



LouisDreyfus  
ARMATEURS

# LEMAG

## Dossier spécial manutention du charbon *Special coal - handling feature*

Superintendant et acheteur,  
le tandem indispensable au navire  
*Keeping the fleet up and running*

Câble Honotua,  
un goût de paradis !  
*Blue lagoons*

Hervé Claeysen raconte  
ses souvenirs de Somalie  
*Somalia memories*

JUILLET 2010  
JULY 2010



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

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

Dossier spécial charbon / *Special coal-handling feature*

## 02. / P. 10 et 11 ZOOM / CLOSE-UP

Superintendant et acheteur, le tandem indispensable au navire / *Keeping the fleet up and running*

## 03. / P. 12 et 13 GRAND LARGE / HIGH SEAS

Câble Honotua : un goût de paradis ! / *Blue lagoons*

## 04. / P. 14 et 15 AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

Ostende-Ramsgate : cap tenu ! / *On course!*

L'Eyjafjöll enflamme les lignes transmanche / *It's an ill wind...*

Fairmount signe avec Offshore Drilling / *Tug of love*

Nantes-Gijón : traversée inaugurale en septembre / *Motorway of the sea's maiden voyage*



## 05. / P. 16 et 17 PROFILS / PORTRAITS

Alvaro Jose Cavellos Valenzuela et Pierre Géhanne

## 06. / P. 18 à 21 LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

Philippe Louis-Dreyfus, Commodore 2010 / *In recognition of services rendered*

Coup de pouce pour grand parcours professionnel / *Practising what we preach*

Carnet de bal pour LDA / *First dance for LDA*

10 000 \$ pour un centre socio-éducatif / *Helping hand*

9<sup>ème</sup> régates SNSM-LDA / *Becalmed*

Jean Dano lève l'ancre / *Au revoir but not goodbye*

Six médaillés du travail à l'honneur / *Long careers rewarded*

Tournoi de foot / *Beaten but unbowed*

Antoine Person prend la barre du BP2S / *New man at the helm*



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

LA BRIANTAIS a ouvert la voie de l'aide humanitaire en Somalie / *How LA BRIANTAIS paved the way for humanitarian aid in Somalia*



# ÉDITO



**PIERRE GÉHANNE**  
Directeur Général

Henri Ford disait que les deux choses les plus importantes dans une entreprise n'apparaissent jamais au bilan : sa réputation et ses hommes.

Le nom Louis-Dreyfus et l'image du groupe LD Armateurs sont des atouts naturellement précieux dans un monde de plus en plus difficile où la compétition est sans cesse plus acharnée, où le respect des engagements et de la parole donnée est de plus en plus rare. Quant aux hommes, je sais que nous avons, en mer comme à terre, des équipes de grande qualité qui contribuent chaque jour au renom international de notre société et à son développement.

Et c'est ainsi, avec un nom et des compétences que LDA a pu se développer dans de nouveaux domaines, la pose de câbles, la recherche sismique par exemple, mais aussi la logistique portuaire qui fait plus particulièrement l'objet des pages « Événement » de ce numéro du Mag.

Depuis 1968, date de mon premier embarquement, l'armement LD a en effet bien changé. Des « lakers » aux ferries en passant par les navires « Gearbulk », les « minéraliers de Dunkerque » ou Cetragpa, que d'aventures ! Que d'histoires, que de souvenirs, que de rencontres passionnantes ! Les vents n'ont pas toujours été favorables mais le cap a toujours été tenu et de quelques centaines d'hommes et de femmes nous sommes maintenant plusieurs milliers de collaborateurs dans le monde à hisser haut le pavillon LD !

Le monde a changé, l'Armement a changé mais l'esprit est toujours le même et au moment de quitter « la Maison », je souhaite vous dire tout simplement merci.

Merci à la « Maison LD » et à la famille Louis-Dreyfus de m'avoir toujours fait confiance et merci à vous tous pour votre indéfectible soutien tout au long de ces années. Et bon vent à LDA !

**Pierre Géhanne**

Henry Ford is credited with saying that a company's two greatest assets are never listed on its balance sheet, namely its reputation and its people.

