD. Ces navires dotés de cinq cales et de deux portiques « Hagglands », sont entièrement armés par des marins français. En 1978, trois autres sisterships, LA COSTA, LA PRIMAVERA, LA CORDILLERA sortent du chantier japonais Mitsui-Ichihara pour le compte du groupe LD.

L'année suivante, des investissements complémentaires sont réalisés. Deux navires de 38 000 tonnes, le CHARLES LD et le PIERRE LD, sont lancés en Pologne. Puis, en 1980, trois autres unités, LA LOMA, LA ESTANCIA, LA SIERRA, viendront agrandir la flotte Gearbulk qui ne cesse de prendre de l'ampleur. L'armement exploitait alors 50 navires.

Activité cyclique par excellence, le transport maritime entre alors en crise. Au terme de vingt ans de collaboration étroite et d'une activité intense, Louis Dreyfus décide de se retirer du pool en 1990. « Nous avons eu des divergences d'opinion entre actionnaires lorsqu'il a fallu procéder à de nouveaux investissements pour renouveler la flotte », explique Alain Le Guillard.

Aujourd'hui, l'armement Gearbulk poursuit son activité avec une flotte de 73 navires dont, gigantisme oblige, la taille est passée en trente ans de 39 000 à 73 000 tonnes de port en lourd (TPL). ■



of the rainforest. A few weeks later, it was the turn of the LOUIS LD to sail to the remote river port, home to a huge pulp mill that the American billionaire Daniel K. Ludwig (the inspiration for Paul-Loup Sulitzer's novel *The Green King*) had had constructed in Japan and transported by barge all the way to Brazil. **Jean Le Roux**, now captain of the GEO CELTIC, who sailed on several Gearbulk vessels as chief mate or second engineer, recalls that "the company sometimes asked us to pick up cargoes in ports we couldn't find on any maps! In Munguba, in the really tricky places, the pilot would climb into his canoe and paddle off to plumb the waters."

**François Thomas**, currently head of safety and quality at LDA, has a more personal recollection of his time as a young lieutenant on board

GERARD LD, which he joined in Vancouver, in April 1980. "We were taking on a cargo of sulphur, bound for Santos in Brazil. I was delighted to be sent to the ship, where I succeeded **Alain Lebrault**. He was really sorry to be leaving it just before it rounded Cape Horn. Some years later, by then captain of a capesize, he finally got to sail around the cape, while taking a cargo from Australia to Northern Europe. He called me from there to say how thrilled he was to have fulfilled his long-held dream just before he retired."

The 39,000-dwt, Japanese-built carriers LOUIS LD, JEAN LD, ALAIN LD and GERARD LD had all been purchased in 1973 by Louis Dreyfus. Each one had five holds and two Hagglund cranes, and was manned by an all-French crew. 1978 saw the arrival of three new sisterships (LA COSTA,

LA PRIMAVERA and LA CORDILLERA), again constructed in a Japanese shipyard (Mitsui-Ichihara), and the year after that, CHARLES LD and PIERRE LD were launched in Poland. By 1980, the Gearbulk fleet had gained a further three ships, swelling its ranks to fifty.

It was then that shipping, ever a cyclical industry, went into recession. In 1990, after twenty years of close cooperation, Louis Dreyfus decided to withdraw from the pool. "The shareholders had diverging opinions about making new investments to update the fleet", explains Alain Le Guillard. Gearbulk nonetheless went on to fight another day, and now boasts a fleet of 73 ships, averaging 73,000 dwt, compared with 39,000 dwt thirty years ago – a reflection of the shipping industry's obsession with gigantism. ■

# « Le partenaire de confiance de vos défis maritimes »



  
**LouisDreyfus**  
**ARMATEURS**

L'ÉNERGIE MARINE PAR EXCELLENCE !



[www.lda.fr](http://www.lda.fr)

Louis Dreyfus Armateurs - Siège social 28, Quai Galliéni 92158 Suresnes Cedex - France - Tél. +33 (0)1 70 38 60 00  
Fax. +33 (0)1 70 79 15 02 - Téléc. (051) 94 07 54 62 - Société par Actions Simplifiée au capital de 51 401 070 Euros  
R.C. NANTERRE 652 012 311 - SIRET N° 652 012 311 00054 - N° TVA FR 32 652 012 311