



LouisDreyfus
ARMATEURS

LEMAG

Environnement : LDA hisse le pavillon vert *Greening the fleet*

Entretien avec Robert Brunck,
Pdg de CGGVeritas

The man at the helm of CGGVeritas

Zoom sur le métier de surveyor

Job profile: Surveyor

Cap sur l'Indonésie

Destination Indonesia

AVRIL 2010

APRIL 2010

N°2



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

01. / P. 4 à 8 ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

Dossier Environnement / *Special Environment Feature*

02. / P. 9 ZOOM / CLOSE-UP

Surveyor au féminin / *Mistresses of all they survey*

03. / P. 10 à 12 GRAND LARGE / HIGH SEAS

Interview de Robert Brunck / *Robert Brunck interview*



04. / P. 13 à 15 AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

Philippe Louis-Dreyfus reçoit le président de la République d'Indonésie / *Top-level meeting in Paris*

Baptême du LAKE HAKONE / *Naming ceremony of LAKE HAKONE*

Chargement exceptionnel sur le CITY OF HAMBURG / *On a wing and a prayer*

LD Lines sponsor de l'USBCO et du 4L Trophy / *LD Lines onto a winner with football and rally sponsorship*



05. / P. 16 PROFILS / PORTRAITS

Pascale Cotte-Morreton et Syntia Fargeau

06. / P. 17 à 19 LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

Hervé Claeysen, ses aquarelles entrent au musée / *The art of tramping*

Cérémonie des vœux à Suresnes / *New Year wishes*

Michel Le Doaré a posé sac à terre / *Captain's final homecoming*



ÉDITO



PIERRE GÉHANNE Directeur Général

Nous avons décidé de centrer ce deuxième numéro du « MAG » sur la protection de l'environnement mais aussi sur le grand large et les hommes.

D'ailleurs, comment parler de protection du milieu marin ou de sécurité maritime sans parler des femmes et des hommes qui vivent et travaillent sur la mer. Sans leur constante implication, il serait impossible de protéger la mer et ses ressources. Il est évident que dans ce domaine, le pavillon et les équipages français, grâce à leur formation et à leur qualification, doivent pouvoir servir de référence internationale.

Comme vous le savez, Louis Dreyfus Armateurs a toujours été très attaché au pavillon français, synonyme de qualité et de sécurité, et c'est certainement pourquoi le groupe LDA est aujourd'hui le plus important employeur d'officiers français. **Philippe Louis-Dreyfus** a toujours défendu l'idée que, dans le contexte d'un marché très compétitif, les officiers français auraient particulièrement leur place sur les navires de haute technicité. Les navires de recherche sismique, tout comme les câbliers, sont de parfaits exemples de cette nécessaire et sans doute inéluctable évolution de la profession.

Néanmoins, à l'heure où l'on envisage une profonde refonte de nos écoles nationales de la marine marchande, gardons à l'esprit que nous devons surtout former des marins ; car c'est bien de marins dont nous avons et dont nous aurons besoin à l'avenir. Des personnels, certes de plus en plus qualifiés, mais avant tout des marins.

C'est aussi dans cet esprit que LDA a assuré en 2009 plus de 120 embarquements d'élèves officiers ; un nouveau record en France !

Pierre Géhanne

We have decided to focus on environmental protection in this second issue of our "MAG", but there will still be plenty of human – and nautical interest!

For how could we discuss preserving the marine environment or promoting maritime safety without talking about the men and women who live and work at sea?

Were it not for their continuing commitment, it would be impossible to protect the sea and conserve its resources.

It is obvious that the French flag and French crews, with their superior skills and training, can serve as an international benchmark in this respect.

Louis Dreyfus Armateurs has always set great store by the French flag, synonymous with quality and safety, and this is certainly the reason why the group is now the largest employer of French officers.

According to **Philippe Louis-Dreyfus**, in such a competitive market, there is a particular need for French officers on high-tech vessels. Seismic research ships and cable-laying vessels are perfect illustrations of this new and apparently inescapable fact of life in our profession.

Nevertheless, at a time when there is so much talk about overhauling France's maritime colleges, we must not lose sight of the fact that our main priority must be to train seafarers. For while all our sea-going personnel will have to be increasingly well-qualified, it is seafarers we have most need of now – and will do in the future.

It is no coincidence that LDA provided work experience for more than 120 cadets in 2009, a new record in France!

Pierre Géhanne



01. ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

Dossier Environnement / *Special Environment Feature*

Le maritime, un mode naturellement vert

Ecologie, développement durable... Le maritime, mode de transport le plus vertueux, est naturellement et depuis longtemps sensibilisé au respect de l'environnement.

Dans ses gestes au quotidien, chaque marin garde à l'esprit la protection de nos côtes à tout prix et la réduction des émissions polluantes. Certifié ISO 9001, Louis Dreyfus Armateurs va au-delà de la stricte application des règlements internationaux tels que définis par la convention MARPOL, avec des règles encore plus sévères, notamment en matière de tri des déchets à bord.

Moins d'emballages à bord, utilisation de peintures sans TBT, affichage dans les coursives, suivi des règlements des pavillons... A Suresnes, le Département Qualité et Sécurité que supervise **François Thomas** veille à l'application stricte de la réglementation. Gardien de toutes ces valeurs, il adresse à tous les navires de la flotte une lettre interne trimestrielle QHSE afin de les maintenir en alerte.

Aux avant-postes en matière de recherche et de développement dans ce domaine, Louis Dreyfus Armateurs est un acteur du report modal en favorisant le développement des autoroutes de la mer. Une nouvelle ligne maritime sur l'arc Atlantique devrait ainsi voir le jour et contribuer à réduire non seulement la pollution émise par les 5 000 poids-lourds qui franchissent chaque jour les Pyrénées occidentales et limiter ainsi, notamment, l'engorgement de la Nationale 10.



A Greener Shade of Sea

Seafarers have always been aware of the need to protect our coastlines and reduce pollution, so why jump on the sustainable development bandwagon when we have always been in the vanguard?

Here at Louis Dreyfus Armateurs, we are proud of our ISO 9001 certification, and our strict fleet regulations – especially for waste sorting – go far beyond international requirements, such as those laid down in the MARPOL convention. Compliance is monitored by our QA & Safety department, which sends a quarterly QHSE newsletter to all vessels.

At the forefront of R&D in this area, LDA is actively championing modal shift, in the form of motorways of the sea. The new service along the Atlantic façade should not only cut emissions by the 5,000 lorries that cross the Pyrenees each day but also reduce congestion.

NACRE / Vers une gestion optimisée des déchets à bord

Louis Dreyfus Armateurs est partenaire du projet NACRE, acronyme de NAVire Conduit dans le Respect de l'Environnement, dont l'objectif consiste à analyser les flux de déchets produits par les navires, à étudier leur traitement actuel et à proposer des solutions afin d'en diminuer l'impact sur l'environnement des navires civils et militaires. « *Ce projet a été développé dans le cadre du Pôle Mer Bretagne auquel nous sommes associés. NACRE répond à notre recherche permanente de la performance environnementale. C'est aussi le moyen de faire connaître auprès du grand public l'engagement constant des armateurs en faveur de l'environnement* », explique le directeur de la flotte **Alain Coatanhay**. Dans le cadre de ce projet d'une durée de trois ans, LDA a mis gracieusement ses navires à disposition afin de mesurer la composition des effluents et des eaux de ballast. Ce projet, qui fédère une dizaine de partenaires parmi lesquels DCNS, l'Ifremer, l'Ensieta, Veolia Eau et l'ENMM, entend développer un navire « zéro rejet polluant » grâce à des solutions innovantes qui anticipent les réglementations.



