



#### 01. / P. 4 à 9 ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

Siège d'exception à La Ciotat pour Louis Dreyfus TravOcean / Second new flagship Duchier Pietra Architectes - Une architecture globale et durable dans le respect de l'environnement méditerranéen / Grand Designs

#### 02. / P. 10 à 12 GRAND LARGE / HIGH SEAS

Entretien avec Arnaud Vaissié, Président-directeur général d'INTERNATIONAL SOS Un devoir de protection /

Interview with Arnaud Vaissié, Chairman and CEO of INTERNATIONAL SOS A duty of care

#### 03. / P. 13 à 15 ZOOM / CLOSE-UP

Le Service QHSE de Louis Dreyfus Armateurs / Safety first

#### 04. / P. 16 à 18 AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

Pose de câbles inédite en Alaska! / Cable-laying breaktrough in Alaska LDPL s'implante dans le Golfe / LDPL establishes in the Gulf LDA au Mondial des CCE à Deauville / World CCE Conference in Deauville

Un « Pavillon vert » pour LD BULK / A Green Flag for LD BULK Du biocarburant pour SLM / Biofuel business for SLM

#### 05. / P. 19 À 20 LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

Bonnes retraites Commandants! / Dear Captains, Happy retirements!

Kitco a tout d'une grande / Kitco: a great game console

Alain Coatanhay, Chevalier de l'Ordre National du Mérite /

Alain Coatanhay, Chevalier de l'Ordre National du Mérite

Superbe foulée! / Great stride!

#### 06. / P. 21 PROFILS / PORTRAITS

Marion Garnier... en route vers les Amériques à bord de l'HERMIONE! En route to the Americas aboard the HERMIONE!

#### 07. / P. 22-23 SILLAGE / SHIP'S WAKES

LD : les premiers navires à transiter par la Voie maritime du Saint-Laurent /

LD: the vey first vessels transiting the Saint Lawrence Seaway







Le Mag N°16 – Décembre 2016 / www.lda.fr

Rédacteur en chef: Antoine Person - Coordination: Sylvie Virasack - Directeur de la publication: Philippe Louis-Dreyfus / lemag@lda.fr

Crédits photos: LDA, LDTVO, LDPL, E. Houri, Ph. Mura, Duchier Pietra Architectes, REA, International SOS, Augustin Vandenhove, Mondial des CCE, 20 km de Paris.

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

Couverture : Le nouveau Siège de Louis Dreyfus TravOcean à La Ciotat.

ISSN 2270-4485

# ÉDITO

#### La culture de la Sécurité et de la Qualité

Les activités maritimes sont, par essence, des activités risquées. La mer est un environnement hostile : personne ne peut prétendre conduire des opérations en mer sans tenir compte de son état et de la météo. En mer, bien plus qu'à terre, nous sommes contraints de



respecter les éléments. Les armateurs sont les premiers concernés par ce constat et nombreux sont ceux qui ont eu à payer un prix élevé pour avoir ignoré les dangers maritimes.

Avec le développement de ce qu'il est maintenant convenu d'appeler l'économie bleue, nous sommes de plus en plus confrontés à l'impérieuse nécessité de la Sécurité et de la Qualité, pour nous-mêmes comme pour nos clients, toujours plus exigeants en matière de QHSE. C'est au milieu des années 90 que notre Groupe a pris pleinement conscience de ce double défi avec la création d'un département entièrement dédié à ces conditions du développement de nos activités maritimes. L'objectif d'alors était ambitieux, car au-delà de rédiger des procédures, il s'agissait de développer une véritable culture de la Qualité et de la Sécurité, dans toutes les strates de notre organisation, sans pour autant restreindre le développement commercial dont notre société a besoin.

Identifier les risques, anticiper, former, fédérer en interne, communiquer en externe et améliorer en permanence la satisfaction de nos clients sont les maîtres mots de notre culture de la Qualité et de la Sécurité. A l'heure où nous imprimons ce Mag, nous pouvons être fiers du parcours accompli : en 2016 nous avons été audités par les Affaires Maritimes, sans aucune non-conformité pour la dixième année consécutive ! Je tiens ici à remercier tous les collaborateurs impliqués dans ce succès. Au-delà du t ravail formidable réalisé par le département emmené par François Thomas, ce succès récompense l'ensemble des salariés du Groupe, navigants et sédentaires. Je sais pouvoir compter sur l'implication et les initiatives de chacune et de chacun pour que LDA reste un leader de la culture QHSE au sein du paysage maritime.

Je ne pouvais pas terminer cet Edito sans féliciter nos collègues de Louis Dreyfus TravOcean qui emménagent dans leurs nouveaux — et magnifiques — locaux de La Ciotat. Je leur souhaite de profiter pleinement de ce cadre de travail exceptionnel!

**Edouard Louis-Dreyfus,** Président



#### The Safety & Quality culture

Shipping is, by its very nature, a risky business.

The sea is infinitely more powerful than we mere mortals, and nobody in their right mind would ever undertake maritime operations without taking the swell and weather conditions into account. We are far more at the mercy of the elements out at sea than back on dry land. This in an inescapable fact of life, especially for shipowners, and many people who have ignored the dangers of the sea have paid a high price.

With the development of what has come to be known as the "blue economy", we are having to meet increasingly stringent safety and quality requirements, while our customers have become extremely conscious of QHSE benchmarks and performances. It was in the mid-1990s that our Group became truly aware of these twin challenges, and decided to set up a dedicated department, to avoid compromising the development of our shipping business. Its ambitious remit was not just to draft procedures, but also to nurture a genuine quality and safety culture at every layer of our organisation.

Identifying and anticipating risks, bringing people together within the Group and communicating to those outside the Group, and improving customer satisfaction are the watchwords of this new quality and safety culture.

As Le Mag goes to press, we can be proud of our achievements thus far. In 2016, we were audited by the Department of Maritime Affairs, which failed to find any instance of non-compliance for the tenth year in a row! I would like to thank all those who have helped us achieve this remarkable record — not just the department led by François Thomas, which has done such an amazing job, but all the Group's seagoing and land-based employees. I know I can count on everyone's active involvement and spirit of initiative to ensure that LDA continues to dominate the shipping world when it comes to the QHSE culture.

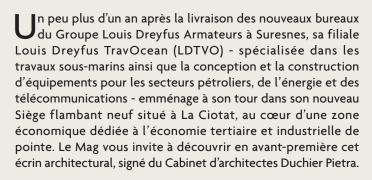
I could not end this editorial without wishing our colleagues at Louis Dreyfus TravOcean well in their forthcoming move to their splendid new premises in La Ciotat. I hope they will take full advantage of what is a truly exceptional work environment.

**Edouard Louis-Dreyfus** President

# 01. ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

Siège d'exception à La Ciotat pour Louis Dreyfus TravOcean

Second new flagship



# **LE** De Marseille à La Ciotat : une page se tourne **]**

Edifié à l'entrée de la nouvelle ZAC (Zone d'Aménagement Concertée) Athélia V et sur 7000 m² de terrain, le nouveau Siège de LDTVO est un ensemble architectural spectaculaire constitué d'un bâtiment principal de 2000 m² environ composé d'une zone accueil, de bureaux et locaux de services sur 3 niveaux. Il est adossé à une « halle industrielle », l'atelier de conception et de construction de robots sous-marins de 600 m². Premier bâtiment construit de cette 5e zone d'activité de La Ciotat, ce nouveau Siège bénéficie d'un cadre exceptionnel et offre une vue magnifique sur la baie de La Ciotat et le parc national des Calanques permettant aux collaborateurs de LDTVO de travailler

sur un site économique dynamique et dans un cadre privilégié.

Cette zone d'activité économique de la Ciotat labellisée « écoparc » contraste avec le premier site de bureaux aux Docks de Marseille - Quai de la Joliette - où LDTVO s'était installée pendant plus de dix ans. « Aux Docks, nous étions arrivés à un tournant... Parallèlement, notre développement s'est accéléré, notamment dans l'éolien offshore, et nous avions besoin d'espace supplémentaire. Il était donc plus cohérent pour LDTVO de quitter les Docks. Nous nous sommes tournés naturellement vers une opération patrimoniale » souligne Olivier Le Nagard, directeur général de LDTVO.

Les recherches d'un nouveau site démarrent alors à Marseille, mais sans succès : les bâtiments existants étaient trop anciens et coûteux ou nécessitaient une refonte totale. Par chance, un contact efficace avec les services de la communauté urbaine de Marseille Provence Métropole (MPM) encouragea LDTVO à s'orienter vers La Ciotat et sa nouvelle zone d'activité Athélia V, un Eco-parc certifié ISO 14001. Un emplacement de choix et un cadre exceptionnel pour y édifier son nouveau Siège...

En juillet 2014, LDTVO obtient un permis de construire pour réunir, sur la zone Athélia V, ses bureaux et son atelier de montage de robots sous-marins installé à Gardanne. En attendant la livraison de son nouveau Siège, LDTVO quitte alors les Docks de Marseille et loue provisoirement 900 m² de bureaux à l'Espace Mistral, proche de la future implantation.



La maîtrise d'œuvre de ce nouveau Siège a été confiée au Cabinet d'architectes **Duchier Pietra**.

Le choix de ce Cabinet n'est pas le fruit du hasard.

« Pour ce projet patrimonial, nous cherchions un professionnel local ayant un esprit architectural capable de gérer ce type de projets. Duchier Pietra était le professionnel idéal » souligne Olivier Le Nagard.

Il faut dire que Duchier Pietra n'en est pas à son premier coup de maître : on lui doit de très belles réalisations emblématiques comme le Zénith Oméga à Toulon, l'Ecole d'Architecture de Montpellier ou encore la station d'épuration Amphitria au Cap Sicié à la Seyne-sur-Mer dans un site classé, enfouie au pied d'une falaise en bord de mer.

#### **66** Un Siège « deux en un » **55**

Le parti-pris architectural a été de regrouper à La Ciotat l'établissement principal de bureaux et l'atelier de conception et de construction de robots sous-marins qui se trouvait à Gardanne et qui a été fermé à l'automne 2016. Ce nouvel atelier de stockage, qui centralise la flotte des robots technologiques de LDTVO, est un véritable laboratoire et la vitrine de la société. « Nos activités sont peu visibles. Il nous paraissait naturel et opportun de réunir les bureaux et l'atelier sur un même site et d'en faire un ensemble immobilier valorisant et adapté vis-à-vis de notre personnel. De cette façon, nous améliorons l'interface entre le bureau d'études et la partie opérationnelle de LDTVO » fait remarquer Nicolas Fiore, directeur des opérations chez LDTVO, qui a supervisé l'ensemble des travaux et toutes les étapes du projet. La proximité avec l'atelier est un élément clef de cet ensemble architectural. « Circulant facilement d'un bâtiment à l'autre, les techniciens peuvent descendre à l'atelier pour travailler sur les machines. C'est en grande partie ce qui nous a poussé à choisir le projet du Cabinet d'architectes Duchier Pietra » ajoute Nicolas Fiore. « Il était aussi important de valoriser nos activités auprès de nos clients et faire de cet atelier une sorte de "showroom"



de nos compétences et de nos savoir-faire », souligne le directeur général de LDTVO.