The Louis-Dreyfus name, like the brand image of the LD Armateurs group, is a naturally precious asset in this increasingly difficult environment, where competition is fiercer than ever, and fewer and fewer individuals are keeping their word and honouring their commitments.

As for people, we are fortunate to have teams of the highest calibre, both at sea and on shore, contributing day in day out to our company's international renown and steady growth.

Armed with its strong reputation and highly skilled workforce, LDA has successfully ventured into several new fields, including sub-sea cable-laying and seismic surveying, not to mention port logistics, which is featured in the "In Depth" section of this magazine.

LD's shipping arm has undergone profound change since I sailed on my first ship back in 1968. Those early days on board the company's lakers were to mark the start of many adventures for me, as I graduated first to Gearbulk vessels, then to Dunkirk ore carriers, before moving on to Cetragpa and, finally, to ferries. So many tales, memories and fascinating encounters to recount! The winds have sometimes been against us, but we have never been blown off course, and we have gone from just a few hundred men and women to several thousand people flying the LD flag in all four corners of the globe!

The world may have changed – shipping may have changed – but the culture remains the same, and now that the time has come for me to bid you farewell, I would simply like to say "thank you".

I am deeply grateful to both the company and the Louis-Dreyfus family for their unwavering confidence and will never forget the staunch support you have all given me down the years.

May LDA continue to have the wind in its sails!

**Pierre Géhanne**

# 01. ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

Dossier spécial charbon / Special coal-handling feature

## Colombie, Inde, Indonésie Le charbon dans tous « ces » Etats

**L**ouis Dreyfus Armateurs qui réalise plus de la moitié de son chiffre d'affaires dans le transport maritime de minerais et de charbon, via sa filiale Cetragma, se développe rapidement dans la manutention portuaire de vrac secs. L'aventure a démarré il y a vingt ans en Indonésie pour se poursuivre en Colombie, puis en Inde et bientôt en France et au Brésil. A quai ou au large, toutes les options sont possibles pour faciliter la logistique du charbon.

Dona Nancy, Dona Adriana, Dona Flor... Qui sont donc ces femmes au nom hispanisant dont on parle tant à « la Dreyfus » ? Une flotte de grues portuaires acquises au fil des ans depuis 1989. C'est en effet cette année-là, que **Patrick Le Scraigne**, alors responsable des projets industriels, s'est lancé dans l'aventure du transbordement en haute mer pour permettre d'exporter le charbon extrait des mines de Kalimantan (Borneo) par Adaro. A lui seul, le groupe indonésien a extrait 40,6 millions de tonnes de charbon en 2009.

Le développement de la logistique du charbon, à contre-courant de la pensée unique, a été soutenu avec beaucoup de volonté par le Président du groupe LDA : le charbon reste un combustible d'avenir, surtout dans un contexte de contrainte pétrolière pérenne. « *Il faut avoir le courage de ne pas s'opposer dogmatiquement au charbon, des solutions de captation du CO2 existent* », précise **Philippe Louis-Dreyfus**.

Après avoir cédé l'activité indonésienne – qui représentait un volume global annuel de 45 millions de tonnes – à Adaro en 2006, LDA a maintenu une activité en Indonésie. A travers sa filiale OMS (Orchard Maritime Services), le groupe y développe une activité de stevedoring et des services de fourniture de crapauds et de main d'œuvre docker. OMS possède également un chantier à Batam spécialiste de la construction de grues flottantes. LDA, via sa filiale Carbograneles, s'est également développé très rapidement en Colombie, sur la côte Caraïbe pour faciliter les expéditions de charbon extrait des mines de Prodeco et de Vale.

Là-bas, les ports ne disposent pas d'infrastructures capables de recevoir à quai des capesize aux tirants d'eau généreux (18 m). Qu'à cela ne tienne ! LDA transborde directement la cargaison dans les navires stationnés au large. Le charbon y est transporté sur des barges autopropulsées ou remorquées. Après l'Indonésie et la Colombie, LDA a investi massivement dans plusieurs ports en Inde : Vizag, Paradip, Mangalore et Haldia (Calcutta). La joint-venture avec l'opérateur local ABG promet de belles perspectives en termes de trafics.