Ecocamel / Diviser par deux la consommation d'eau à bord

A terre, le débit de nos robinets standards est de 12 litres d'eau par minute. Sur les navires, c'est la même chose. C'est bien plus qu'il n'en faut pour se brosser les dents. La société britannique Ecocamel a mis au point un aérateur d'eau qui se branche à l'extrémité du robinet du lavabo et du pommeau de douche et qui permet de réduire le débit d'eau sans que ce soit perceptible. Afin de pallier le gaspillage d'eau à bord, LDA a tenté l'expérience en équipant les navires de LD Lines de ces fameux « mousseurs hydroéconomiques ». Sur les ferries, notre consommation d'eau douce est passée de 52 tonnes à 24 tonnes en moyenne, par jour...

JEAN LD et PIERRE LD / Deux vraquiers labellisés « Cleanship »

Les JEAN LD et PIERRE LD, deux vraquiers capesize, possèdent une double originalité garantissant une prévention antipollution optimale. Construits en 2005, ces deux navires de 171 000 tonnes de port en lourd ont été équipés de cuves à doubles parois et, deux ans plus tard, ont été les premiers vraquiers au monde à bénéficier du système Fast Oil Recovery (FOR) mis au point par la société JLMD. Une première pour cette jeune start-up française habituée à équiper des pétroliers et des chimiquiers. « *FOR permet de limiter les dommages à l'environnement en cas d'échouement. Ce système de sécurité passive embarquée permet d'avoir un accès direct aux soutes à carburant et de les vider rapidement car le temps est un facteur d'aggravation des pollutions. En cas de blackout, le navire ne peut plus faire fonctionner ses pompes. Nous installons en amont des circuits additionnels dédiés à la récupération des soutes à carburant* », explique **Gilles Longuève**, Pdg de JLMD qui a déjà équipé 35 navires avec son système FOR.

Pour avoir un impact technique minime et réduire les coûts d'installation, JLMD a utilisé pour la toute première fois les circuits existants pour équiper ses connecteurs, les deux navires étant dotés à l'origine de deux tuyaux de dégagement d'air qui serviront en cas d'accident, d'un côté, à aspirer le combustible et, de l'autre, à envoyer de l'eau de mer. Depuis le 1^{er} janvier 2010, le Bureau Veritas a créé une notation additionnelle, baptisée FORS, pour les navires équipés de ce système. Ce label de qualité « Cleanship » sera certainement apprécié des chargeurs qui exploitent ces navires dans les eaux américaines et brésiliennes.

01. ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

NACRE For an honourable discharge

As part of the group's "ongoing quest to improve environmental performance", Louis Dreyfus Armateurs has been playing host to researchers measuring the constituents of its ships' effluent and ballast water. LDA is one of ten partners involved in NACRE, a three-year project set up to analyze the waste streams generated by ships, examine the way they are currently managed and come up with treatment solutions that will enable merchant and naval vessels to achieve "zero pollutant discharge".

Ecocamel helps keeping up the pressure

On shore, water gushes out of our taps at a rate of 12 litres per minute. It also does on our ships, though perhaps not for much longer, if Ecocamel has its way. This British firm manufactures tap aerators and aerated showerheads that restrict water flow without reducing the pressure. LD Lines has already tested them and the results have been dramatic, with freshwater consumption more than halved!



No more crying over spilt oil



LDA's capesize ships JEAN LD and PIERRE LD are shining examples of pollution prevention. When they were built in 2005, they were equipped with a double hull and two years

later were among the world's first bulk carriers to have the state-of-the-art fast oil recovery (FOR) system fitted. According to **Gilles Longuève**, Chairman and CEO of JLMD, the French startup that developed it, "FOR provides a means of limiting environmental damage if a ship runs aground. This passive safety system makes it possible to gain direct access to the oil fuel tanks and empty them fast, because time is an aggravating factor when it comes to pollution". So far, thirty-five ships have been equipped with the deck connector system, the subject of a new Bureau Veritas class annotation ("FORS").



Philippe Louis-Dreyfus, Président de Louis Dreyfus Armateurs « Tous les marins ont à l'esprit le respect de l'environnement »

Grenelle de la mer, Sommet de Copenhague... L'environnement fait aujourd'hui partie de notre quotidien. Comment le transport maritime a-t-il intégré cette nouvelle dimension ?

Le transport maritime est, de loin, le mode de transport le moins polluant. Ramené à la tonne transportée, il est le mode le plus respectueux de l'environnement. Etant donné que 95 % des marchandises mondiales sont transportées par la mer, cela crée forcément des nuisances environnementales, mais moindres que les autres modes. Le maritime souffre d'un vrai déficit de reconnaissance et de notoriété.

Beaucoup d'idées fausses circulent auprès du grand public, souvent véhiculées par la presse et rarement contredites par les armateurs qui ne prennent pas assez de temps pour communiquer sur ce sujet. Lorsque j'étais président d'Armateurs de France, j'ai été à l'origine de plusieurs initiatives afin de faire connaître la performance environnementale réelle du transport maritime : Charte Bleue, campagne promotionnelle... Les armateurs n'ont pas attendu le Grenelle de l'Environnement ni le Grenelle de la Mer pour se pencher sur ces questions.

Rappelons tout de même que nos navires sont armés par des équipages dont les marins ont en permanence à l'esprit, et surtout au cœur, le respect de la mer. En 2005, nous avons été la première compagnie au monde à équiper deux de nos vraquiers capesize d'une double coque : seuls les pétroliers en étaient équipés jusque-là. Cette démarche volontariste et unilatérale a entraîné un surcoût de 2 millions de dollars par navire et nous avons perdu en productivité et en attractivité pour nos clients car la double coque a réduit de 1 500 tonnes la capacité d'import de chacun. Nous n'en avons retiré aucun avantage particulier, hormis la satisfaction de faire notre métier de la meilleure façon possible.

LDA participe à de multiples projets pour réduire l'empreinte écologique en association avec le Pôle Mer Bretagne. Vous avez été également partenaire de l'EMSA. Quelles sont, selon vous, les innovations qui feront du maritime un mode de transport plus propre ?

Effectivement, nous sommes engagés aux côtés du Pôle Mer Bretagne sur les projets NACRE portant sur la gestion des déchets (Navire Conduit dans le Respect de l'Environnement) et Hycare qui vise à mettre au point un nouveau système de mesure de la teneur en hydrocarbure à la sortie des séparateurs, dernière étape avant le rejet à la mer des eaux de cale. Être pionnier en la matière nous permettra d'être l'un des tous premiers armements à bénéficier de ces systèmes innovants.

Dans le cadre d'un partenariat public-privé, nous nous sommes également engagés aux côtés de l'Agence européenne de la sécurité maritime (EMSA). Il s'agissait d'accompagner la création de cette nouvelle structure que nous avons

aidée en mettant à leur disposition le câblé ILE DE BRÉHAT transformé durant plusieurs années en navire dépollueur. Cette agence dépendant de la Commission Européenne, est chargée d'édicter et de faire respecter des règles strictes en termes de sécurité, de respect de l'environnement et de qualité. Cette action essentielle contribue à gommer la concurrence déloyale des armements sous-normes.



Interview by Philippe Louis-Dreyfus

Louis Dreyfus Armateurs' commitment to environmental protection is no PR exercise. Its president is, for instance, justifiably proud of the fact that LDA was the first in the world to equip its capesize bulk carriers with a double hull, even though it was an expensive exercise and meant sacrificing 1,500 tonnes of carrying capacity. "We have derived no particular benefit from it", says Philippe Louis-Dreyfus, "other than the satisfaction of doing our job the best we can".