Par ailleurs, ce nouveau Siège de LDTVO à l'architecture contemporaine, originale et innovante allie performance technologique, architecturale et respect de l'environnement dans un cadre privilégié. Il a été conçu dans le respect des normes exigées par le label Eco-parc et du cahier des recommandations architecturales et paysagères de la ZAC.

Une attention particulière a été portée à la dimension environnementale et écologique de cette nouvelle construction. « Nous intervenons depuis de longues années dans le domaine des énergies marines renouvelables, des énergies " propres ". Ce nouveau Siège respecte des valeurs auxquelles nous sommes attachés : le respect de la nature et des collaborateurs, la performance énergétique et environnementale et l'audace liée à l'architecture moderne de notre nouveau Siège. Il nous a semblé évident de rester dans cet état d'esprit pour notre projet patrimonial », ajoute Nicolas Fiore.

#### Second new flagship

A little more than a year ago, we reported on LDA's stunning new headquarters in Suresnes. Not to be outdone, Louis Dreyfus TravOcean (LDTVO), the Group's subsidiary specialising in undersea cable installation and the design and manufacture of equipment for the oil industry, the energy and telecommunications sectors, just moved into splendid, purpose-built premises in La Ciotat.

On a similarly maritime theme, the 2,000 m² main office is reminiscent of a ship riding at anchor. Occupying a generous 7,000 m² plot, it was the first building to go up in Athélia V, an eco park with ISO 14001 certification dedicated to the service sector and leading-edge industries. Instead, it is set amid a typical landscape of Provence, and offers unimpeded views both across the bay and the Calanques national park – quite a change from LDTVO's old home on Joliette Quay in the Marseilles docklands, where it had spent more than a decade. As LDTVO's business was really beginning to take off, extra place was needed. In the end, it was the Marseille Provence Metropolitan Area (MPM) that suggested investing in its latest enterprise park, the fifth in the Athélia series of business parks.

Planning permission was granted in July 2014, and LDTVO moved out of its old quayside home and into 900  $\rm m^2$  of temporary rented office space near the eco park. It took delivery of its new home in September, and moved in on October 24.

To design its new head office, LDTVO hired Duchier Pietra Architects, a local firm of architects that already had several high-profile buildings under its belt, including the Zénith Oméga concert venue in Toulon. Duchier Pietra had a complex remit, for it needed to come up with a highly original and innovative structure, while at the same time complying with the stringent building regulations of the eco park label and Athélia V's own architectural and landscaping recommendations. LDTVO also had a clear environmental wish list of its own. These new headquarters had to respect the company's values: respect for nature and for colleagues, strong energy and environmental performances, and a bold design.

Boasting large sections of glazing, the design is resolutely open plan, with views right across the building, both to promote communication and to let in as much natural light as possible. There is certainly no shortage of space, as Duchier Pietra designed the building to accommodate around 60 people, 20% more than the current workforce. Staff can chill out and have a tea or coffee in the ground-floor breakroom complete with

## 01. ÉVÉNEMENT /

southeast-facing patio – just like the Suresnes cafeteria. LDTVO has done its best not only to provide its employees with a superb work environment, but also to promote their worklife balance with excellent road connections and surrounding open spaces that are also conducive to sports such as running, cycling and tennis.

With space no longer at a premium, LDTVO has been able to repatriate its robotics workshop, which used to be tucked out of sight in Gardanne. This is where the company's remotely operated vehicles, or ROVs, are designed and built, and the space housing its fleet of high-tech robots will now serve as a "showroom for the company's skills and knowhow". Staff is still becoming acquainted with their new home, but their verdicts so far have been overwhelming positive.

Meanwhile, work continues apace for LDTVO in the marine renewable energy sector.

2016 has seen the installation of a subsea cable landing for the fibre-optic cable between Darwin and Port Hedland in Australia for Alcatel-Lucent Submarine Networks and, more recently still, a 42-km power cable between the island of Al Qaffay and the mainland in the UAE.

#### L'immeuble en chiffres

- Superficie du bâtiment principal : 2000 m² environ
- Superficie de l'atelier de ROV : 600 m² environ
- 3 niveaux
- Volume de 65m x 20m
- 1 an et demi de travaux
- Capacité d'accueil de 60 personnes
- Septembre 2016, livraison
- 24 octobre 2016, emménagement

#### The building in figures

- Surface area: around 2,000 m²
- Surface area of ROV workshop: around 600 m<sup>2</sup>
- 3 levels
- Volume of 65m x 20m
- Construction work: 1,5 years
- Staff capacity: 60 people
- Delivery, September 2016
- Move-in, 24th October 2016



# **66** Un cadre de vie et de travail privilégié **55**

Profitant d'un environnement paysager exceptionnel, ce nouvel ensemble architectural moderne fait la part belle aux cloisons et baies vitrées et aux nombreuses vues traversantes des bureaux cloisonnés et des open-spaces. Le concept de chaque plateau est d'être entièrement vitré pour favoriser la communication mais aussi de faire pénétrer le plus de lumière naturelle et d'offrir la plus grande diversité de vues extérieures au personnel.

Aux 1er et 2e étages, de généreuses coursives en bois posées sur des structures métalliques ont été traitées comme de véritables balcons surplombant la mer et offrant des vues admirables. Ces coursives sont un clin d'œil aux pontons des

bateaux pour symboliser un peu plus la relation de cette architecture avec l'esprit maritime. Elles invitent à une promenade suspendue entre l'intérieur et l'extérieur. La circulation est libre, tous les bureaux et salles de réunion bénéficient d'accès aux coursives et terrasses pour profiter pleinement de la lumière méditerranéenne naturelle, du cadre et de la vue et pour permettre au personnel de s'approprier les espaces.

Les espaces communs sont généreux. Une "tisanerie" parfaitement aménagée et équipée, a été installée au rez-de-chaussée et est ouverte sur l'extérieur avec sa terrasse orientée sud-est. Cet espace de détente accueille le personnel pour des pauses conviviales et des moments de partage tout au long de la journée, qui ne sont pas sans rappeler la cafétéria du Siège du Groupe à Suresnes.

Le nouveau Siège de LDTVO semble avoir été conçu pour optimiser l'environnement de travail et l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée des collaborateurs. La zone d'Athélia V se situe à 30 km de Marseille et à 37 km de Toulon et compte de nombreux espaces naturels (environ 9000 m²) à enjeux écologiques et paysagers à préserver. De plus, la zone est très accessible car proche d'un accès routier. « L'emplacement de notre nouveau bâtiment est idéal à l'est de l'agglomération marseillaise... Il est proche du lieu d'habitation de la majorité de notre personnel » ajoute Olivier Le Nagard.

En outre, l'emplacement et le cadre favorisent (et même encouragent !) la pratique du sport en plein air. L'environnement des zones Athélia IV et V est une salle de sport à ciel ouvert : les amateurs de marche, de course à pied, de vélo ou encore de tennis en profitent déjà pleinement depuis 2014, date du premier déménagement de LDTVO de Marseille à La Ciotat.

Le nouveau Siège de LDTVO suscite l'adhésion des collaborateurs qui se familiarisent peu à peu avec leur nouvel espace de travail. L'œuvre du Cabinet Duchier Pietra a été conçue pour accueillir une soixantaine de personnes, soit 20% de plus que l'effectif actuel.

Ainsi lovée dans son nouvel écrin architectural face à la baie de La Ciotat, notre filiale LDTVO continue d'être très active dans le domaine des EMR :

elle a ensouillé près de 300 km de câbles sur les trois dernières années, avec notamment cet été les câbles inter-éoliens du champ allemand de Nordsee 1. Elle a réalisé en 2016, pour Alcatel-Lucent Submarine Networks, l'atterrage d'un câble télécom reliant Darwin à Port Hedland en Australie dans le cadre du projet Fitzroy. Enfin, plus récemment, elle installe un câble énergie de 42 km reliant l'île de Qaffay au continent dans les eaux des Emirats Arabes Unis.

#### Duchier Pietra Architectes Une architecture globale et durable dans le respect de l'environnement méditerranéen



a conception du nouveau Siège de Louis Dreyfus TravOcean (LDTVO) a été confiée au Cabinet Duchier Pietra Architectes dirigé par **Jean-Louis Duchier** et **Nicolas Pietra**.

Le défi était à la hauteur des ambitions : construire un bâtiment moderne, sobre et élégant rappelant l'univers des constructions navales tout en étant en harmonie avec le paysage méditerranéen. Jean-Louis Duchier nous parle de cette très belle réalisation.

#### Quelles ont été vos inspirations pour ce projet de Louis Dreyfus TravOcean?

La démarche conceptuelle de notre agence se nourrit du contexte sous toutes ses formes. Le grand paysage maritime de l'aire toulonnaise et la lumière méditerranéenne font partis de notre grande inspiration. Conscients des enjeux de la construction en climat méditerranéen, l'agence s'est orientée vers une architecture globale et durable où les questions environnementales et techniques sont utilisées comme un vecteur de conception et d'innovation.

Pour LDTVO, nous avons souhaité concevoir un bâtiment à la fois sobre et élégant, empruntant un vocabulaire des constructions navales (pontons métalliques et decks en bois, garde corps filet inox et câblage...). Spectaculaire belvédère sur la Méditerranée, le bâtiment, largement ouvert, embrasse le littoral depuis le Bec de l'Aigle et l'Île Verte jusqu'au Cap Sicié.

#### Qu'est-ce qui vous a séduit dans ce projet patrimonial?

Tout d'abord le site, ce cadre exceptionnel, la vue sur la baie de la Ciotat et sur le parc national des Calanques.

#### **Grand Designs**

Directed by the eponymous duo Jean-Louis Duchier and Nicolas Pietra, Cabinet Duchier Pietra Architectes has earned a reputation for global, sustainable design solutions that respect the Mediterranean environment. This is precisely why Louis Dreyfus TravOcean commissioned it to design its new head office in La Ciotat. The beguilingly simple brief was to come up with a modern, sober and elegant building that recalled the world of shipbuilding, while at the same time blending in with the local landscape.

The naval base in nearby Toulon and the Mediterranean's unique quality of light were both strong sources of inspiration, says Jean-Louis Duchier, and far from viewing them as constraints, the "environmental and technical issues were used as vectors for design and innovation". The result is a building rich in the shipbuilding vernacular that takes full advantage of the site and its remarkable vistas.

Asked what prompted the firm to take the project on, Jean-Louis immediately cites the challenge of preserving LDTVO's corporate culture. "We had to construct a spatial identity that corresponded to the spirit of the company, with open, light-filled work spaces promoting flexible use and a work philosophy based on exchange". The opportunity to oversee the project from A to Z was an added incentive, and the fact that **Nicolas Fiore** and **Olivier Le Nagard** were constantly on hand undoubtedly smoothed the decision-making process.



#### 01. ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

Trouver une expression architecturale valorisante dans cet environnement de qualité et créer un concept d'aménagement intérieur favorable à la culture d'entreprise de LDTVO. Pouvoir concevoir un projet de A à Z, c'est-à-dire du programme jusqu'à l'ameublement, a été tout aussi motivant.