L'aventure, qui a commencé à des milliers de kilomètres de la France, cherche à se poursuivre à Cherbourg selon un schéma aujourd'hui bien rodé par le Département des Affaires Industrielles de LDA. Après de longs mois de bataille juridique avec quelques opposants de tout bord, les travaux vont enfin pouvoir commencer pour permettre à terme d'alimenter les centrales thermiques anglaises. L'avenir du transbordement de charbon est également au Brésil où l'appui d'un partenaire local permettrait de décrocher un contrat avec un grand nom de l'industrie minière. Un tour d'horizon s'impose !

## Colombia, India, Indonesia Incredible bulk

**C**oal may not be flavour of the month with environmentalists, but for Philippe Louis-Dreyfus, it is a fuel with a future.

*"We need to have the courage not to indulge in dogmatic opposition to coal. Carbon capture solutions exist."*

Louis Dreyfus Armateurs, which earns more than half its turnover from the shipping of ore and coal via its Cetragma subsidiary, has been developing its drybulk handling services both on and offshore.

The cargo handling adventure began two decades ago in Indonesia, when **Patrick Le Scraigne**, then head of industrial projects department, purchased the company's first floating crane in order to tranship coal mined in Borneo. Although that particular enterprise has since been sold, LDA still does business in Indonesia, and the acquisition of Carbograneles has enabled it to expand rapidly in Colombia, too. Harbours there cannot cater for capesize vessels, so the coal is carried out to the waiting vessels on barges. Recent heavy investment in four Indian ports looks set to bear fruit, while closer to home, the port of Cherbourg should soon be launching a new transshipment facility, having overcome the many administrative hurdles. Next on the list is Brazil.

## Cherbourg : Premières opérations de transbordement en septembre

**C'est au mois de septembre que les premiers vraquiers devraient venir s'amarrer au large de Cherbourg pour les opérations de transbordement de charbon. Lancé en 2008 et retardé à maintes reprises, ce projet devrait enfin entrer dans sa phase opérationnelle. Focus sur un trafic de 4 millions de tonnes par an...**

« Nous devrions recevoir notre premier navire en septembre », annonce prudemment Patrick Le Scraigne, responsable du Département des Affaires Industrielles de Louis Dreyfus Armateurs. Opposition dogmatique des ONG, de Greenpeace notamment, et exigences juridico-administratives ont retardé le projet de plusieurs mois. A présent, tout semble être sur les rails pour revitaliser Cherbourg, en perte de vitesse depuis le départ de P&O et depuis l'arrêt du trafic de véhicules Toyota en 2002.

« Nous voulons ranimer Cherbourg, de manière à en faire un port multivrac, capable de traiter à la fois du charbon, du minerai de fer, des céréales... Pour cela, il faut un cadre réglementaire assez stable », ajoute Patrick Le Scraigne.

### “ Nous voudrions ranimer Cherbourg ”

L'ambition de LDA, gestionnaire du port de Cherbourg depuis 2008 aux côtés de la Chambre de Commerce et d'Industrie, consiste à positionner le port de la Manche comme plate-forme de transbordement du charbon importé par la Grande-Bretagne pour alimenter ses centrales thermiques.

« La force de ce projet réside dans l'accueil de navires de très grande capacité à l'entrée de la Manche et ce, sans acquitter de droits de port. Traditionnellement, l'Angleterre utilisait du charbon extrait de ses mines ou alors importé de Russie mais elle fait venir de plus en plus de navires en provenance de Colombie et d'Afrique du Sud car l'extraction de son charbon est de moins en moins rentable et les économies d'échelle permises par les grands vraquiers sont intéressantes », explique **Didier Aumont**, directeur général du port de Cherbourg SAS et de Cherbourg Terminal Vrac, deux sociétés détenues à 50/50 par LDA et la CCI, et chargées respectivement de l'exploitation du port et du terminal de charbon.