LDA has been working closely with the Brittany Maritime Cluster on two projects aimed at reducing pollution. NACRE focuses on the treatment of waste streams, while Hycare aims to improve the systems fitted to oil water separators that monitor hydrocarbon levels in bilge water. The group has also collaborated with the European Maritime Safety Agency (EMSA): for several years, the agency chartered the cable-laying vessel ILE DE BRÉHAT, converted into an anti-pollution ship specially for the purpose. EMSA helps the European Commission to develop and implement legislation on safety, pollution and security on board ships, and *"this vital initiative should help to put an end to unfair competition from substandard shipping companies"*.

"Maritime transport is, by far, the least polluting mode of transport", says Philippe Louis-Dreyfus, although there are many mistaken ideas around *"and shipowners rarely take the trouble to debunk them"*. This is one reason why LDA is about to launch a second, so-called "Motorway of the Sea" (MoS), this time linking France and Spain.

"I was – and still am – convinced that it represents a socially responsible logistics solution". The motorway will help customers respect driving times and, providing there is sufficient take-up, alleviate congestion and reduce emissions.



LDA a été la première compagnie à lancer un service d'autoroutes de la mer en France.



A présent, vous vous apprêtez à ouvrir une nouvelle liaison entre la France et l'Espagne. Que manque-t-il, selon vous, pour pérenniser les services et inciter davantage les transporteurs routiers à emprunter la voie maritime ?

Nous nous sommes engagés dans les autoroutes de la mer car j'étais – et reste – persuadé qu'il s'agit d'une solution de logistique citoyenne. Le principe est de convaincre un nombre croissant de camions d'emprunter le transport maritime afin, d'une part, de réduire la congestion routière et, d'autre part, de bénéficier le plus possible de la performance environnementale naturelle du transport maritime. Mettre des camions sur les navires peut aussi permettre aux chauffeurs de respecter les temps de conduite. Mais cette belle idée ne fonctionne qu'à la condition que le transport maritime soit aussi économique et rapide que la voie terrestre.

“ Considérer les navires comme une infrastructure de transport ”

Nous pensions à l'origine que nous serions davantage soutenus par les pouvoirs publics mais il y a eu beaucoup de discours, malheureusement très peu suivis dans les faits. C'est pour cette raison que la première liaison entre Toulon et Rome n'a pas eu le succès escompté. Le marché seul ne suffit pas pour rentabiliser une autoroute de la mer, il faut une réelle volonté politique pour soutenir les projets et inciter les clients à prendre la mer. La meilleure façon d'y parvenir, c'est de considérer les navires comme une infrastructure de transport à part entière, comme les tunnels par exemple, et les financer comme tels. Du côté de la demande de transport, il faut inciter financièrement les entreprises qui décident du mode de transport dans la chaîne logistique (chargeur...) à préférer la mer. C'est l'objectif de l'écobonus en Italie et du projet Ecomer en France.

Les nouvelles réglementations sont très strictes en matière de réduction de la teneur en oxydes de soufre (SOx) et d'azote (NOx) dans certaines zones du monde (ECA). Quel en sera l'impact technique et financier pour les compagnies maritimes ?

La recherche de la perfection est toujours dangereuse y compris en matière environnementale. Les initiatives des politiques peuvent avoir des effets pervers, voire même aller à l'encontre du but recherché. J'en veux pour exemple les Emissions Control Areas (ECAs). Dans les zones à forte densité de population, il est logique de vouloir réduire les émissions polluantes et inciter le maritime à utiliser des combustibles propres et c'est une excellente initiative. Mais cette idée devient irréaliste si l'on comprend que, d'une part, ce type de fuel n'est pas actuellement disponible en quantité suffisante et que, d'autre part, le surcoût induit pour le transport maritime abaisse sa compétitivité par rapport aux transports terrestres, risquant de provoquer un report modal inversé vers la route. La conséquence serait une élévation du CO2 produit par la chaîne de transport, la route devenant beaucoup plus compétitive que la mer.

Aujourd'hui, le maritime est exclu des deux principaux mécanismes de régulation des émissions de CO2 : ETS et taxe carbone. Lequel des deux systèmes préconisez-vous pour le maritime ?

Le transport maritime a pleinement conscience qu'il devra adopter d'ici 2012 un mécanisme incitant à la réduction de dioxyde de carbone. Ce mécanisme, quel qu'il soit, devra être avant tout universel, facilement contrôlable et ne devra pas être coûteux dans sa mise en œuvre. C'est à ce prix, et à ce prix seulement, que ce mécanisme sera vraiment générateur d'économies de CO2 dans le transport maritime.

“But this fine idea can only work if maritime transport is as fast and cheap as road haulage”. If the first MoS, between Toulon and Rome, failed to meet expectations, it was largely due to failed promises of funding on the part of the authorities. Hauliers need to be offered incentives to take to the high seas, while “ships should be regarded as part of the transport infrastructure and funded accordingly”.

LDA's president emphasises the need to find a measure for reducing carbon emissions that is both cheap and enforceable. He is indignant about the way the new regulation on cleaner marine fuel – “an excellent initiative” – is being introduced. The problem is that “this type of fuel is not yet available in sufficient quantities and the extra cost will reduce the competitiveness of maritime transport compared with land-based modes”. The resulting modal backshift will mean that reduced SOx and NOx emissions will be matched by increased CO2 emissions. “The quest for perfection is always a dangerous thing, even when it concerns the environment”.



Autoroute de la mer Nantes – Gijón

Objectif : retirer 100 000
camions des routes

Louis Dreyfus Armateurs et Grimaldi Lines, ardents promoteurs des autoroutes de la mer, s'associent une nouvelle fois pour exploiter un service commun entre Saint-Nazaire et le port espagnol de Gijón. L'objectif ? Désengorger les Pyrénées et la Nationale 10 et réduire la pollution atmosphérique en proposant une alternative au « tout route ».

Déjà formé sur la première autoroute de la mer française en 2005, le tandem franco-italien s'apprête à tenter une nouvelle fois l'aventure, cette fois sur l'axe Atlantique. GLD Atlantique, société nouvellement créée par les deux compagnies, a signé en mars 2009 une convention de sept ans avec l'Etat. Ce dernier doit à présent ratifier le traité international avec l'Espagne pour donner le coup d'envoi de cette ligne qui sera opérée par un navire de type Ropax capable d'emporter 150 remorques et 800 passagers.

Trois départs par semaine dans chaque sens sont prévus les quatre premières années, l'objectif à terme étant de proposer aux chauffeurs routiers un départ quotidien avec deux navires. « Nous visons un trafic de 25 000 remorques la première année, 50 000 la deuxième et à long terme, nous misons sur 100 000 poids lourds par an », explique **Antoine Person**, secrétaire général de Louis Dreyfus Armateurs. Baptisé « FRES-MoS » (France – Espagne Motorways of the Seas), ce projet a pour ambition d'absorber environ 3 % du trafic routier traversant la partie occidentale des Pyrénées.

A la différence de la liaison Toulon – Rome, Nantes – Gijón bénéficiera d'un soutien financier appuyé de la part des pouvoirs publics. Il faut noter qu'un soutien analogue est disponible pour un projet de liaison entre Vigo et Saint-Nazaire porté par l'armateur espagnol Acciona. Cela complètera le dispositif d'autoroute de la mer sur la façade Atlantique de l'Europe.