# **(6** Prendre en compte les atouts du site **)**

L'une des forces de cet aménagement est de prendre en compte les atouts du site, de créer une harmonisation et une cohérence architecturale et paysagère et d'initier une démarche de développement durable. Le projet de LDTVO s'inscrit dans cet ensemble de prescriptions tout en affirmant une architecture contemporaine, originale et innovante. Les vues sur la Méditerranée et les collines environnantes, la lumière naturelle, les espaces communs et le développement d'une culture d'entreprise se sont imposés dans la conception pour le bien être des utilisateurs et l'accueil des visiteurs.

Le confort thermique et acoustique a été également déterminant dans notre conception.

Il fallait fabriquer une identité spatiale qui corresponde à l'esprit de LDTVO, un cadre de travail ouvert, lumineux, qui favorise une flexibilité d'usage et insuffle une philosophie de travail basée sur l'échange.

# Technologie de pointe, performances techniques, conscience écologique... autant d'éléments en rapport avec le secteur d'activité de LDTVO. Comment avez-vous conjugué tous ces éléments pour satisfaire au mieux la demande de LDTVO ?

Le maintien de la biodiversité est assuré par une surface d'espaces verts supérieure à 55% en continuité, avec l'utilisation de végétaux locaux de type garrigue et sans utilisation de produits chimiques pour l'entretien.

La maîtrise de la ressource en eau est un enjeu important dans le département, aussi le bâtiment dispose d'équipements hydro-économes. Le choix d'essences locales pour les espaces verts permet d'avoir des végétaux résistants à la sécheresse et surtout, nécessitant très peu d'arrosage. De plus, la conception bioclimatique du bâtiment permet une optimisation de la solarisation grâce à la présence importante de surfaces vitrées. Outre l'accès à un éclairage naturel dans tous les locaux, réduisant l'utilisation d'éclairage électrique ; les espaces vitrés génèrent des apports solaires gratuits en hiver, réduisant ainsi les besoins de chauffage du bâtiment.

En outre, le système de chauffage/rafraîchissement utilise une énergie renouvelable (pompe à chaleur réversible) très performante qui permet en intersaison de chauffer gratuitement les locaux exposés au Nord en récupérant la chaleur dégagée dans les locaux exposés au Sud. Tout est également fait pour faciliter les modes de transport doux (parking vélo couvert de près de 85m² et un point de recharge pour véhicules électriques).

### Comment avez-vous travaillé avec les équipes de LDTVO et les entreprises ? Quelles ont été vos contraintes ?

Un projet de qualité est le fruit d'un travail d'équipe associant tous les acteurs ; maître d'ouvrage, maître d'œuvre et entreprises. Dans ce projet de LDTVO, la conception s'est enrichie d'un dialogue permanent avec la maîtrise d'ouvrage depuis la définition du programme jusqu'à la conception de l'aménagement intérieur et de la signalétique, en passant par le choix de matériaux et des couleurs.

Avec **Nicolas Fiore** et **Olivier Le Nagard**, basés sur La Ciotat, représentant la maîtrise d'ouvrage mais aussi la maîtrise d'usage, une véritable confiance s'est



The building is sited hard up against the northern edge of the plot, to free up as much land as possible to the south and west - and take full advantage of those views. The planting of its green roof reflects the indigenous vegetation, as do the colours and textures of the many construction materials. As a result, "the building is almost invisible from a distance". Although the offices are open plan, there is sophisticated soundproofing, and employees can also lower the blinds for added privacy. The timelessly elegant furniture was selected in close consultation with Nicolas Fiore and Olivier Le Nagard. As for the building's environmental credentials, 55% of the site is planted with local species and can be maintained with the use of toxic chemicals. The building has inbuilt water-saving features, the emphasis on natural lighting reduces its reliance on electricity, and the large glazed surface area reduces fuel bills. There is a reversible heat pump and the ventilation system is coupled with presence detectors and air quality sensors...



#### 01. ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

installée, favorisant un travail participatif et constructif. Les prises de décisions ont été d'une très grande efficacité, notamment en phase chantier. Cette relation est assez rare dans l'élaboration d'un projet pour être soulignée.

La réussite d'un projet architectural se juge souvent au détail constructif. Tout au long du chantier, nous avons été amenés à échanger avec les entreprises pour partager leur savoir-faire mais aussi leur communiquer notre niveau d'exigence. La synthèse et la gestion des interfaces n'ont pas toujours été simples mais dans l'ensemble, nous sommes satisfaits du résultat obtenu.

#### Pourriez-vous décrire ce nouveau Siège de LDTVO ?

En ce qui concerne le parti architectural, le bâtiment est constitué d'un seul volume de 65m x 20m, intégrant la halle industrielle. Ce volume est parallélépipédique pour respecter le cahier des recommandations architecturales et paysagères de la ZAC Athélia V mais également pour s'intégrer dans les paysages naturels et urbains environnants.

Le projet tire profit de la lumière qui est un facteur essentiel dans l'architecture méditerranéenne, cette lumière participe à l'animation des façades. Les toitures sont végétalisées et s'harmonisent avec la garrigue et l'aménagement paysager, hormis l'ascenseur, aucun équipement ne dépasse en toiture.

Les couleurs et les textures ont été choisies pour obtenir une intégration douce dans le paysage afin de créer un mimétisme avec le paysage naturel. Depuis le lointain, le bâtiment est peu visible et se fond dans la végétation qui prend la forme d'une reconstitution d'un paysage de garrigue provençale avec ses oliviers, ses plantes tapissantes et ses essences arbustives indigènes. Les matériaux utilisés sont nombreux : béton noir teinté dans la masse, peinture Stocolorx-Black (réfléchissant le rayonnement infrarouge), menuiseries en alu laqué grainé et double vitrage thermique et acoustique à contrôle solaire, charpente métallique et serrurerie en acier laqué, (coursive, halle industrielle, pergola, grille, clautra en façade...), etc.

Quant à l'organisation fonctionnelle, elle se veut simple, fluide, très ouverte et flexible. Elle a été pensée pour intégrer la diversité des façons de travailler... La transparence des lieux favorisera la communication et incitera le partage des savoir-faire et expériences. Cela ne veut pas dire qu'on ne puisse pas s'isoler.

Chaque bureau bénéficie d'un traitement acoustique remarquable, très feutré. Les stores pourront être baissés pour donner, si on le souhaite, plus d'intimité à chaque lieu de travail.

L'organisation est d'une grande lisibilité au rez-de-chaussée, un grand parvis donne accès au hall d'accueil entièrement vitré qui distribue les 2 étages par un atrium traversé par un grand escalier élancé transparent et un ascenseur. Ce hall équipé d'une banque d'accueil pourra servir également de show-room et éventuellement d'un « work café » stimulant et convivial. Des espaces de détente ont été aménagés.

A chaque étage sont distribués les bureaux et salles de réunion suivant un même principe. L'escalier monumental débouche face à la mer.

Au 1er étage, sont répartis les locaux du secteur technique et projet. Au 2e étage, sont répartis la direction, la comptabilité, l'informatique et le service qualité. Au rez-de-chaussée, ont été aménagés la salle de restauration équipée d'une petite cuisine, un local vélo protégé par de grandes baies vitrées coulissantes, les locaux vestiaires sanitaires du personnel, les locaux d'archives et de stockage. La halle industrielle, située légèrement en contrebas mais accessible à pied depuis le hall, est intégrée au bâtiment...

Le mobilier participe à l'optimisation ergonomique et pédagogique de l'espace de travail. Le choix du mobilier s'est fait en étroite collaboration avec Olivier Le Nagard et Nicolas Fiore, en retenant un mobilier élégant, épuré, robuste, pérenne, indémodable qui s'adapte à l'évolution des besoins, notamment numérique. On peut citer quelques exemples de mobilier sélectionné : fauteuil Eames alu EA II9, table de réunion Joyn de Vitra, etc.

#### Quels sont vos projets en cours ou vos nouveaux projets?

Nous réalisons actuellement les travaux du théâtre de La Ciotat, de l'extension du « temple du rugby club toulonnais » le stade Mayol et la tour de contrôle de l'aéroport de Beauvais. Et nous avons également en projet la Direction Générale de l'Aviation Civile et la tour de contrôle du futur aéroport du Grand Ouest à Notre Dame des Landes, l'Université Régionale des Métiers (URM) à Marseille avec Thierry Van de Wyngaert Architecte et l'embarcadère pour les îles d'Or à la Tour Fondue à Hyères dans un site classé. ■



### 02. GRAND LARGE / HIGH SEAS

Arnaud Vaissié, Président-directeur général d'INTERNATIONAL SOS

A duty of care



Pourriez-vous nous présenter INTERNATIONAL SOS? Quels types de services proposez-vous et de quels moyens (matériels, humains, organisationnels...) disposez-vous aujourd'hui pour répondre aux besoins de vos clients?



Fondé en 1985 à Singapour par le Dr **Pascal Rey-Herme** et moimême, International SOS est aujourd'hui le leader mondial de la maîtrise des risques de santé et de sécurité à l'international.

Notre métier consiste à gérer, sur le plan de la santé et de la sécurité, la mobilité des salariés de multinationales, de PME, d'organisations internationales, gouvernementales ou non gouvernementales. Nous aidons ces entreprises et ces organisations à s'assurer que leurs employés, quel que soit leur lieu de travail ou leur nationalité, aient accès à des services et des infrastructures de santé de qualité partout dans le monde. Cela s'inscrit notamment dans le Devoir de protection des employeurs à l'égard de leurs employés. Il s'agit du « Duty of care » qui est une responsabilité liée au droit du travail. Aujourd'hui, International SOS compte 9 200 entreprises clientes dont 80% du CAC 40 mais également des administrations d'Etat comme le Département de la Défense des Etats-Unis ou le Ministère de la Défense chinois.

Notre Groupe compte aujourd'hui 11 500 collaborateurs dont 1 400 médecins à temps plein et 200 spécialistes de la sécurité. Nous sommes présents dans 92 pays.

### Vos chiffres clés sont impressionnants. Comment expliquezvous la réussite / les succès de votre Groupe?

Le développement d'International SOS a coïncidé avec l'essor de la mondialisation. Nous en sommes le fruit. Nous sommes passés rapidement d'une PME à un Groupe et il a fallu faire évoluer notre fonctionnement. Avec le développement de notre activité, la dimension organisationnelle de l'entreprise est devenue capitale. Mais surtout, pour rester le leader sur un marché, il faut sans

cesse valoriser l'innovation notamment dans le domaine technologique. International SOS réalise aujourd'hui la moitié de son chiffre d'affaires avec des services que nous ne proposions pas il y a 10 ans tout en ayant quintuplé notre taille au cours de la même période. Toutefois notre culture d'entreprise est restée très similaire à celle d'une start-up. Nous avons conservé une grande proximité avec nos clients, une réelle écoute de leurs besoins et nous cherchons toujours à innover. L'entreprise a grandi, mais l'état d'esprit reste toujours le même qu'aux débuts de l'aventure.

grande proximité avec nos clients, une réelle écoute de leurs besoins et nous cherchons toujours à innover

De nombreuses épidémies ont fait leur apparition ces dernières années : grippe aviaire, Chikungunya, Ebola, Zika... Comment aidez-vous les entreprises à gérer l'émergence de ces épidémies qui menacent la planète entière?