L'objectif consiste donc à manutentionner chaque année entre 3 et 4 millions de tonnes. « LDA maîtrise complètement les techniques de transbordement offshore. L'enjeu consiste donc à accueillir, à trois milles des côtes de Cherbourg, des capesize de 18,5 mètres de tirant d'eau en installant des lignes de mouillage », ajoute Didier Aumont. Le charbon sera donc déchargé au moyen d'une grue flottante d'une capacité de 20 tonnes à chaque pelletée et ce, 24h/24 et 7j/7.

Le charbon sera ensuite chargé sur des barges de 7 000 à 20 000 tonnes de port en lourd avant d'être débarqué et stocké à terre. « Nous possédons un terre-plein de 6 ha et 360 mètres de linéaires de quai pour recharger des navires plus petits », ajoute Didier Aumont, ancien directeur des équipements à la CCI de Cherbourg.

Ce projet devrait, à très court terme, créer une trentaine d'embauches qui viendront s'ajouter aux 80 postes existants. L'impact social du projet de LDA est indéniable pour le port de Cherbourg qui représente actuellement 2 000 emplois directs, indirects et induits.



### Halting a terminal decline

Since P&O and Toyota pulled out of Cherbourg, the port has been in serious decline. LDA took over operations in 2008, in tandem with the local chamber of commerce, and plans were hatched to set up a coal transshipment facility. Red tape and opposition from Greenpeace caused serious delays, but the service is now expected to be up and running this September. It represents the first step towards achieving the longer-term ambition of turning Cherbourg into a “multi-product bulk terminal, capable of handling coal, iron ore and cereals”, says **Patrick Le Scraigne**, Head of the Industrial Business Department.



The Colombian and South African coal arriving in Cherbourg – some four million tonnes per annum – will ultimately go to power stations across the Channel, taking advantage of interesting rates for large bulkers. It will be unloaded onto barges three miles out at sea, using mobile cranes, and brought ashore to a six-hectare open storage area, ready to

be reloaded onto smaller vessels.

“The idea is to cater for cape-size vessels with an 18.5-metre draught”, says

**Didier Aumont**, managing director of Port de Cherbourg SAS and Cherbourg Terminal Vrac. “LDA has fully mastered offshore transhipment techniques.”

The facility will operate 24/7 and customers will not have to pay harbour dues. There will also be benefits for local people, as around thirty new jobs will be created, in a port which currently generates two thousand direct, indirect and induced jobs.



De haut en bas : Le charbon importé d'Afrique du Sud et de Colombie alimentera les centrales thermiques britanniques. / Didier Aumont, directeur général de Port de Cherbourg SAS et de Cherbourg Terminal Vrac. / From top to bottom: The Colombian and South African coal arriving in Cherbourg will ultimately go to power stations across the Channel. / Didier Aumont, managing director of Port de Cherbourg SAS and Cherbourg Terminal Vrac.

## Carbograneles : 12 millions de tonnes de charbon colombien

**S**anta Marta, station balnéaire de la Caraïbe, est la porte de sortie du charbon extrait des mines colombiennes. Vale, Drummond et Prodeco sont trois grands groupes miniers qui se partagent cet important trafic de 40 millions de tonnes. Compte tenu des faibles tirants d'eau à quai, une nouvelle manutention offshore s'est développée dans les années 90 en partenariat avec LDA et sa filiale Carbograneles.

Des plages à perte de vue, une chaleur accablante. Bienvenue à Santa Marta. Ce petit port colombien proche de Carthagène, attire chaque année des milliers de touristes mais aussi des capesize venus du monde entier charger quelque 40 millions de tonnes de charbon par an. « *Compte tenu des faibles tirants d'eau, nous avons remplacé le port fixe en développant un concept de chargement au large des côtes au moyen de barges et de remorqueurs. Nous avons débuté nos activités à Santa Marta en 1992 avec deux grues : DONA SOPHIA et DONA CARMEN* », se souvient **Patrick Le Scraigne**. La profondeur, de 10 mètres en bord à quai, est de 22 mètres à seulement 1,6 milles des côtes...