En termes de performance environnementale, Antoine Person se veut prudent : « Pour qu'une ligne de transport maritime par navires rouliers soit plus performante que la route, en d'autres termes, que le navire utilisé rejette moins de CO₂ que la somme des camions qu'il transporte, il faut atteindre des taux de remplissage de l'ordre de 70 %. Il faut donc que les pouvoirs publics complètent le dispositif d'aide financière par une politique d'incitation envers les transporteurs routiers afin d'améliorer les taux de remplissage des navires ». Par ailleurs, les nouvelles contraintes en termes de carburants à basse teneur en soufre auront un impact sur la compétitivité des autoroutes de la mer : renchérir les combustibles marins revient à rendre le transport terrestre plus compétitif. On ne peut à la fois stimuler le report modal et étendre les zones maritimes dans lesquelles le taux de soufre dans les soutes est réduit. « Nous sommes en faveur d'un transport plus propre mais il faut bien mesurer les conséquences du passage de la teneur en soufre des carburants marins de 0,5 % à 0,1 %. Ainsi, sur certaines lignes en Baltique, nous avons déjà évalué que cette réduction aura pour effet de renchérir le transport maritime de 20 % et ainsi détourner plus de 40 % des frets de la mer vers la route. Ce « report modal inversé » est un véritable enjeu environnemental. La Finlande vient d'indiquer à l'OMI qu'elle ne pourra pas respecter cette réduction de la teneur en soufre », prévient Antoine Person.



MoS eying on down to Spain

Louis Dreyfus Armateurs and Grimaldi Lines are once more joining forces to launch a motorway of the sea (MoS), this time between Nantes – Saint-Nazaire and the Spanish port of Gijón.

The jointly owned GLD Atlantique will operate a Ro-Pax ferry with a capacity of 150 trailers and 800 passengers. There will be three weekly departures in each direction for the first four years, although the ultimate goal is to introduce a second ferry and offer daily departures, catering for 100,000 HGVs a year.

Unlike the previous scheme (between Toulon and Rome), this one will benefit from substantial government funding. Similar monies have been made available for a link between Vigo and Saint-Nazaire operated by the Spanish shipowner Acciona, which will complete the MoS provision along Europe's Atlantic facade.

The aim is to reduce congestion and cut emissions, although LDA's company secretary, **Antoine Person**, warns that, for the latter to happen, the ferry "will have to achieve a 70% load factor". He adds that reducing the sulphur content of marine fuel "will increase the cost of maritime transport by 20%", thereby forcing 40% of trucks back onto the roads – the so-called "modal backshift" phenomenon.



02. ZOOM / CLOSE-UP

Surveyor au féminin / *Mistresses of all they survey*

Abord des câbliers sont embarqués des surveyors, dont la mission consiste à veiller à ce que les câbles posés au fond des océans correspondent exactement aux exigences du contrat défini par les clients, les opérateurs de télécommunication. Sur l'ILE DE BRÉHAT, en opération fin décembre à Marseille, LDA Mag a rencontré une « sacrée équipe », composée de quatre surveyors dont trois drôles de dames.



Elles sont jeunes, jolies et dynamiques et leur présence sur l'ILE DE BRÉHAT a de quoi surprendre au premier abord dans un univers traditionnellement masculin. Pourtant, pour Béatrice, Maeva et Claire, surveyors sur l'ILE DE BRÉHAT, tout paraît naturel. Installées devant leurs pupitres, à la passerelle du câblier, elles surveillent chaque étape de la pose et ce, quelle que soit l'heure du jour et de la nuit.

Après douze heures de quart, le teint frais et le regard qui pétillent, elles détaillent avec enthousiasme les contours de leur métier qui les amène à naviguer six mois par an. Un métier dont ces trois femmes, passionnées par la mer, rêvaient dès leur plus tendre enfance.

In what is a traditionally male-dominated world, it is a pleasant surprise to discover that three of the four-strong team of surveyors on board the ILE DE BRÉHAT cable-laying vessel are young women. Despite the long watches day and night, it is a job they relish and represents the fulfilment of their childhood ambitions.

"It's a bit like a game, where the aim is to lay a cable as safely and as accurately as possible",

explains 25-year-old **Maeva Onde** who, like **Claire Duchier**, joined Alda Marine in January 2009. The surveyors use Makilay™ software, which models the cable in suspension using data collected from sensors. *"It helps us make our calculations, although it's also important to take a step back".*

Relations with male crew members are *"sincere and direct"*, although problems can arise onshore, says team leader, **Béatrice Legree**, who joined LD Communications in 1998 and remained the sole

female surveyor for several years. Maeva tells the story of a trainee who was mistakenly taken for a *"lady of the night"* by customs officials and prevented from entering the port of Cyprus – *"she had to be smuggled in, concealed in a car boot"*. For his part, their lone male colleague **Sylvain Alexandre** admits to appreciating the absence of the habitual power struggles. It leaves him free to enjoy the adrenaline rush of *"having to take decisions fast and ensure the safety of the men working on the afterdeck"*.

« C'est un peu comme un jeu dont le principe consiste à poser du câble selon un positionnement extrêmement précis et selon des conditions de sécurité optimales. On s'appuie sur le logiciel Makilay qui opère une modélisation du câble dans l'eau après avoir enregistré toutes les données liées à la pose au moyen de capteurs : GPS, données machines, tensions, longueur, vitesse. Ce logiciel nous permet de contrôler en temps réel le déroulement des opérations en utilisant les données bathymétriques intégrées. Il nous aide à faire nos calculs mais il faut savoir prendre du recul », explique **Maeva Onde**, vingt cinq ans, qui a rejoint Alda Marine en janvier 2009. Tout comme **Claire Duchier** qui depuis cette date partage son quotidien avec des navires et des hommes : *« Les choses sont simples, les marins sont sincères et directs »*. A seulement trente trois ans, **Béatrice Legree** est la plus ancienne des surveyors, elle occupe d'ailleurs les fonctions de *team leader*. *« Nous avons une sacrée responsabilité car nous centralisons toutes les informations sur la pose du câble »,* précise-t-elle. Entrée chez LD Communications en 1998, elle a été la seule femme surveyor durant plusieurs années au sein du groupe et apprécie la complicité des discussions entre filles. Elle se souvient d'un drôle de débarquement à Jeddah en 2003 : *« J'ai débarqué avec deux hommes, ils ont passé la douane des marins mais les douaniers ont refusé de me laisser passer, et j'ai dû emprunter le circuit des touristes ! »*.

Pas toujours simple la vie de femme embarquée. Maeva se souvient d'une amie, élève à la machine, à qui les douaniers avaient interdit d'entrer dans le port de Chypre, la soupçonnant d'être une femme de petite vertu. *« Elle a dû se cacher dans le coffre d'une voiture pour rejoindre le port et embarquer sur le navire ! »*.

Sylvain Alexandre, le seul homme de l'équipe, écoute avec surprise les anecdotes de ses collègues et avoue apprécier cette présence féminine : *« Au moins, il n'y a pas de rapport de force »*, admet-il. *« Le métier de surveyor apporte une bonne dose d'adrénaline car, par moment, on doit prendre des décisions rapides et veiller à la sécurité des hommes qui travaillent sur le pont arrière »*.



03. GRAND LARGE / HIGH SEAS

Robert Brunck, Pdg de CGGVeritas

« Une occasion unique pour LDA de se développer » /

New horizons for LDA

Achat de l'Américain Veritas en 2006, puis de Wavefield en 2009... Comment l'entreprise française Compagnie Générale de Géophysique (CGG) est-elle parvenue à se hisser au rang de leader dans le domaine de la recherche pétrolière en eaux profondes ?

Robert Brunck : Nous avons pris conscience de la nécessité d'être un acteur majeur de la consolidation du secteur des services géophysiques en 1999, lors du dernier cycle bas, où nous avons connu une chute de 40 % de notre activité. Nous avons résisté et surmonté ce coup dur mais il a fallu à l'époque licencier 35 % de nos effectifs. Entre 1999 et 2009, nous avons fait l'acquisition d'une quinzaine de sociétés par le biais de fusions et d'acquisitions amicales pour nous retrouver aujourd'hui en position de leader, avec 35 % de parts de marché de la géophysique dans le monde. Contrairement à nos concurrents, nous proposons non seulement un service d'acquisition et de traitement de données géophysiques maritimes et terrestres mais nous vendons également les équipements géophysiques via notre filiale Sercel qui a environ 60 % du marché mondial.