La mobilité grandissant, la moindre épidémie peut rapidement prendre une tournure planétaire. Notre métier est d'anticiper les risques et nous abordons toutes les épidémies en délivrant les conseils appropriés à nos clients. Un exemple avec Ebola : dans les jours qui ont suivi la confirmation du virus en Afrique de l'Ouest, nous avons lancé le premier site internet dédié à l'épidémie et mis en place tout un matériel éducatif traduit en 23 langues. Ces outils dont l'Ebola App ont été utilisés par plus de 400 entreprises et organisations, y compris les ministères de la Santé du Ghana et du Liberia, les ambassades étrangères et la Croix-Rouge Internationale. Notre centre d'assistance de Paris a géré plus de 1300 cas d'assistance directement liés à l'épidémie au cours du 2e semestre 2014. J'ajoute que nos équipes médicales, sécurité et opérationnelles ont fonctionné en cellule de crises pendant plus de 150 jours afin d'aider nos clients dans leurs déplacements. Cette action a permis à de nombreuses entreprises et organisations de continuer à opérer en Afrique de l'Ouest pendant cette période difficile.

Vous êtes convaincu depuis de nombreuses années de la performance du système anglais.

Vous avez été le président de la Chambre de Commerce Française de Grande-Bretagne et vous êtes le co-fondateur



# du Cercle d'Outre-Manche. Vous avez souvent comparé la France et l'Angleterre. Le BREXIT aura-t-il des conséquences sur l'économie anglaise, sur les entreprises françaises, sur les activités d'INTERNATIONAL SOS?

Les années 2000-16 auront été marquées par un cycle de réformes qui a profondément modernisé le Royaume-Uni et l'économie britannique. A l'heure du Brexit et au moment où les entreprises, dont International SOS, regardent de près le coût de leurs opérations au Royaume-Uni par rapport à d'autres pays, il y a une véritable opportunité à saisir pour la France. Cela passe nécessairement par une politique d'attractivité agressive. La France doit enclencher sans tarder son cycle de réformes structurelles, au nom de l'emploi et de la croissance. Si nos amis britanniques ont été capables de le faire, il n'y a pas de raison pour que nous ne le fassions pas à notre tour, et mieux. Mais le temps presse!

Outre votre carrière professionnelle internationale, vous êtes un membre actif au sein du CNCCEF et du Medef International. Vous êtes également Président de CCI France International (ex Union des Chambres de commerce et d'industrie française à l'étranger). Quel est votre avis sur l'internationalisation des entreprises françaises ?

Notre force en France c'est la passion qu'ont nos chefs d'entreprise pour leurs produits et pour leurs entreprises, beaucoup plus que dans d'autres pays. Nous avons par conséquent les éléments pour faire de notre commerce extérieur un point fort de notre économie. Cependant, nous avons deux fois moins d'entreprises présentes à l'international que les Italiens, trois fois moins que les Allemands. Et parmi celles qui exportent pour la première fois, 7 sur 10 arrêtent leur activité au bout d'un an. Je me permets de formuler ici deux conseils pour améliorer les performances des entreprises françaises à l'international. D'une part, il est urgent que nos salariés maîtrisent parfaitement l'anglais. La priorité est de pouvoir communiquer dans un environnement concurrentiel. D'autre part, le développement à l'international doit être progressif. Il me parait plus simple de commencer par des marchés plus faciles d'accès comme les pays de la zone Euro, les Etats-Unis ou des pays comme Singapour. Il est important de bien choisir les marchés que la PME doit développer car l'exportation au début prend une bonne partie des ressources des entreprises. Et comme nous avons des marges insuffisantes en France, les entreprises doivent être particulièrement sélectives dans leurs choix de développement.

Set up in 1985 by Dr Pascal Rey-Herme and Arnaud Vaissié, its current Chairman and CEO, International SOS is the world leader in medical and security services, with an 11,500 strong workforce that includes 1,400 fulltime physicians and 200 security consultants. Arnaud Vaissié describes its mission as "helping private companies, international organisations and NGOs ensure that their staff have access to good-quality health services and infrastructures wherever they work and whatever their nationality".

08:20 08:50 02:20 01:20

TUE 26 OCT



International SOS currently enables more than 9,000 firms to meet their duty of care obligations, not to mention the American and Chinese defence departments. Louis Dreyfus Armateurs has also been a client since 2013, and the contract has just been renewed for a further 3 years. Both groups have strong interests in Southeast Asia: International SOS started out life in Singapore, while LDA has longstanding ties with Indonesia. Moreover, Arnaud Vaissié and Philippe Louis-Dreyfus have been close personal friends for many years.

#### Pourriez-vous nous parler de vos relations avec le Groupe LOUIS DREYFUS ARMATEURS ?

Le Groupe LOUIS DREYFUS ARMATEURS est un grand acteur mondial du transport et de la logistique et c'est un Groupe que nous connaissons bien puisque nous travaillons ensemble depuis quelques années. LDA est un employeur majeur d'officiers navigants français dans le monde. Le Groupe a souscrit un programme d'assistance médicale pour ses expatriés et ses voyageurs d'affaires depuis 2013. J'ajoute que nous sommes très heureux que ce partenariat vienne d'être renouvelé cette année pour une durée de trois ans supplémentaires. Comme LDA, International SOS a une forte présence à Singapour en Asie du Sud-Est puisque c'est là que notre Groupe a démarré il y a 30 ans. Sur le plan personnel, j'ai noué avec **Philippe Louis-Dreyfus** une amitié de longue date.

#### Le Groupe LOUIS DREYFUS ARMATEURS est très implanté à Singapour et en Indonésie...

Philippe Louis-Dreyfus a toujours été convaincu comme vous-même et votre associé Pascal Rey-Herme, des potentialités économiques de cette région du monde. Au sein du Medef International, il préside le Conseil des Chefs d'Entreprises France-Indonésie. Vous êtes Président du Club d'Affaires Franco-Singapourien. Quel regard portez-vous sur cette région du monde que vous connaissez très bien également ?

Je partage avec Philippe Louis-Dreyfus son point de vue sur les forces et les opportunités de cette région du monde. J'ai vécu pendant 14 ans à Singapour et je m'y rends chaque trimestre. Singapour bénéficie d'atouts extrêmement forts que le pays a su construire petit à petit, que ce soit en matière d'infrastructures, de technologies numériques ou vertes, d'éducation et de politique fiscale. Son développement économique a été fulgurant. Lorsque je suis arrivé en 1985, le pays enregistrait un PIB/habitant de 6 000 \$. Son PIB est aujourd'hui près de dix fois plus élevé, autour de 58 000 \$ par habitant. Par conséquent, Singapour est aujourd'hui plus riche en termes de richesses par habitant, que les Etats-Unis ou la France. Le monde change rapidement et il est absolument vital de s'adapter en permanence pour ne pas perdre de terrain dans la compétition internationale. Singapour l'a très bien compris. C'est, à mon sens, ce que la plupart de nos hommes politiques n'ont pas réussi à faire comprendre à notre pays au cours de ces trente dernières années.

# IS Nos défis à moyen et à long termes passent par la technologie qui est en train de bouleverser le secteur de la santé

### Quels sont les projets de développement, les nouveaux défis de votre Groupe ?

Nos défis à moyen et à long termes passent par la technologie qui est en train de bouleverser le secteur de la santé. Nous investissons 5% de notre chiffre d'affaires dans le digital et la technologie, ce qui est considérable pour une société de services comme la nôtre. Mais c'est le prix à payer pour rester numéro 1. Par exemple, nous avons développé le premier logiciel permettant de localiser les voyageurs d'une entreprise (TravelTracker). Nous disposons ainsi du logiciel leader dans ce domaine avec 43 millions d'itinéraires gérés l'an passé. Cela nous permet d'identifier, dès qu'un péril se manifeste dans une région du globe, le nombre de salariés affectés et de les inviter à se manifester via mobile, tout en leur communiquant des instructions précises pour leur santé et leur sécurité. Ceci, en temps réel. Un employé sur huit voyage actuellement à l'international ; dans cinq ans, ce taux aura doublé.

"We've remained very close to our customers, listening to their needs and constantly looking for ways to innovate"

The founding of International SOS happily coincided with a surge in globalisation. As its business expanded, so its organisational know-how came to the fore, but another factor for its success was and is - its quest for technological innovation. "Our corporate culture still resembles that of a start-up. We've remained very close to our customers, listening to their needs and constantly looking for ways to innovate". One of its most popular initiatives has been TravelTracker, which allows companies to find out how many of its employees are travelling in a particular region in the event of an emergency, and ensure that they have all the information they need to stay safe.



Some of these emergencies take the form of epidemics, for along with all the benefits, globalisation has also brought with it a new threat of disease spread. The past few years have seen several potential pandemics, including avian influenza and, most recently, Zika virus. When Ebola broke out in Western Africa, the response of International SOS was swift and efficient: within days of the outbreak being confirmed, it had launched a dedicated website and produced educational literature in 23 languages. Its Ebola app was used by more than 400 companies and organisations, including the Ghanaian and Liberian health ministries and the International Red Cross. Back in Paris, its staff handled more than 1,300 Ebola-linked cases of direct assistance.

International SOS is present in 92 countries — an ideal vantage point from which to view events such as Brexit and its possible impact on the French economy. Much will depend on whether the country can step up to the plate. For example, the one major asset of France's private sector is the "passion our business owners have for their products and companies". This might be expected to contribute to export success, but in actual fact very few firms venture abroad and those that do rarely stay the course. The solution is simple, says Arnaud Vaissié: adopt a softly, softly approach, starting with markets that are easier to access, such as the Eurozone, and learn to speak English properly! ■

## 03. ZOOM / CLOSE-UP

#### Le Service QHSE de Louis Dreyfus Armateurs Safety first

Le Service QHSE de LDA conçoit, anime et met en œuvre la politique Qualité Hygiène Sécurité Sûreté et Environnement de l'entreprise. Il s'assure aussi que cette politique est bien comprise et suivie par l'ensemble des salariés et des personnes présentes sur les sites concernés.

Les grandes catastrophes maritimes de ces trente dernières années sont à l'origine d'une évolution du droit et de la sécurité maritime et de la mise en place d'un système de management de la sécurité dans toutes les compagnies maritimes. Le Groupe avait mis en place depuis de nombreuses années des instructions relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement. Un recueil d'instructions datant de la fin de la deuxième guerre mondiale existait déjà dans sa filiale Buries Markes.

Le Code international de gestion de la sécurité et de l'environnement, communément dénommé code ISM, a été adopté par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) le 4 novembre 1993. Il porte sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution.

Depuis leurs nouveaux bureaux situés au 2º étage du Siège à Suresnes, les membres du Service nous en disent plus sur leurs activités, leurs missions et leurs passions...