Dix-huit ans plus tard, Carbograneles exploite cinq grues : trois pour les expéditions de Prodeco (NANCY, FELICIA et LUCIA) et deux pour celles de Vale (SOPHIA et ADRIANA). « *Nous avons un contrat portant sur le chargement de 9 millions de tonnes par an pour Prodeco et 3 millions pour Vale. Notre objectif est d'environ 1 million de tonnes par mois, mais nous sommes légèrement en dessous depuis le début de l'année. Notre activité dépend à la fois des conditions météo et de la production des groupes miniers* », explique **Jean Le Roux**, directeur des opérations de Carbograneles depuis janvier dernier.



### Coal-fired growth

**A** popular Caribbean seaside resort, the Colombian city of Santa Marta also has a thriving commercial port. It is used by three mining groups - Vale, Drummond and Prodeco - to export no fewer than 40 million tonnes of coal each year, aided and abetted by Louis Dreyfus Armateurs and its subsidiary Carbograneles.

The port has a maximum berth draught of just 10 m, meaning that it cannot accommodate capesize vessels, and this is where Carbograneles comes in, as it has perfected the art of offshore transshipment. "We started up in Santa Marta in 1992, with two floating cranes", recalls the Head of LDA's Industrial Business Department, **Patrick Le Scraigne**.

Today, that number has risen to five and the Colombian subsidiary now employs 120 workers in its transshipment and crane maintenance operations. "We're under contract to load 9 million tonnes a year for Prodeco and 3 million for Vale", says **Jean Le Roux**, operations manager of Carbograneles since January.





Installé sur le port privé de Prodeco, Carbogranales emploie 120 personnes pour les opérations de transbordement et de maintenance des grues. « Hormis **Thierry Escarabajal**, notre directeur technique et moi-même, tous nos collaborateurs sont Colombiens », note Jean Le Roux.

Extrait des mines à ciel ouvert de La Jagua de Ibirico, à 300 km du port, le charbon est acheminé

depuis plus de dix ans par voie ferrée. « *Auparavant, ce trafic représentait 200 camions par jour ! C'était très dangereux et très consommateur de main d'œuvre* », se souvient **Lorena Pacheco**, directrice HSQE.



A présent, chaque train achemine près de 15 000 tonnes de charbon et la capacité journalière peut atteindre 58 000 tonnes en trois convois. Une fois à destination, le charbon est stocké sur le terminal, trié selon sa taille et ses propriétés calorifiques.

Entre les stocks et le quai de chargement, deux bandes transporteuses tournent inlassablement 24h/24 pour amener le charbon jusqu'aux barges selon un ballet parfaitement rodé. « *L'an dernier nous avons traité 9 millions de tonnes et cette année nous allons augmenter le trafic de près de 4 millions. Nous accompagnons le développement de la mine. Les exportations de charbon colombien sont vouées à un bel avenir et nous misons à terme sur un trafic annuel de 15 à 20 millions de tonnes* », prédit Patrick Le Scraigne.



De haut en bas : Sept personnes sont embarquées sur chaque grue : deux opérateurs, deux marins, un contremaître, un mécanicien et un électricien. Les grutiers manipulent les grues à 40 mètres de haut bravant le vent et la houle. / Au siège de Carbogranales, une équipe d'une dizaine de personnes est chargée à la fois d'organiser la répartition des équipes qui travaillent 24h/24 sur les grues et de la maintenance des outillages. / From top to bottom: Each crane is operated by a team of seven, including two sailors, a foreman, a mechanic, an electrician and, of course, two operators with very good heads for heights! / Staff at the Carbogranales headquarters have the complex task of organizing the teams of crane operators and mechanics, to ensure around-the-clock service.