Nous avons maintenant atteint une masse critique et pour demeurer leader, il nous faut utiliser la technologie comme levier. Sur les 8 500 salariés du groupe, nous avons 500 chercheurs et investissons chaque année 150 millions d'euros dans la recherche.

Robert Brunck's appointment as Chairman and CEO of Compagnie Générale de Géophysique (CGG) in 1999 was something of a baptism of fire. He arrived in the depths of a recession, during which business plummeted by 40%, forcing the group to shed 35% of its workforce.

CGG emerged leaner and fitter, however, convinced of "the need to become a major player in the consolidation of the geophysical services sector". It proceeded to acquire fifteen companies in the following decade, not least Veritas in 2006 and Wavefield in 2009, and today boasts a 35% leading market share in the global geophysical industry. "Unlike our competitors, we not only provide land and marine seismic data acquisition and processing, but also sell geophysical equipment through our Sercel subsidiary, which has captured nearly 60% of the world market".

En 2009, vous avez procédé à un réajustement de votre flotte en opérant des choix stratégiques. Quels sont-ils ?

Cette crise que nous traversons est le quatrième cycle bas que je dois gérer. Actuellement, l'avenir appartient aux navires haut de gamme et la demande s'effondre pour les navires à faible technologie. Nous avons tiré parti de la crise pour retirer en un an au lieu de trois les navires qui n'avaient que deux streamers. De toute façon, ces navires auraient été désarmés. Neuf navires ont été désactivés et notre flotte compte aujourd'hui une vingtaine d'unités dont quinze de haute capacité.

“ A 70/80 dollars le baril,
notre activité restera stable ”

Quelle est la corrélation entre le prix du pétrole et la recherche en eaux profondes ? Les compagnies pétrolières ont-elles ralenti leurs programmes de recherche ? Dans quelles régions du monde avez-vous des demandes ?

Oui, il y a bien une corrélation entre le prix du baril et notre métier. A 70/80 dollars le baril, notre activité restera stable. Certes, un baril plus cher encourage les pétroliers à aller plus loin mais le pic à 147 dollars que nous avons connu en 2007 est davantage lié à la surchauffe de la consommation mondiale qu'à la réalité des coûts de production du pétrole. Nous sommes dans une phase où les groupes pétroliers ont une vision à long terme, axée en grande partie sur la recherche en eaux profondes. Toutes les régions du monde sont concernées, d'où l'importance d'avoir une masse critique et d'être sur place pour répondre à la demande des clients. Depuis quelques temps, une nouvelle tendance consiste à nous confier des contrats sur trois, quatre, voire cinq ans au lieu de six mois habituellement. Ce sont surtout des compagnies nationales telles que Saudi Aramco, Pemex et Petrobras par exemple, qui, avec la responsabilité globale du domaine minier dans leur pays, sont motivées par ces contrats sur le long terme.

Quelles sont les révolutions technologiques à venir de la recherche sismique ?

Après la 3D, la 4D est à l'ordre du jour. Nous sommes de plus en plus sollicités pour assurer la surveillance régulière des réservoirs de pétrole et de gaz. Il s'agit de vérifier à partir des taux de récupération, si les puits drainent le gisement de manière optimale. Cela n'est possible qu'avec une très bonne imagerie sismique. Dans un autre domaine, nous avons équipé lors des six derniers mois trois de nos navires avec le Nautilus, un instrument de guidage des streamers doté de trois ailerons, qui permet un positionnement précis et un contrôle de ces streamers. A terme, tous nos navires en seront équipés.

A quand remonte votre partenariat avec Louis Dreyfus Armateurs ? Quelles en sont les grandes lignes et quelles sont les qualités requises auprès des navigants pour mener à bien les opérations de recherche sismique ?

Nous étions une société qui, à l'origine, était spécialisée dans la sismique à terre mais nous savions que la recherche offshore serait de plus en plus importante dans l'avenir. Se lancer seul aurait été coûteux, nous avons donc créé en 1996 une filiale commune avec Louis Dreyfus Armateurs, baptisée CGG Marine, qui exploitait quatre navires sismiques. Lors du cycle bas en 1999, nous sommes revenus à un partenariat classique et nous avons alors racheté ses parts à LDA qui, depuis, prend en charge la partie maritime, CGGVeritas conservant bien sûr la partie sismique. A bord des navires sismiques sont embarqués 22 employés de CGGVeritas, chargés de la mise à l'eau des streamers, de la navigation, du fonctionnement des sources, de l'enregistrement, de la vérification et du traitement des données. Nous attendons des navigants qu'ils veillent à la qualité des prestations, indispensables pour que nos opérations soient efficaces, et bien sûr à la sécurité à bord.



CGG originally specialized in land seismic exploration and its close collaboration with Louis Dreyfus Armateurs came about with the realization of the growing importance of offshore prospecting. To reduce costs, the two set up a jointly-owned subsidiary in 1996, called CGG

Marine, operating four seismic vessels. When the economy dipped in 1999, they reverted to a classic partnership, with LDA providing the vessels and CGGVeritas the specialists, in charge of streamer and source deployment as well as data acquisition and processing. At the present time, CGGVeritas deals with no fewer than seven ship management companies. *"Whenever we purchase a firm, we inherit its ship management partner, but smaller firms don't have the capacity needed to comply with our group's policy and standards (...). We would like to have just two main partners and have offered the management to LDA and Eidesvik".*

Robert Brunck's two priorities are, without doubt, safety and quality. *"A blackout can cost us up to \$20 million. After four minutes, our seismic recording system sinks like a stone. That's why preventive maintenance is so fundamental. On average, we suffer one blackout out a year, and that's one too many".*



The current economic crisis has forced CGGVeritas to review its fleet, retiring low-tech, two-streamer vessels early than planned. In all, nine vessels have now been decommissioned, leaving a fleet of twenty, soon to be joined by the OCEANIC VEGA and the OCEANIC SIRIUS. Boasting the innovative X-BOW® design, intended not only to make them more stable but also to reduce noise levels, these two ships will each be equipped with between sixteen and twenty streamers. *"These will improve accuracy, adding pixels to the images and speeding up operations. This will be greatly appreciated by*



Vous faites actuellement appel à sept entreprises de gestion de navires, ce qui doit certainement créer des disparités dans le management de la flotte. Ne pensez-vous pas à l'avenir en réduire le nombre pour « standardiser » cette activité ?

Effectivement, nous avons l'intention d'homogénéiser le management de notre flotte et nous aimerions avoir deux partenaires préférentiels. La gestion a été proposée aux armateurs de référence : LDA et Eidesvik. Lorsque nous faisons l'acquisition d'une société, nous héritons du partenaire armateur et les petites sociétés de management n'ont pas la capacité de répondre aux standards de la politique du groupe. LDA gère aujourd'hui quatre à cinq navires, il y aura des opportunités de développement et les mois à venir devraient nous permettre de renforcer encore nos liens. Je voudrais également ajouter que la qualité et la sécurité à bord sont des critères majeurs. Un blackout (perte de propulsion) sur un navire peut nous coûter jusqu'à 20 millions de dollars. Au bout de quatre minutes, le système d'enregistrement sismique coule à pic. C'est la raison pour laquelle la maintenance préventive est fondamentale. Nous subissons encore en moyenne un blackout par an, c'est beaucoup trop.



Pouvez-vous nous dire quelques mots sur la nouvelle génération de navire X Bow ?

Nous avons investi plus de 200 millions de dollars dans l'OCEANIC VEGA et l'OCEANIC SIRIUS, deux navires dotés de 16 à 20 streamers pour l'acquisition de données sismiques. Ces navires et leurs équipements – permettront d'être plus précis en rajoutant des pixels aux images du sous-sol et également d'aller plus vite, ce qui sera apprécié des groupes pétroliers

qui doivent attendre jusqu'à deux ans entre les opérations sur le terrain et le traitement final des données.