# **((** Un seul et même objectif : réactivité et zéro accident ! **)**

François Thomas, ancien officier chez LDA, rejoint le Siège en 2001 en tant qu'adjoint au Responsable Qualité et Sécurité. Depuis janvier 2004, il dirige ce Service et occupe la fonction de DPA. Le Service compte quatre autres membres : Thomas Bétrémieux, Alban Billaud, Pascale Cotte-Morreton et Benoît Sébilleau. Au quotidien, tous ensemble, ils définissent, formalisent, adaptent les méthodes et les outils pour garantir l'amélioration continue de la sécurité, de la protection de l'environnement, de la santé au sein du Groupe (à bord comme à terre), de la prévention des risques avec un seul et même objectif : réactivité et zéro accident!

#### Une culture sécurité partagée

Concrètement, la culture sécurité passe à la fois par une gestion et un suivi administratif au quotidien des aspects QHSE et aussi par une sensibilisation « terrain ». Le Service QHSE œuvre pour l'obtention des certifications obligatoires (ISM, ISPS), des certifications qui répondent aux exigences des clients (Certificat ISO, ....) et qui attestent de la performance de l'entreprise dans un



secteur concurrentiel comportant des risques majeurs.

La rédaction et les mises à jour de la documentation QHSE, les audits, la veille réglementaire, la gestion des situations de crise, les formations et l'amélioration continue des outils en place font également partie des missions confiées aux spécialistes QHSE du Groupe. A cela s'ajoutent la sensibilisation et la formation des personnels (sédentaires et navigants) du Groupe sur tous les aspects QHSE. Il est essentiel de vérifier que la sécurité est vécue et intégrée dans toutes les pratiques quotidiennes.

« C'est un service très transversal, les domaines de compétences et les attributions de chaque membre de l'équipe sont complémentaires. Cela nous permet de nous adapter efficacement à l'évolution rapide de la réglementation et des aspects QHSE », ajoute Benoît Sébilleau, Deputy Manager QHSE. Benoît assure le suivi quotidien de huit navires (instructions, retours d'expériences, audits, etc.) et participe à la mise à jour du système QHSE.

Le suivi des navires est aussi assuré par Alban Billaud, Deputy QHSE Manager et Deputy DPA qui assume le rôle de CSO (Company Security Officer). A ce titre, il est chargé de toute la partie sûreté de la flotte gérée. Alban est également très impliqué dans le développement de nouveaux projets et la modernisation des outils QHSE (particulièrement ceux utilisés par les navigants). Thomas Bétrémieux est en charge de la gestion de la documentation d'ALDA Marine. Il est également en charge des statistiques HSE des navires câbliers.

Le service QHSE est épaulé au quotidien par Pascale Cotte-Morreton, qui assure la veille réglementaire française, panaméenne et bahamienne, la gestion des bases de données ou encore la mise à jour des pages html et des fiches sécurité et autres documents consultables par l'ensemble du personnel du Groupe. En outre, elle gère l'organisation des Revues de direction qui ont lieu au moins une fois par an et qui réunissent le Directoire et tous les responsables de département.

L'équipe travaille sous la direction de François Thomas, directeur QHSE du Groupe et de ses filiales en France et à l'étranger. « D'autres collaborateurs du Groupe ont également des responsabilités importantes au sein des filiales, pour s'assurer du respect des mêmes objectifs QHSE. Et le partage d'expériences avec eux est très important. C'est le cas d'Emeline Panes, chez LDTVO à La Ciotat et de Yann Jaubard chez SLM en Indonésie » précise François.



#### L'importance des audits

Pour se conformer aux obligations réglementaires imposées par les codes ISM et ISPS, la convention MLC et les normes ISO, le Service QHSE doit auditer chaque navire au moins une fois par an.

« Nous vérifions que tout est bien cohérent. Pour les navires, dans le cadre des audits ISM et ISPS, nous nous appuyons sur deux questionnaires élaborés par LDA. L'objectif est de vérifier que le système QHSE est bien respecté. Certificats officiels, entretiens avec les membres de l'équipage, visite du navire et vérification des points sécurité... tout y passe! » souligne Benoit Sébilleau, qui se partage les audits du Siège et des navires avec François Thomas et Alban Billaud.

Lorsque le Service effectue un audit, il n'est pas rare que l'un des membres passe plusieurs jours à bord, en France ou à l'étranger, comme ce fut le cas cette année pour François Thomas qui s'est rendu en Indonésie pour un audit de SLM. « N'oublions pas non plus les différences de cultures, d'éducation et la barrière de la langue. Il est important de s'assurer que les équipages sont bien au fait des aspects QHSE mis en place par le Groupe, et que tout est parfaitement compris et appliqué » ajoute Benoît.

Ces audits, qui sont aussi l'occasion de contacts directs entre le Siège et les navigants, donnent ensuite lieu à un rapport qui mettra en exergue les écarts possibles qu'il faudra rectifier dans un délai de trois mois.

Le Service QHSE est, quant à lui, audité par des tiers : le Bureau Veritas et les Affaires Maritimes, qui visitent le Siège du Groupe une fois par an. De nombreux Services du Groupe sont concernés et audités (management, Service équipage, Service technique...) afin de vérifier les bonnes pratiques et l'efficacité du système de gestion. En septembre 2016, le Siège a été audité par les Affaires Maritimes au titre du 4ème audit périodique ISM pavillon français. « LDA est très fier d'atteindre la dixième année consécutive sans non-conformité. Cela représente deux cycles de certification complets. C'est le résultat de l'engagement et de la rigueur de l'ensemble des salariés au Siège et sur les navires » précise François Thomas.



## Une équipe de passionnés « tout-terrain »



#### Alban Billaud, un « bébé Louis-Dreyfus »

Alban est un « bébé Louis-Dreyfus » ainsi qu'il se définit lui-même : rentré à l'Hydro à 25 ans, il intègre LDA avec un stage sur l'ERIC LD dès sa première année, obtient son premier contrat d'officier en 2006 et compte aujourd'hui près de 10 ans d'ancienneté dans le Groupe. Il vient de réintégrer le Service QHSE après deux années au sein de la filiale GeofieLD Ship Management Services.

Ce jeune papa passionné de tennis (il joue régulièrement en toute saison) prépare déjà l'avenir avec ses collègues. L'obtention de la certification ISO 14001 (normes de management environnemental, de plus en plus exigées par les clients) est l'objectif du Service QHSE à l'horizon fin 2017 et Alban aura à cœur de booster la culture environnement chez LDA pour l'atteindre!

#### Pascale Cotte-Morreton, de l'imagerie médicale à la sécurité



Les expériences professionnelles de Pascale se suivent mais ne se ressemblent pas : manipulatrice radio dans le secteur médical, assistante dans le placement financier et immobilier puis une création d'entreprise à 40 ans après une formation en Management Gestion d'entreprise ; une formation qui la familiarise avec les procédures qualité.

Poussée par sa curiosité et sa soif d'apprendre, elle a de nombreuses passions : ses petits-enfants, le tir sportif ou encore le patrimoine historique. Elle est d'ailleurs maire-adjointe à Noisy-Le-Grand, déléguée au Patrimoine historique, aux Archives, à la Documentation, au Tourisme et à la Certification où elle met en place une démarche qualité en mairie selon le référentiel Qualiville

#### Benoit Sébilleau, un autre passionné de la mer et de la sécurité chez LDA!

Depuis son premier embarquement en 1984, Benoît a connu toute la hiérarchie des postes embarqués, du long cours aux ferries Transmanche, en passant par la Marine Nationale et de nombreux pavillons! Après une dizaine d'années de commandement, il rejoint le Groupe en 2011 via l'ex-filiale LD Transmanche Ferries au poste de DPA et CSO des navires gérés à Dieppe en remplacement de François Thomas. Ce grand passionné du milieu maritime est aussi amateur de bonne cuisine et apprécie aussi bien la préparation des mets aux fourneaux que leur dégustation! Heureusement, la course à pied pendant ses pauses déjeuner à Suresnes l'aide à garder la ligne...

#### Thomas Bétrémieux, un touche-à tout ultra connecté



A 31 ans, Thomas est le plus jeune du Service QHSE mais son

expérience du maritime est déjà bien riche. Entré sur un « coup de tête » à l'ENSM en 2003, il a fait de nombreux embarquements dans la marine marchande et la Marine Nationale (notamment sur le porte-hélicoptères, la JEANNE D'ARC).

Ancien casque bleu des Nations Unies envoyé au Liban à l'âge de 23 ans, Thomas intègre le Groupe LDA en 2008 au poste d'officier mécanicien avant de connaître d'autres types de postes et tous les navires câbliers de la flotte. En octobre 2014, après une mission de 8 mois au Service Equipage et deux embarquements, il rejoint définitivement le Siège en janvier 2016 au Service QHSE. Thomas est un « touche-à-tout »! Les nouvelles technologies et les objets connectés, les réseaux sociaux, la photographie et les voyages sont autant de passions qu'il partage à 100% avec son épouse.

#### François Thomas, un boulimique du maritime

Chez les Thomas, la passion de la mer est une histoire de famille. François Thomas a déjà plus de 40 ans d'ancienneté dans le secteur maritime dont 28 chez LDA! Il est aussi, entre autres, membre du Comité technique d'Intercargo et participe au Comité Sécurité d'Armateurs de France et au Comité Sécurité Environnement de l'ECSA.

Lorsqu'il a quitté la navigation, François a travaillé un an au Cameroun dans la manutention portuaire puis 12 ans dans le monitoring des aides humanitaires pour la SGS, l'un des leaders mondiaux de l'inspection, du contrôle, de l'analyse et de la certification. Il se souvient avec nostalgie de ses missions parfois dangereuses aux quatre coins du monde, comme au Bangladesh où il avait à gérer des opérations de transbordements délicates, dans la corne de l'Afrique en zone de guerre ou encore au Tadjikistan jusqu'à la frontière afghane où il a effectué plusieurs missions. Il était également auditeur international pour la SGS et a coopéré avec l'OLAF (Bureau anti-fraude européen).

Quality, Health & Safety and Environment are the four watchwords of the QHSE department at Louis Dreyfus Armateurs, whose job is to define and implement a corporate quality and safety policy and culture.

Similar departments are now to be found in all major shipping companies, reflecting changes in maritime law and safety introduced in the wake of major shipping disasters over the past 30 years. Louis Dreyfus is unique in that its Buries Markes subsidiary already had a set of safety instructions in place by the end of World War II.

In November 1993, in a truly landmark decision, the International Maritime Organisation (IMO) adopted the ISM, or International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention.

François Thomas took over the QHSE helm in 2004, and continues to oversee corporate safety from the department's second-floor offices in Suresnes, together with his four-strong team made up of Thomas Bétrémieux, Alban Billaud, Pascale Cotte-Morreton and Benoît Sébilleau, all of them engaged in a constant quest for zero accidents, be they at sea or on land.

It is not enough to update regulations, perform audits, organise training and manage crisis situations as and when they arise. The team also has to ensure that employees fully understand the regulations and automatically think about safety as they go about their work. Each member of the team has a complementary area of expertise. Deputy manager Benoît Sébilleau

monitors eight vessels on a daily basis (instructions, feedback, audits) and helps to update the QHSE system, while fellow deputy manager Alban Billaud is Company Security Officer for the whole fleet, and has a close interest in developing new projects and modernising existing QHSE tools, especially those used by seagoing personnel. Thomas Bétrémieux manages the documentation for ALDA Marine and gathers statistics for the cablelaying vessels, while Pascale Cotte-Morreton is responsible for French, Panamanian and Bahamian regulatory intelligence, managing the database and organising the annual management reviews. The department also liaises closely with colleagues responsible for quality and safety in the Group's subsidiaries.