*"We aim to handle roughly one million tonnes a month, although we've been slightly below our target since the beginning of the year, as we're dependent on weather conditions and on the output of the mining groups".*



At one time, a fleet of two hundred lorries was used to bring the coal from the mines located 300 km away. It was a dirty, dangerous job, and for the last ten years, consignments have arrived by rail – up to 58,000 tonnes each day. The coal is graded according to size and calorific value, before being carried on conveyor belts to the waiting barges. It is a well-oiled system with plenty of potential for expansion, allowing Carbogranales to keep pace with the steady rise in coal production. The volume of cargoes currently being handled is up by nearly 4 million tonnes compared with last year and Patrick Le Scraigne sees no reason why this trend should not continue. *"Exports of Colombian coal have a bright future and we eventually want to achieve an annual volume of 15-20 million tonnes".*

## L'Inde sur la voie de la mécanisation...

**D**epuis deux ans, Louis Dreyfus Armateurs développe des activités dans la manutention portuaire en Inde dans le cadre d'un partenariat avec la société locale ABG Infralogistics. Après des débuts prometteurs à Vishakhapatnam (Vizag), Paradip et Mangalore, le groupe compte assoir son développement sur le port de Calcutta.

Un développement rapide et de belles perspectives en termes de trafic portuaire, un climat d'ouverture porté par les privatisations décidées par le gouvernement indien... La puissance émergente de l'Inde attire les investisseurs, industriels et prestataires de services étrangers qui sont de plus en plus nombreux à répondre aux appels d'offres. « *L'Inde est un pays complexe mais où il se passe beaucoup de choses. Nous espérons qu'il sera notre nouvel Eldorado* », lance **Patrick Le Scraigne**.

“ Nous avons répondu à 16 appels d'offres en Inde ”

Il y a deux ans, LDA a pris pied sur le sous-continent en acquérant deux grues de manutention neuves pour Mangalore et Paradip. Quatre millions de tonnes de vracs sont manutentionnées chaque année dans ces deux ports pour le compte des centrales thermiques et des usines sidérurgiques. De nouveaux



développements sont attendus sur les terminaux en eaux profondes d'Haldia, dans l'estuaire de la rivière Hoogly, près de Calcutta. En 2009, une joint-venture – baptisée ABG Haldia Bulk Terminal – a été créée entre ABG Ports, spécialiste de la logistique portuaire en Inde et Louis Dreyfus Armateurs. Les deux partenaires à 50/50 obtenaient en fin d'année dernière, la concession pour dix ans (avec option) de deux postes à quai. L'objectif ? Manutentionner chaque année huit millions de tonnes de charbon et de minerai de fer pour le compte des usines sidérurgiques du pays, Sail, Mittal et Tata notamment. Les quais 2 et 8, d'une longueur de 280 mètres chacun, permettront l'amarrage simultané de deux vraquiers panamax. Les opérations de brouettage (manutention) et de stockage seront également réalisées sur les terre-pleins.

ABG Haldia Bulk Terminal a investi 34 millions de dollars dans l'acquisition de 6 grues mobiles, 28 chargeuses sur roue et 50 camions bennes pour assurer les opérations de manutention et de distribution du charbon par voie ferrée ou routière.

## Logistically yours

**L**ike many other foreign investors, manufacturers and service providers, Louis Dreyfus Armateurs has been quick to seize the opportunities arising from India's booming economy and the government's decision to privatise its ports. “*India may be a complex country, but there's also a lot happening here. We're hoping it will prove to be our new Eldorado*”, comments Patrick Le Scraigne, head of LDA's Industrial Business Department.

LDA's Indian adventure began when the group entered into a joint venture (ABG LDA) with the local firm ABG Infralogistics, with a view to developing its cargo handling business in the subcontinent. In 2008, two brand-new

mobile harbour cranes were purchased for use in the ports of Mangalore and Paradip, which each handles four million tonnes of bulk cargo each year for power stations and steelworks.

“ ABG LDA will be India's second largest dry bulk logistics provider ”

A second joint venture agreement (50/50) was signed in 2009, this time with ABG Ports, to exploit the deepwater terminals at Haldia, in the Hooghly Estuary near Calcutta. At the end of last year, ABG Haldia Bulk Terminal won a



De haut en bas : 34 millions de dollars ont été engagés dans l'acquisition de 6 grues mobiles, 28 chargeuses et 50 camions bennes. / From top to bottom: 34 million dollars have been invested in the purchase of 6 mobile cranes, 28-metre wheel loaders and 50 dumper trucks.