Entre autres choses, nous avons opté pour une étrave renversée sur les deux navires. Plus stables, ils seront également moins bruyants. L'OCEANIC VEGA sortira des chantiers le 2 juillet et fera ses essais en mer du Nord.

the oil companies, which currently have to wait up to two years between operations out in the field and final data processing".

Although deep-sea prospecting is, to some extent, contingent upon the price of a barrel of oil, Robert Brunck says that national oil companies such as Petrobras, Saudi Aramco and Pemex are currently adopting a more "long-term vision". Thus, instead of the usual six-month contracts, CGGVeritas is increasingly being offered ones lasting up to five years. It is a worldwide phenomenon, "which is why it's so important to achieve a critical mass and be in the right place at the right time to meet customer needs".

The group's future success will doubtless hinge on technology, hence the presence of no fewer than 500 researchers among its 8,500-strong workforce and annual R&D investment totalling €150 million. One new technology is the Nautilus streamer steering device, its three wings ensuring more accurate positioning and depth control – "eventually, all our vessels will be equipped with it". Major strides have also been made in seismic imaging, allowing oil and gas reservoirs to be monitored on a regular basis to ensure optimum recovery. After 3D seismic imaging, 4D imaging "is now the order of the day".



04. AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

Rencontre avec le président de la République d'Indonésie

Lors de sa récente visite en Europe dans le cadre du Sommet de Copenhague, le président de la République d'Indonésie, Monsieur **Susilo Bambang Yudhoyono**, a été reçu le 14 décembre dernier à Paris par **Philippe Louis-Dreyfus** en sa qualité de président du Conseil de chefs d'entreprise France – Indonésie et de **Jean Burelle** président du Medef International. Le président indonésien élu le 20 octobre 2009 pour un second mandat, a présenté les priorités de son nouveau quinquennat (énergie et transports).

A l'issue de son discours, un échange dense et constructif s'est déroulé avec près d'une trentaine de dirigeants de grands groupes français (Alstom, Eramet, Thales, Eurocopter, GDF Suez, Bureau Veritas, Louis Dreyfus Armateurs...).

Philippe Louis-Dreyfus, dans le cadre des relations étroites qu'il entretient depuis de longues années avec l'Indonésie, conduira à Jakarta, du 5 au 9 avril 2010, une délégation de chefs d'entreprise français.



Top-level meeting in Paris

Mr Susilo Bambang Yudhoyono, president of the Republic of Indonesia, took advantage of his trip to Europe for the Copenhagen Summit last December to attend a meeting organized by **Philippe Louis-Dreyfus**, wearing his hat as Chairman of the France – Indonesia Directors' Council, and **Jean Burelle**, Chairman of the French business confederation, MEDEF International. The recently re-elected Indonesian president announced in his speech that energy and transport would be the priorities for his second five-year term of office, and engaged in intense and constructive exchanges with the bosses of some of France's most influential groups, including Alstom, GDF Suez and, of course, LDA. His visit will be reciprocated in April, when Philippe Louis-Dreyfus leads a delegation of senior executives from French companies to Jakarta.



Indonésie : Double joint-venture avec Seroja Investment Ltd

Edouard Louis-Dreyfus, vice-président de LDA, et **Gildas Maire**, directeur général adjoint Finance – Administration, ont accueilli en décembre les dirigeants de Seroja Investments Ltd (SIL). C'est dans une ambiance détendue et franche que les signataires ont créé deux joint-ventures avec ces importants partenaires indonésiens.

La première, baptisée LD Maritime Seroja Pte Ltd (LDMS) a pour vocation le transport international de vrac secs depuis l'Indonésie. La seconde, PT Seroja LD Maritim (SLDM), aura pour activité le transport de vrac secs dans les eaux indonésiennes.

SIL possède une flotte de 73 barges et remorqueurs dédiés à ses clients intervenant dans le segment des vrac secs (charbon). Ce double partenariat va permettre à SIL de gagner de nouveaux marchés à l'international et à LDA de renforcer sa présence sur le marché domestique indonésien.

New friendly developments

LDA entered into two joint ventures with Seroja Investments Ltd (SIL) in December, covering international dry-bulk shipping and the transportation of cargoes within Indonesian waters.

The new joint companies will allow SIL to win new markets abroad and LDA to strengthen its foothold in Indonesia's domestic market.

Un câble sous le Rocher !

La Principauté de Monaco disposera bientôt de sa propre liaison haut débit par câble en fibre optique. Sous un splendide soleil d'octobre, le câblage ILE DE BRÉHAT a réalisé une opération d'atterrissage à Fontvieille avant de s'éloigner progressivement de la jetée et de larguer le câble EIG qui reliera l'Europe à l'Inde, via le Canal de Suez, à compter de juillet 2010. Au total 15 000 km de câbles auront été déroulés pour cette opération réalisée pour le compte de la société de téléphonie monégasque Monaco Telecom. « *C'est l'indépendance numérique de la Principauté qui est en jeu avec ce projet* », avait indiqué **Martin Péronnet**, directeur général de Monaco Telecom, lors du coup d'envoi du projet.

Baptême du LAKE HAKONE

Le LAKE HAKONE, construit au chantier japonais Imabari, a été baptisé le 19 février dernier par Madame **Asia Abdul Aziz**, épouse de **Sandiaga S. Uno**, membre fondateur du Groupe Saratoga Capital, partenaire de Louis Dreyfus Armateurs en Indonésie. La cérémonie s'est tenue en présence d'**Edouard Louis-Dreyfus**, vice-président du Groupe Louis Dreyfus Armateurs et de **Jean-Marc Scordia**, vice-président exécutif de Cetragpa.

Aussitôt la cérémonie terminée, le LAKE HAKONE, vraquier de 28 000 tonnes de port en lourd, a effectué son voyage inaugural vers la Thaïlande. Il vient compléter la flotte de navires handysize de Cetragpa qui en est l'affrèteur pour une durée de dix ans. LDA dispose d'une option d'achat.



Chargement exceptionnel sur le CITY OF HAMBURG

Le CITY OF HAMBURG a exceptionnellement dévié de la route sud des rotations Airbus habituelles, le 5 février dernier, pour faire escale à Séville où il a chargé la voilure de l'avion militaire d'Airbus, l'A400M.

Cette voilure qui mesure plus de 42 mètres de long pour 9 mètres de large a été transportée par la route de l'usine d'assemblage de Séville jusqu'au port, sur une remorque habituellement employée pour le transport des composants de l'A380.

Ce chargement exceptionnel a eu lieu dans la nuit du 5 au 6 février afin de pouvoir entrer et sortir du port avec la marée favorable pour passer l'écluse. Le CITY OF HAMBURG, de 20,6 m de large, s'est donc frayé un passage pour traverser l'écluse sévillane de 24 m de large et ainsi remonter le fleuve Guadalquivir pendant presque sept heures. Il a ensuite quitté le soleil et la douceur andalouse pour accoster dans des conditions très hivernales, de neige et de glace, sur l'Elbe à Hambourg où la voilure a été déchargée sur une barge pour être acheminée vers Dresde et y réaliser les essais de fatigue du composant.



Monaco's gateway to a digital future

"The Principality's digital independence hangs on this project" is how **Martin Péronnet**, Managing Director of Monaco Telecom, refers to the EIG scheme to install a fibre-optic submarine cable connecting Europe to India, via the Suez Canal. The 15,000 km of cables are being laid by the ILE DE BRÉHAT, which reached the cable landing point in Monaco's Port of Fontvieille in October 2009. The new system should be up and running by July 2010 and will considerably improve broadband access.