To remain fully compliant with the ISM and International Ship and Port Facilities Security (ISPS) codes, each vessel must be audited at least once a year. This involves going through all the relevant certificates, inspecting the ship and its safety systems, and interviewing the crew. François Thomas, for instance, recently spent several days in Indonesia carrying out one such audit. "It's important not to ignore differences in culture and education, or the problem of the language barrier." At the end of the process, a report is produced and the ship has three months to remedy any shortcomings. The QHSE department is itself subject to regular audits by Bureau Veritas and the French Maritime Inspectorate. It is justifiably proud of the fact that the most recent audit, carried out this September, failed to bring to light a single instance of non-compliance - the second clean bill of health in two years and a "testament to the commitment and rigour of our workforce".

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

#### Pose de câbles inédite en Alaska!



En juillet dernier, les câbliers ILE DE BRÉHAT et ILE DE SEIN gérés par Alda Marine pour le compte d'Alcatel-Lucent Submarine Networks (ASN) ont fait route vers les côtes nord et ouest de l'Alaska pour une pose sous-marine de 1850 km de câbles de fibre optique dernière génération. Ce système appelé "Quintillion Subsea System " résulte d'un contrat signé entre ASN et Quintillion Subsea Holdings en juillet 2015 et portant sur la conception et la construction d'un réseau optique sous-marin dans cette partie du globe aux conditions climatiques difficiles.

« Le réseau Quintillion permettra d'offrir d'ici fin 2017 des services très haut débit, plus rapides et à un coût abordable dans des zones relativement isolées de l'Alaska où les connexions Internet - qui se font surtout par relais terrestre ou par satellite - sont limitées, chères et lentes » déclare **Jérémie Maillet**, directeur général d'Alda Marine.

Les opérations de cette première phase doivent se terminer à l'automne pour profiter de ces mois où l'océan est libre de glace. Ce premier segment de câble posé par les câbliers desservira six petites villes côtières de l'Alaska. Le système offrira la possibilité de futures extensions vers l'Asie et vers l'Europe.

A terme, le réseau Quintillion devra également traverser les zones nord du Canada, où le climat est à l'heure actuelle un peu plus rigoureux limitant les opérations.

#### LDPL s'implante dans le Golfe

LD Ports & Logistics (LDPL), filiale du Groupe Louis Dreyfus Armateurs spécialisée dans la logistique et les opérations portuaires, a signé un contrat de construction avec HARBIN ELECTRIC INTERNATIONAL et un contrat d'opération pour huit ans avec NOMAC. Ceci dans le cadre de la première phase d'alimentation d'une centrale thermique servant DEWA (Dubai Electricity and Water Authority).

Quatre unités de 5800t de port en lourd, deux grues flottantes de 48t seront utilisées pour ces opérations de transbordement qui consisteront à décharger des vraquiers au mouillage et à acheminer le charbon vers la centrale sur une base journalière de plus de 33 800 tonnes. La construction des barges est prévue à Xiamen (Chine) avec la participation du Service des Constructions

# Cable-laying breakthrough in Alaska

Alda Marine cable-laying vessels ILE DE BREHAT and ILE DE SEIN headed to Northern Alaska last July for an undersea cable-laying operation involving 1,850 km of state-of-the-art optical cables. The unprecedented "Quintillon Subsea System " project was launched after the signature of a contract in July 2015 between Alcatel-Lucent Submarine Networks (ASN) and Quintillion Subsea Holdings, as part of a plan to build a submarine optical cable network in a region subject to harsh weather conditions.

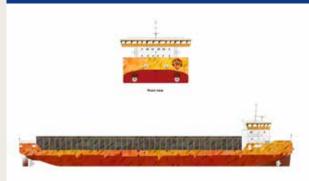


"By the end of 2017, the Quintillion Subsea System will provide affordable high-speed broadband access to remote Alaska areas where Internet connections - mostly by terrestrial relay or satellite - are still limited, slow and expensive" says Jérémie Maillet, Managing Director of Alda Marine.

Making the most of an ice-free environment, the first-phase operations should end this autumn. The initial cable segment will connect six seaside towns. The system will allow future extensions in Asia and Europe.

The expanding network will eventually spread over Northern Canada, where cold weather proves quite challenging to the current operations.

# LDPL establishes a presence in the Gulf



Neuves du Groupe LDA. Spécifiquement conçues pour répondre aux restrictions environnementales du projet « Hassyan », de tirant d'eau limité pour diminuer l'impact du dragage, et équipées de dispositifs de limitation d'émissions de poussières, ces unités seront livrées à Dubaï en Janvier 2019. De plus, le niveau d'émission de particules de la centrale est de deux fois inférieur aux directives européennes avec capture du CO2. Le Service QHSE du Groupe collabore également dans la mise en place et la certification d'un système qualité et sécurité adapté.

«Ce partenariat marque la reconnaissance de nos compétences techniques et de notre savoir-faire dans les domaines de l'ingénierie, des constructions neuves ainsi que celui de l'expertise des équipes de projets. Nous sommes également fiers de faire partie de ce projet ambitieux de DEWA qui fournira l'électricité et l'eau dans le respect des normes environnementales les plus exigeantes », déclare **Emmanuel Dür**, Managing Director de LDPL.

Cette centrale thermique produira suffisamment d'électricité pour alimenter près de 250 000 ménages à Dubaï. Le projet Hassyan marque une étape clé dans la stratégie énergétique à long terme de Dubaï afin de réduire la dépendance au gaz naturel et de diversifier son mix énergétique, conformément aux objectifs définis dans la stratégie énergétique intégrée Dubai 2030. Les opérations commerciales de la centrale devraient démarrer en 2020.

#### LDA au Mondial des CCE à Deauville



Organisé par le CNCCEF (Conseil National des Conseillers du Commerce Extérieur de la France), le premier grand rassemblement en France des CCE s'est tenu à Deauville les 6 et 7 octobre derniers.

Pour ce premier mondial qui avait pour thème "Autre monde, nouvelle France, la métamorphose du risque ", un millier de chefs d'entreprises venant de plus de 80 pays se sont donné rendez-vous pour échanger sur les mutations planétaires actuelles.

Le Groupe Louis Dreyfus Armateurs y était représenté par **Philippe Louis- Dreyfus**, membre du Conseil d'Administration du CNCCEF qui est intervenu lors de la première assemblée plénière sur le thème "L'Homme et la Planète : Etat d'urgence". Parmi les autres intervenants, on comptait **Pierre-Olivier Bandet**, DG adjoint du Groupe Air France-KLM, **Corinne Vigreux**, co-fondatrice de TomTom et présidente CCE Pays-Bas ainsi que **Jean-Michel Piveteau**, Président CCE Chine.

Le CNCCEF est un réseau de plus de 4000 chefs d'entreprises et experts de l'international présents dans toutes les régions et dans plus de 140 pays à l'étranger. Ils sont en charge de promouvoir l'attractivité de la France dans le monde.

Le Groupe LDA compte un deuxième membre CCE. **Matthieu Lavoine**, directeur général de SLM (joint-venture entre Sinarmas et LDA) et membre depuis 2015, œuvre, quant à lui, au rayonnement de la France en Indonésie.

### 04. AU FIL DE L'EAU /

LD Ports & Logistics (LDPL), our specialised subsidiary for all logistics and port operations, has entered into a building contract with HARBIN ELECTRIC INTERNATIONAL and an eight-year operating contract with NOMAC, as part of the first phase of a clean coal power plant project in Dubai, led by Dubai Electricity and Water Authority (DEWA).

Involving four 5,800 DWT self-propelled barges and two 48-tonne floating cranes, the transshipment operations will consist in unloading bulk vessels and deliver coal to the plant at a daily rate exceeding 33,800 tonnes per day.

The coal power plant will produce sufficient electricity to power nearly 250,000 households in Dubai. Commercial operations will start in 2020.

# World CCE Conference in Deauville

LDA took part in the first CCE global annual meeting, organised by the National Committee of French Foreign Trade Advisors (CNCCEF) on 6-7 October in Deauville.

This first world meeting, whose theme was "A different world, a new France - the changing nature of risk", was attended by a thousand business leaders from more than 80 countries.

The LDA Group was represented by **Philippe Louis-Dreyfus**, member of the Board of CNCCEF, who spoke at the first plenary assembly on the human impact on our planet. Other speakers included Air France-KLM deputy CEO **Pierre-Olivier Bandet**, **Corinne Vigreux**, co-founder of TomTom and Chairman of CCE Netherlands, as well as **Jean-Michel Piveteau**, Chairman of CCE China.

The CNCCEF network brings together more than 4,000 business leaders and specialists in international trade in more than 140 countries, promoting France's economic presence around the world.

**Matthieu Lavoine**, CEO of SLM (a joint venture between Sinarmas and LDA), has been a CCE member since 2015 and promotes France's services in Indonesia.



#### Un « Pavillon vert » pour LD BULK

LD BULK, filiale du Groupe LDA spécialisée dans le transport de vrac sec, a été récompensée dans le cadre du programme Green Flag (Pavillon vert) 2015 mis en œuvre par le port de Long Beach (Los Angeles).

Ce prix récompense chaque année les navires et les opérateurs des compagnies maritimes qui ont contribué à la baisse de la pollution atmosphérique en réduisant volontairement la vitesse des navires. L'obtention de cette distinction permet également de bénéficier d'une réduction des droits de port dans la zone de Long Beach tout au long de l'année 2016.

L'équipe des opérateurs de LD BULK dirigée par **Isabelle Cipriani** est particulièrement fière d'avoir permis au Groupe LDA d'obtenir cette distinction qui témoigne de son engagement en faveur d'un transport maritime propre.



#### Du biocarburant pour SLM



Nouveaux débouchés pour SLM, filiale commune de LDA et de SinarMas, spécialisée dans le transport de vracs et les opérations portuaires en Indonésie. Traditionnellement tournée vers le transport d'huile de palme et de charbon avec respectivement des volumes de 650 000 tonnes et 2

millions de tonnes transportées par an, SLM s'est positionnée depuis mai 2016 sur le transport de biocarburant, un carburant d'origine végétale, pour le compte de SinarMas.

Trois des seize barges de SLM ont ainsi été converties pour transporter de l'esther méthylique d'acide gras (FAME en anglais) produit à partir d'huile végétale par un procédé de trans-estérification. Le transport du FAME est effectué depuis la raffinerie de SinarMas (située à Tarjun, Sud-Est de Kalimantan) jusqu'au terminal de PERTAMINA à Bau Bau (Sulawesi du Sud-Est) où le FAME est mélangé au diesel fossile pour obtenir du biodiesel. « Aujourd'hui, SLM assure le transport de 70% du FAME produit par SinarMas, soit un volume d'environ 10 000 tonnes transportées par mois » déclare **Matthieu Lavoine**, directeur général de SLM.

#### A Green Flag for LD BULK



LD BULK, a subsidiary of LDA Group specialised in dry bulk transportation, has received the 2015 Green Flag as part of the Environmental Achievement Program of Port of Long Beach (Los Angeles).

This award is being granted to Vessels and Operators of shipping companies who have committed to reduce air pollution through a voluntary vessel speed reduction. The Green Flag also allows to benefit from a reduction of port fees in the area of Long Beach in 2016.

The team of LD BULK operators managed by **Isabelle Cipriani** is very proud of having allowed the LDA Group to obtain this Award, a mark of the Group's commitment to clean shipping.

#### Biofuel business for SLM



New business opportunities for SLM, the joint venture between LDA and SinarMas, specialising in bulk transportation and port operations in Indonesia. With a core business concentrated on palm oil and coal transportation and respective volumes of 650,000 tons and 2 million tons carried per year, SLM has started biofuel transportation (a fuel made from plants) since May 2016 and for SinarMas.

Three of the sixteen SLM barges have been converted to transport Fatty Acid Methyl Esther (Fame) produced from vegetable oil by transesterification process. The transport of FAME is made from SinarMas refinery (East Kalimantan) to PERTAMINA terminal in Bau Bau (Southeast Sulawesi) where it is blended with fossil diesel in order to obtain biodiesel. "Today SLM transports 70% of the FAME produced by SinarMas, a volume of about 10,000 tons carried per month," said Matthieu Lavoine, CEO of SLM.

### 05. LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

#### Bonnes retraites Commandants!



Après de belles et longues carrières chez LDA, les commandants **Jean Le Roux**, **Patrice Bourdon** et **Philippe Guitton** ont fait valoir leurs droits à la retraite et quittent le Groupe LDA après respectivement 39, 23 et 26 d'années d'ancienneté. Ils ont été reçus les 14 juin, 24 juin et 4 juillet au Siège à Suresnes par **Edouard Louis-Dreyfus** qui avait fait organiser en leur honneur des déjeuners d'adieux en présence d'autres membres de la société. **Alain Le Guillard** et **Alain Coatanhay** entre autres, ont pu ainsi témoigner des parcours efficaces et exemplaires des trois commandants.

Deux autres retraites bien méritées pour les commandants **Gildas Diraison** et **Yves-Noël Massac**! Le commandant Diraison a quitté le Groupe le 22 avril dernier après huit ans d'ancienneté au poste de second capitaine et de commandant sur les navires rouliers. Quant au commandant Massac, il a quitté LDA le 30 avril après 17 ans passés aux postes de chef mécanicien et de commandant. Leurs déjeuners de départ seront programmés très prochainement. L'ensemble du personnel du Groupe LDA leur souhaite très sincèrement de longues et heureuses retraites.

#### Kitco a tout d'une grande

Qu'est-ce que Kitco ? Kitco est un kit qui permet de construire sa propre console de jeu portable. Elle doit sa conception et son nom à **François Jacob**, ingénieur en développement au Service IT du Groupe LDA surnommé le " maker ". Passionné d'électronique et de technologie depuis toujours, François a conçu pendant ses heures de loisir cette console de jeux en kit simple, à but éducatif et vendue au prix de 10 euros.

« Le premier intérêt de Kitco est de découvrir comment fonctionne une console, en assemblant les pièces soi-même. Il suffit d'avoir un fer à souder pour commencer, même des enfants (avec l'aide d'un adulte) ou de jeunes adolescents peuvent assembler leur console, avec la joie de la faire soi-même et de découvrir, lorsque c'est fini, un jeu qui fonctionne! » s'enthousiasme François.

Cette console est de puissance réduite par rapport aux consoles d'aujourd'hui mais permet de faire tourner des petits programmes comme Pacman, Tetris, casse-brique, etc. De plus, grâce à l'un de ses trois ports d'extension, il est ensuite possible de relier Kitco à un ordinateur. On peut alors télécharger de nouveaux programmes sur la Kitco ou mieux, écrire ses propres programmes! Et cette petite console a tout d'une grande : un écran LCD monochrome rétro-éclairé, un buzzer, six boutons ou encore 32ko de mémoire programme...

Pour en savoir plus ou pour se procurer la console Kitco, vous pouvez visiter le site https://kitco.fr/.

# Dear Captains, Happy Retirements!

After nice and long careers at LDA Group, Captains Jean Le Roux, Patrice Bourdon and Philippe **Guitton** have exercised their rights to retirement, leaving the Group after respectively 39, 23 and 26 years of service. They were received on 14th June, 24th June and 4th July by Edouard Louis-Dreyfus at the head office for their farewell lunches, in the presence of other members of LDA. An occasion for other guests such as Alain Le Guillard and Alain Coatanhay to speak about the effective and remarkable professional careers of the three Captains. The other two Captains, Gildas Diraison and Yves-Noël Massac, have retired earlier this year, respectively on 22nd and 30th April. Their farewell lunches will be organised soon at LDA head office in Suresnes.

All the LDA Group staff members wish them sincerely long and happy retirements!

# Kitco: a great game console

Kitco is a self-assembly kit of handheld game console with educational purpose and sold at 10 euros. It has been designed and created by our IT Development engineer **François Jacob**, an electronics and technology fan, known as the "maker". "The first interest of Kitco is to discover how a console works, by assembling the parts yourself... Even children (with adult assistance) or young teenagers can assemble their own game console. And there is a high satisfaction to do it yourself and to get it working!" adds François with great enthusiasm.

Kitco is a small game console but it works like a great one! With a monochrome LCD display, six buttons and 32 KB of program memory, it is also a power reduced game console that allows to run small programs like Pacman, Tetris...

For more information about the Kitco game console, you can visit the https://kitco.fr/website.



# Alain Coatanhay, Chevalier de l'Ordre National du Mérite

**Alain Coatanhay**, Directeur de la Flotte du Groupe Louis Dreyfus Armateurs a reçu, le 2 juin 2016, les insignes de Chevalier de l'Ordre National du Mérite des mains de **Philippe Louis-Dreyfus**, Commandeur de la Légion d'Honneur.

Cette distinction récompense son parcours ainsi que ses valeurs et son engagement envers le secteur maritime. Officier de la Marine marchande, Alain Coatanhay a rejoint le Groupe LDA en 1993 en tant que Chef mécanicien avant de devenir Directeur technique puis Directeur de la flotte en septembre 2007.

La cérémonie de décoration s'est déroulée au Siège du Groupe à Suresnes, en présence des membres de sa famille, de ses amis et connaissances professionnelles ainsi que de ses collègues.

#### Superbe foulée!



Cette année encore, le Groupe LDA participait aux 20 km de Paris sous les couleurs de l'Equipe de France du maritime; une équipe créée il y a quelques années à l'initiative du Cluster Maritime Français. **Antoine Trahay**, cable data assistant chez Alda Marine, et seul participant du Groupe, a terminé la course en un temps remarquable de 01:24:00, se classant 863° sur les 25 185 coureurs inscrits! « Les conditions était superbes cette année. La météo, l'organisation du Cluster... Et un objectif réussi pour ma part avec beaucoup de plaisir à la clef! » s'est enthousiasmé Antoine qui n'en était pas à sa première participation à cette course mythique.

#### Alain Coatanhay, Chevalier de l'Ordre National du Mérite



Alain Coatanhay, General Fleet Manager of LDA Group, has received the insignia of Chevalier de l'Ordre National du Mérite (Knight of the French National Order of Merit) from Philippe Louis-Dreyfus, Commander of the Legion of Honour.

This Award recognises his career, his values and his commitment to the maritime industry. Merchant Marine officer, Alain Coatanhay joined the Group in 1993 as chief engineer before becoming technical director and then Fleet General Manager in September 2007.

The Award Ceremony took place at the head office in Suresnes, in the presence of his family members, friends, professional contacts and colleagues.

#### **Great stride!**

This year again, the LDA Group competed in the 20 km Paris running race under the colors of the French Maritime Team; a team formed a few years ago by the French Maritime Cluster. **Antoine Trahay**, data cable assistant at Alda Marine, very much appreciated the weather conditions and the organisation and finished the race with a remarkable time of 1:24:00, ranking 863rd out of the 25,185 registered runners! A great success with much pleasure for Antoine. ■

# 06. PROFILS / PORTRAITS

Marion Garnier... en route vers les Amériques à bord de l'HERMIONE!

Marion Garnier... en route to the Americas aboard the HERMIONE!

e 18 avril 2015, l'HERMIONE, réplique de la célèbre frégate qui emmena le marquis de La Fayette aux Etats-Unis en 1780, a pris la mer pour revivre cette traversée historique. A son bord, ce fut un équipage composé essentiellement de volontaires bénévoles parmi les 72 hommes et femmes dont Marion Garnier, navigante chez LDA et gabier volontaire à bord du grand voilier. Retour sur cette fabuleuse aventure...

Originaire de Charente-Maritime, **Marion Garnier**, officier mécanicien chez LDA depuis 2009, est depuis son adolescence attirée par le métier d'officier de la marine marchande, métier offrant la possibilité de "voir du pays". Admise à l'hydro de Marseille, elle effectue un premier embarquement sur un minéralier de LDA: Italie, Brésil, Japon. Un embarquement magique pour une "zeffette" sortie du nid qui n'en demandait pas tant! Quelques années plus tard, la construction de l'HERMIONE à Rochefort suscite sa curiosité jusqu'à devenir une véritable passion. Motivée par son envie d'embarquer un jour à bord du vieux gréement, Marion envoie sa candidature en 2014 au Commandant **Yann Cariou** qui la retient! Elle devient alors gabier volontaire bénévole au cours du voyage inaugural de la frégate.

# **(1)** Un équipage atypique pour un navire extraordinaire

Pour cette première traversée, l'équipage de 72 personnes dont 54 non marins - est formé de volontaires recrutés pour leur motivation, leur capacité d'adaptation et leur métier (pompiers, infirmières, ingénieurs,...), mais pas nécessairement pour leur connaissance du milieu maritime! Seules 18 personnes de l'équipage sont des marins professionnels. Un sacré défi pour cet équipage atypique quand on connaît la rigueur et la discipline de fer imposées: propreté, ponctualité, respect des règles de



vie en communauté et des consignes de sécurité! Les équipiers volontaires apprennent à bord la tactique météorologique, le bon sens marin, les manœuvres sous voiles, etc. Hisser les huniers, brasser les vergues ou encore monter dans la mâture pour serrer les voiles font partie du quotidien des gabiers, ces matelots affectés au travail dans la mâture.

# **66** Une expérience riche de souvenirs et d'enseignements **55**

Après l'accueil triomphal des Américains et un défilé de 14 escales américaines en 26 jours (les principaux ports que l'HERMIONE avait visités lors de la guerre d'indépendance), l'équipage garde de cette aventure de très beaux souvenirs, comme ces baleines à bosse observées en croisant le Cap Cod ou encore un lot de 90 homards vivants offerts par un généreux donateur!

Cinq mois riches de souvenirs et d'enseignements. Elle avoue avoir beaucoup appris, notamment de l'observation, de l'écoute et du respect envers les autres. Elle reconnaît aussi avoir appris d'elle-même. « J'ai vaincu mes appréhensions en grimpant dans la voilure... Aujourd'hui, j'ai gagné en confiance et je sais maintenant qu'avec de la volonté, de la ténacité et de l'audace, tout est possible! ». ajoute-t-elle.