"May God bless her..."

The Japanese-built LAKE HAKONE was named in February by the wife of **Sandiaga S. Uno**, founding partner of Saratoga Capital, LDA's partner in Indonesia. The ceremony was attended by **Edouard Louis-Dreyfus**, LDA group vice-president and by **Jean-Marc Scordia**, Cetragpa's executive vice-president, which has chartered the 28,000 DWT bulk carrier for ten years.

On a wing and a prayer

The CITY OF HAMBURG usually carries components for the A380 Airbus, but on February 5th, she sailed up the Guadalquivir to Seville to pick up a rather special cargo – the wing structure of an A400M, measuring more than 42 m long and 9 m wide. To take advantage of the high tide needed to pass through the narrow lock, the operation took place in the dead of night. The ship then headed for the wintry climes of Hamburg, where the wing was loaded onto a barge and taken to Dresden for fatigue testing.

Concours photo LDA De bien talentueux navigants !

Ils n'ont pas seulement le pied marin ! Les navigants ont déployé tous leurs talents et leur sens artistique dans le cadre du concours photo organisé en interne en janvier dernier. 31 d'entre eux ont adressé au LDA MAG des clichés originaux de navigants : à la passerelle, à la coupée, à dérouler du câble, en opération sur un canot, en haut du mât... Deux photos ont retenu toute notre attention, celles de **Mickael Chevallier** (CGG ALIZÉ) en couverture de ce numéro et d'**Alan Gresle**



(CGG AMADEUS) ci-contre. Les deux ex æquo remportent un bon cadeau Fnac de 150 euros. Dans ce numéro et les prochaines éditions du LDA MAG seront publiées les plus belles photos. Une manière pour LDA de célébrer, aux côtés de l'OMI, l'année du marin. Les navigants et les sédentaires sont invités à continuer à adresser leurs clichés pour enrichir le magazine d'illustrations maison !

Lemag@lda.fr

LD Lines jette l'ancre à Ostende

De mars à septembre, le NORMAN ARROW renforce la desserte entre Le Havre et Portsmouth au côté de CÔTE D'ALBÂTRE. Ainsi LD Lines proposera deux traversées quotidiennes durant la haute saison dont une à grande vitesse en 3h15 contre 5h30 avec le ferry classique. Sur l'axe Boulogne – Douvres, LD Lines a affrété le NORMAN BRIDGE qui remplace depuis le 18 mars le NORMAN SPIRIT affecté à une toute nouvelle ligne entre Ostende et Ramsgate. Rebaptisé OSTENDE SPIRIT, il est exploité conjointement par Transeuropa Ferries (TEF) pour le fret et LD Lines pour les passagers. Depuis le 4 mars, LD Lines est devenu l'agent de TEF pour le transport de passagers.

LD Lines, sponsor de l'U.S. Boulogne...



Depuis juillet 2009, LD Lines sponsorise l'Union Sportive de Boulogne Côte d'Opale (USBCO). « Dès l'ouverture de la ligne Boulogne – Douvres en février 2009, LD Lines s'est impliquée dans les activités locales. Tout comme LD Lines, à force de travail et de solidarité, le club de Boulogne révèle aujourd'hui son véritable potentiel. Ce sont précisément ces valeurs partagées qui nous

ont convaincus de soutenir l'équipe de Boulogne en Ligue 1 », explique **Christophe Santoni**, directeur général de LD Lines.

... et du Raid 4L Trophy 2010

Parcourir en dix jours 6 000 km dans le désert marocain à bord d'une 4L... 2 400 étudiants ont relevé le défi du Raid 4L Trophy 2010. Partis de France le 18 février, ils ont rallié Marrakech avec pour seules armes : un road book, une carte et une boussole. LD Lines s'est associée à ce rallye à vocation humanitaire en sponsorisant un équipage formé par deux étudiants.

04. AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

Picture this!

LDA seafarers are born artists, going by the results of January's photo competition. The joint winners were **Alan Gresle** and **Mickael Chevallier**, whose photo figure on our front cover. Entries had to depict sea-going personnel and the Mag hopes to publish more such images, to mark the IMO's Year of the Seafarer. If you have a picture you would like to share with us, please send it to Lemag@lda.fr

Musical ferries

LD Lines has launched a new Ramsgate – Ostend ferry service. The NORMAN SPIRIT, renamed the OSTENDE SPIRIT, formerly plied the Boulogne – Dover route, where it has been replaced by the NORMAN BRIDGE. Further west, the high-speed catamaran NORMAN ARROW will operate alongside the CÔTE D'ALBÂTRE this summer, providing two daily crossings between Portsmouth and Le Havre.

LD Lines onto a winner with Boulogne sponsorship...

Since last July, the players of the USBCO football team have been sporting shirts emblazoned with LD Lines logo. It was in February 2009 that the latter introduced its Boulogne – Dover ferry service. By a peculiar quirk of fate, it was also around that time that USBCO moved up into France's premier league !

... and rallies to a good cause

Sharp eyes will have spotted that one of the Renault 4Ls in this year's student car rally in the Moroccan carried the LD Lines logo. Teams undertake a 6,000 km journey armed only with a route book and compass. It is not just a test of endurance and a sense of direction – two of LDA's core values – but also a humanitarian mission, with the distribution of schoolbooks to desert children.



05. PROFILS / PORTRAITS

Syntia Fargeau et Pascale Cotte-Morreton

Syntia Fargeau, prête pour le grand saut



Syntia Fargeau est une athlète de haut niveau. Assistante au sein de la branche Alda Marine, cette championne du triple saut a terminé troisième aux championnats de France de 2006 avec un bond de... 12,94 m !

L'été dernier, elle a fini dixième aux championnats de France d'athlétisme (N2) à Lamballe en Bretagne. Syntia espère bien aller toujours plus loin et se prépare déjà à la prochaine saison avec la tenue, en juillet prochain, des championnats d'Elite. « *J'ai pour objectif de retrouver mon niveau. En 2006/2007, je suis allée à Los Angeles en*

sport-études. Puis, en 2008, j'ai pris une année sabbatique et enfin, je suis entrée au sein du groupe LDA. Aujourd'hui, je m'entraîne cinq fois par semaine à raison de 2h30 à 3 heures par séance au Club Lagardère Paris Racing de Colombes », raconte la jeune femme de vingt quatre ans aux allures de gazelle (elle mesure tout de même 1,79 m !). Travail et sport de compétition sont-ils conciliables ? « *Bien sûr ! Tout est question de volonté même si, parfois, ce n'est pas évident* », avoue cette championne à l'enthousiasme débordant.

Pascale Cotte-Morreton, le tir sportif, son « élixir de sérénité »

Le Département Qualité et Sécurité de LDA est bien protégé avec un tireur d'élite au sein du service ! **Pascale Cotte-Morreton**, qui travaille au côté de **François Thomas**, est en effet une mordue de tir sportif. Elle a découvert ce sport adolescente, à la Foire du Trône, puis s'est rapidement prise au jeu. Durant six ans, cette jeune pistolière apprendra à manipuler les 22 long Rifle, 38 Special et 357 Magnum. « *Le tir sportif est un jeu d'adresse qui nécessite un équilibre du corps et de l'esprit et beaucoup de concentration. Cette discipline est un élixir de sérénité. En 1990, mon entraîneur m'a poussée à participer aux compétitions. Quatre ans plus tard, nous avons créé un collège de tir pour les jeunes de quinze à vingt ans. En 2005, j'ai pris de nouvelles responsabilités dans mon club en devenant vice-présidente des Amis Tireurs sportifs de Marne-la-Vallée* », raconte Pascale Cotte-Morreton.