L'HERMIONE est aujourd'hui retournée dans sa forme à Rochefort jusqu'en 2018, date à laquelle elle mettra le cap sur la Méditerranée. Les projets d'avenir de Marion restent tournés vers la mer et les bateaux mais elle reste fidèle à ses premières amours : la littérature maritime, le dessin et la peinture à l'huile en amateur. « L'important pour moi étant de rester curieuse de tout, d'être compétente et de prendre plaisir dans ce que je fais, sans me dire que ce n'est pas à ma portée ».

Bon vent et bonne mer Marion!■

On 18th April 2015, the HERMIONE, a replica of the three-masted frigate that carried Lafayette to Americas in 1780, sailed to relive this legendary crossing with a 72-member crew. **Marion Garnier**, LDA crew officer since 2009, was one of them as a voluntary boatswain.

Marion was a teenager when she started to get attracted by the Merchant Marine that offers the possibility to travel. A few years later, the construction of the HERMIONE near her home place in Charente-Maritime aroused her curiosity to become a real passion.

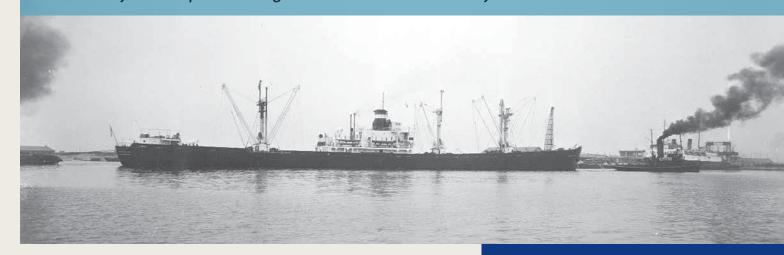
Recruiting the frigate's crew – including 54 non-marine – was quite a big challenge for **Captain Riou** as volunteers (firemen, nurses...) were recruited not necessarily for their knowledge of the marine environment!

The HERMIONE received a triumphant welcome and had to make 14 stops in 26 days (the main ports visited during the War of Independence). This voyage represented certainly five months of rich memories such as the observed humpback whales while crossing the Cape Cod or the donation of 90 live lobsters!

And last but not least, Marion recognised that she has learned so much sharing this crossing with the others and so much about herself. She managed to overcome her fear (i.e. climbing at the top of the mast) and she feels to be now more confident and that nothing is impossible thanks to tenacity and boldness. "Be curious and take much pleasure in what you do, is also the key!" adds Marion.

### 07. SILLAGE / SHIP'S WAKES

## LD: les premiers navires à transiter par la Voie maritime du Saint-Laurent LD: the very first ships transiting the Saint Lawrence Seaway





Avec une surface équivalente à celle du Royaume-Uni et bordés de nombreuses métropoles (Chicago, Cleveland, Détroit, Toronto,...), les 5 grands lacs d'Amérique du Nord constituent avec le fleuve Saint-Laurent une zone économique importante, source d'échanges majeurs. De nombreuses écluses permettaient la navigation sur et entre les Grands Lacs grâce à des navires spécialisés, les Lakers<sup>1</sup>, mais l'accès à la mer par Montréal restait limité à des navires de petites tailles (13 m de large). En 1959, l'ouverture de la Voie Maritime du Saint-Laurent, le Saint Lawrence Seaway, associé au canal Welland inauguré en 1932, va permettre à des navires plus importants (environ 20 m de large), d'accéder jusqu'au Lac Supérieur culminant à plus de 200 m au dessus de la mer, à travers une quinzaine d'écluses. Le Groupe Louis Dreyfus, bien implanté aux Etats-Unis et au Canada avec son trading de céréales, décide d'explorer cette nouvelle opportunité avec ses navires classiques. En avril 1959, dès que les nouvelles écluses le permettent, le Groupe envoie deux de ses navires vers cette nouvelle aventure avant même l'inauguration du Saint Lawrence Seaway.

C'est d'abord avec l'OUISTREHAM puis avec flottera sur les Grands Lacs. Premiers navires

le CHARLES LD, que le pavillon LD flottera sur les Grands Lacs. Premiers navires non conçus pour cela, ils vont essuyer les plâtres d'une navigation délicate... sous les yeux des armements de Lakers qui ne voyaient pas d'un bon œil cette concurrence venue d'outre-Atlantique. Le premier voyage du OUISTREHAM dans le grand nord canadien, sur lequel embarquait le Cdt **André MAIRE** comme élève, a été l'occasion de plusieurs anecdotes amusantes dont il se souvient. C'est sur ce Liberty Ship construit durant la guerre aux Etats-Unis, confié par la suite au Groupe en dommage de guerre, que le Cdt Maire a fait son premier embarquement chez LD en tant qu'élève. Bloqués par la banquise une dizaine de jours dans la baie d'Hudson avec une cargaison de blé en provenance de

Navigation on and between the 5 Great Lakes of North America are full of fond memories for LD. Indeed, well established in the USA and Canada with its cereal trading, the Group decided to explore in 1959 this new business opportunity with two traditional bulk cargoes, the OUISTREHAM and the CHARLES LD, the very first 20 m-wide vessels transiting the Saint Lawrence Seaway and yet not really designed for this purpose. With an area equivalent to that of the UK and bordered by numerous metropolises (Chicago, Cleveland, Detroit, Toronto,...), the 5 Great Lakes of North America constitute an important economic zone with the Saint Lawrence River. Traditionally limited to small and specialised vessels (13 m wide) named the "Lakers", the opening of the Saint Lawrence Seaway associated with the Welland Canal inaugurated in 1932, allowed larger vessels, the "Seagoing vessels", to ply the Great Lakes through fifteen locks. Captain André Maire, now LDA's retiree, still recalls that time when he was on board the OUISTREHAM as a cadet and the CHARLES LD as a chief engineer. And he had perfect souvenirs of the difficulties for both vessels to sail without adapted equipment - constant tension winches, for an instance - , docking pilot or VHF radio...

Things turned out to be more organised with the 10,000 t double-deckers, the JEAN LD and the LOUIS LD which were properly more equipped and adapted to the navigation on the Great Lakes. Both ships were dedicated to the transport of European cars and cereals. This was another epic adventure for LD who had to increase the surface of the bridges to transport cars from Europe to North America and to dismantle the equipment for the cereals loading for the return trip! Some difficult operations that could take up to five days of 12 to 14 hours!

In the end, the LD Group under its own name or through its subsidiary Buries Markes, operated up to five vessels on the Europe - Great Lakes line. In 1973, this venture ended to give way to the "Gearbulk" exciting venture, but this is another story...



Port Churchill, le navire et son équipage avaient été libérés par le brise glace Mac Lean. Victimes ensuite d'une avarie de chaudière, ils s'étaient dirigés vers l'Europe à faible vitesse. Le Siège de l'Armement s'inquiétait alors de savoir si le blé ne germait pas dans les cales et le Commandant Cornelius, un peu excédé, donna cette réponse « le blé pousse mais pas dans le sens de la marche! ». Le Cdt Maire se souvient également du premier voyage du CHARLES LD ; il était à bord en tant que Lieutenant : « Le CHARLES LD a pris la route du Saint-Laurent. Après un voyage difficile dans le golfe du Saint-Laurent encore pris par les glaces, nous sommes arrivés à Montréal. Nous recevons quelques documents, des informations et une liste de canaux radio VHF pour communiquer avec les Lakers et les ports... Nous qui n'avions pas de poste VHF et qui étions juste équipés d'un poste radio à aiguille à l'ancienne, nous avons dû procéder ainsi sans pilote vers la première écluse du Saint Lawrence Seaway. Après le pont Jacques Cartier, première difficulté : il fallait s'accoster à un poste d'attente pour se déhaler ensuite dans l'écluse et sans lamaneur à terre! Il nous a fallu mettre deux marins sur le quai, "les voltigeurs", que l'on débarquait à l'aide de tangons brassés le long du bord et d'échelles de corde, afin qu'ils prennent les aussières. Des grosses aussières à l'ancienne tournées sur des treuils classiques et non à tension constante comme ceux des Lakers. Cela sera un gros handicap durant tout le voyage avec un nombre important de cassures et une véritable course aux épissures pour les réparer entre les écluses. Manœuvres permanentes jours et nuits pour passer les quinze écluses, emprunter des chenaux très étroits et mal balisés, croiser des Lakers dans des situations très délicates sans pouvoir communiquer avec eux en VHF... Nous sommes quand même arrivés à bon port à Milwaukee pour décharger notre cargaison d'acier et reprendre des céréales. Etant le premier Seagoing vessel à faire escale dans ce port, nous sommes attendus par de nombreux journalistes à qui le Commandant Le Cavorzin, excellent marin mais dont l'anglais n'était pas le point fort, répondait invariablement "Destinity, destinity...". Rapidement les journalistes quittèrent le bord!»

Puis les choses vont s'organiser, notamment la présence de pilote à bord, et de nouveaux navires LD vont remplacer les OUISTREHAM et CHARLES LD. Les tween deckers de 10 000 tonnes, JEAN LD et LOUIS LD, seront ainsi mieux équipés et adaptés à la navigation sur le Saint-Laurent, avec VHF, des treuils à tension constante, et des amarres en acier...

# Le Groupe LD va ainsi avoir jusqu'à 5 navires dédiés à la ligne Europe-Grands Lacs

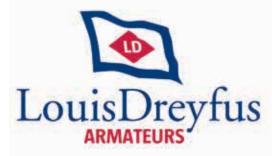
Avec ces deux navires, LD va se lancer dans une nouvelle aventure et un nouveau trafic sur les Grands Lacs. A l'époque, il n'existait pas ou peu de navires rouliers spécialisés (car carriers) et le Groupe mettra au point, avec ces deux navires, le transport de voitures d'Europe sur les Grands Lacs et de céréales pour le retour. Pour cela, il fallait augmenter la surface des ponts à chaque chargement de voitures, démonter les équipements grains (bardis et feeder) et monter/démonter des faux ponts volants dans toutes les cales après chaque chargement/déchargement de voitures. Opérations difficiles qui pouvaient prendre jusqu'à cinq journées de 12 à 14 heures, avec les manœuvres quotidiennes, la navigation, les écluses... Tous les membres d'équipage étaient volontaires; chacun y trouvant une source considérable d'heures supplémentaires. Et quand tout était terminé, on pouvait prendre plus de mille voitures.

Le Groupe LD, en propre et au travers de sa filiale Buries Markes, va ainsi avoir jusqu'à 5 navires dédiés à la ligne Europe-Grands Lacs. En 1973, cette aventure va prendre fin pour laisser place à celle de l'armement Gearbulk, mais ceci est une autre histoire...



### DES SOLUTIONS MARITIMES SUR MESURE





LDA met à la disposition de ses clients et partenaires des navires et des solutions industrielles sur mesure.

Une promesse tenue depuis plus d'un siècle grâce à une innovation et une réactivité permanentes, alliées à une expertise reconnue. Une offre adaptée et variée : transport de vracs, logistique portuaire et transbordement, câbles et travaux sous-marins, recherche sismique, transport de colis lourds et spéciaux, projets industriels.

www.lda.fr