Avec ses armes à feu favorites, elle multiplie les palmarès : championnats départementaux, championnats de France 10, 20 et 50 m. Cette collectionneuse de titres et médailles souhaiterait que le tir sportif soit davantage médiatisé. Touchée par l'expulsion de son stand de Noisy-le-Grand, elle s'est donné une nouvelle cible : créer un nouveau stand de tir dans une commune voisine !

www.atsmo.com



Jumping to victory

When not working as an assistant at Alda Marine, **Syntia Fargeau** spends up to three hours a day at her local athletics club, intent on returning to her 2006 level, when she finished third in the triple jump at the French Championships. Despite having to put in a hard day's work at the office, she is positive that work and competitive sport do go together. "It's all a question of willpower", says gazelle-like Syntia.

Shooting star

LDA Group employees are renowned for having several strings to their bow, although the .22 long rifle, .38 Special and .357 Magnum are **Pascale Cotte-Morreton's** own weapons of choice. Appropriately employed in the QA & Safety department, Pascale discovered shooting as a teenager. Six years of hard training followed, rewarded by a string of victories at regional and national level. Keen to promote her discipline, an "elixir of serenity", Pascale is deputy president of her local shooting club and hopes to open a new shooting range.



06. LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

Albert de Heer aux commandes de Fairmount Marine

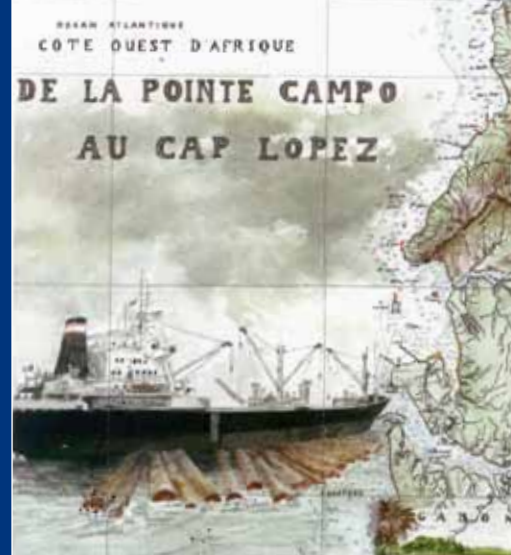
Albert de Heer, quarante huit ans, a été nommé président de Fairmount Marine en décembre 2009. Directeur général depuis dix ans de la filiale néerlandaise de Louis Dreyfus Armateurs, il succède à **Henk van den Berg**, fondateur de l'entreprise, auprès duquel il a joué un rôle essentiel dans le développement de la compagnie. « *Au cours des dix dernières années, l'entreprise a changé de dimension. Nous employons, à présent, 25 sédentaires et 220 navigants pour un chiffre d'affaires de 65 millions d'euros en 2009* », a commenté Albert de Heer. Spécialiste du remorquage de haute mer et des services à l'offshore pétrolier, Fairmount Marine exploite cinq remorqueurs de haute mer, un navire de service et une barge semi-submersible pour le transport de plates-formes.

Hervé Claeysen Ses aquarelles entrent au musée

Au cours de ses trente-deux années de carrière à la barre des plus grands vraquiers, **Hervé Claeysen**, capitaine au tramping international, a peint les paysages qu'il découvrait au gré de ses voyages, des côtes asiatiques aux rivages africains et des mers froides du Nord aux fleuves du Sud.

Son coup de crayon de génie, doux fondu-enchaîné de paysages, d'hommes, de femmes et de cartes marines font de ses aquarelles et de ses gravures à l'eau-forte des œuvres tout à fait originales.

Le musée portuaire de Dunkerque ne s'y est pas trompé et organisera en 2011 une exposition d'une cinquantaine de ses toiles. La réédition de ses célèbres « *Carnets de voyage au long cours* » publiés en 2005 et préfacés par **Bernard Kouchner** et **Philippe Louis-Dreyfus**, avec cette fois un DVD, est également à l'étude. Pas de répit pour l'un des commandants les plus talentueux qu'a connu Louis Dreyfus Armateurs !



New man at the helm

Albert de Heer, managing director of Fairmount Marine for the last ten years, has become its new president, succeeding the founder **Henk van den Berg**. LDA's Dutch subsidiary has grown strongly over the last decade, achieving turnover of 65 million euros in 2009. It operates deep-sea tugs and semi-submersible barges.

The art of tramping

A Dunkirk museum is to stage an exhibition in 2011 of works by **Captain Hervé Claeysen**, who spent thirty-two years sailing the world on LDA bulk carriers. There are also plans to reprint a collection of his highly original watercolours, combining landscapes, sea charts and human figures, which was published to great acclaim in 2005, with forewords from **Bernard Kouchner** and **Philippe Louis-Dreyfus**.



Noël aux Philippines

Quelque 200 navigants philippins, accompagnés de leurs épouses, ont participé à la Christmas Party de Scanmar / Louis Dreyfus Armateurs qui s'est tenue le 28 novembre 2009 dans un grand hôtel de Manille.

A quelques jours des fêtes de fin d'année, ce grand rendez-vous annuel est toujours très apprécié des marins et de leurs familles.



Alain Coatanhay, directeur de la flotte, **Georges-Olivier Bourgain**, chef du personnel navigant, **Ronan Kerhervé**, chef du personnel navigant adjoint, **Jean Dano**, adjoint au chef du personnel navigant en charge des relèves, ont pris part aux côtés de **Hans Haase**, directeur de Scanmar Maritime Services, à la cérémonie de remise des Awards qui récompense la fidélité des marins envers la compagnie. Jongleurs, jeux et grande soirée dansante ont emmené les marins jusqu'au bout de la nuit !

Cérémonie des vœux à Suresnes



Philippe Louis-Dreyfus et **Pierre Géhanne** ont souhaité bonheur et réussite aux sédentaires du siège de Suresnes lors de la traditionnelle cérémonie des vœux, le 7 janvier dernier. Les dirigeants ont rappelé les récents partenariats engagés en Inde et en Indonésie et les perspectives prometteuses au Brésil et en Colombie. Ils se sont montrés confiants en l'avenir malgré un « *environnement maritime sinistré* » et se sont félicités de ne pas avoir commandé de nouveaux

vraquiers. Puis les discours ont laissé la place à la convivialité autour de la galette des rois et aux festivités avec une tombola et une soirée dansante.

Zouliaka Herizi a remporté le premier prix : une traversée vers la Grande-Bretagne avec LD Lines et une nuit dans un hôtel 4 étoiles de Londres. Tickets gagnants également pour **Jimmy Marolle**, **Philippe Le Gros**, **Laurence Noël**, **Dorota Poichotte**, **Jérôme Belliot**, **Elisabeth Bicais**, **Danièle Franck**, **Gérald Buffard**, **Antoine Person** et **Olivier Fages**.



Party time

Every Christmas, Louis Dreyfus Armateurs throws a party for around 200 Filipino seamen and their wives in one of Manila's top hotels. This year was no exception. Attended among others by Fleet General Manager **Alain Coatanhay** and the Director of Scanmar Maritime Services, **Hans Haase**, the jollities included an award ceremony honouring long-serving employees, juggling and dancing late into the night.

New Year wishes

Philippe Louis-Dreyfus and **Pierre Géhanne** struck an upbeat note in their traditional New Year's address to staff at the group's headquarters in Suresnes on January 7th. Referring to new partnerships struck in India and Indonesia, and prospects of similar deals in Brazil and Colombia, they were resolutely optimistic about the future, despite the "gloomy context", mightily relieved that they had not commissioned any new bulk carriers. After all the speechifying, guests tucked into "galette des rois" Twelfth Night cakes, before shedding the calories on the dance floor. The evening ended with a tombola where the first prize was a trip to London with LD Lines and a night in a four-star hotel.