Tout est donc en place depuis plusieurs mois sans pour autant que le terminal soit en service. C'est sans véritable surprise en effet que les deux partenaires s'arment de patience pour dissiper les dernières résistances locales qui dénoncent l'arrivée d'un opérateur privé et empêchent pour l'heure le recrutement de 350 personnes. « *Nous savions que ça allait être difficile. Le port va passer d'une manutention traditionnelle à une manutention mécanisée. Lorsque nous aurons démarré notre activité sur le port d'Haldia, ABG LDA sera numéro deux en Inde dans la manutention de vrac secs. Il s'agit essentiellement du charbon à faible teneur en soufre qui provient d'Indonésie et bientôt d'Afrique du Sud et du Mozambique avec l'ouverture de mines à ciel ouvert* », explique **Olivier Morel-Jean**, chef de projet à la DAI.

En mai dernier, LDA a remporté un nouvel appel d'offres en Inde, plus au Sud, à Vizag, pour la construction d'un terminal mécanisé. L'appel d'offres sur trente ans porte sur la construction d'un quai de 300 mètres spécialisé pour recevoir de l'acier en plaques, du granit et du pet coke utilisé par les sidérurgistes. La mise en service du terminal est prévue vers la fin 2011.

De plus, une nouvelle grue portuaire mobile va venir épauler les



deux grues existantes pour augmenter le trafic de vrac. « *Une grue neuve SWL de 100 tonnes doit arriver à la fin de l'été à Vizag, après la mousson. Elle sera acheminée sur un navire dédié au transport de colis lourds* », annonce **Jean-Michel Pap**, operations manager de LDA en Inde.

En Inde, l'aventure ne fait que commencer : « *Nous avons répondu à 16 appels d'offres. C'est le pays où il faut être* », conclut Jean-Michel Pap. « *De forts potentiels existent dans le développement des ports de Vizag, Haldia et Tuticorin ainsi que d'autres ports. L'Inde a actuellement un taux de croissance de 9 %* ».



ten-year concession to equip and operate two 280-m berths, allowing it to accommodate two Panamax vessels at the same time. It aims to handle 8 million tonnes of coal and iron ore each year for the Sail, Mittal and Tata steelworks, and 34 million dollars have already been invested in the purchase of six mobile cranes, 28 wheel loaders and 50 dumper trucks.

Although everything has been ready for some months now, the terminal is still not in service and it has proved impossible to recruit the 350 workers that are needed, due to local opposition to the arrival of a private operator and resentment at the shift from manual to mechanised handling. This little local difficulty was not entirely unexpected and project manager **Olivier Morel-Jean** remains upbeat. "Once we've started work in the port of Haldia, ABG LDA will be India's second largest dry bulk logistics provider".



Further south, LDA recently submitted the winning bid in an invitation to tender involving the construction of a mechanized berth in the port of Vizag. The terminal, intended to handle sheet steel, granite and petroleum coke for the steel industry, should be ready by 2011, by which time a



third mobile crane will have arrived to cope with the expected rise in dry bulk volumes. "It should get to Vizag at the end of summer, after the monsoon, carried on a vessel dedicated to the transportation of heavy consignments", explains **Jean-Michel Pap**, LDA's operations manager for India. He goes on to add that LDA has so far responded to no fewer than 16 calls for tenders. "It's the country where it's happening", he says, reminding us that India is currently enjoying a 9% growth rate.



De haut en bas : Après avoir navigué durant trente-deux ans, Jean-Michel Pap a jeté l'ancre en 2009 à Bombay avec son épouse Claudine. Operations manager d'ABG LDA, il supervise l'ensemble des installations du groupe. / Olivier Morel-Jean. / From top to bottom: Jean-Michel Pap made the transition from ship to shore in 2009, settling in Bombay with his wife Claudine, after working on ships for thirty-two years. As ABG LDA's operations manager, he is in charge of supervising all the group's facilities in India. / Olivier Morel-Jean.

## 02. ZOOM / CLOSE-UP

### Superintendant et acheteur, le tandem indispensable au navire / *Keeping the fleet up and running*



**S**uperintendant et acheteur. Deux métiers pour une mission : veiller au bon état des navires sur le plan technique et administratif ainsi qu'à son approvisionnement. Du compresseur au baril de lessive, ils se chargent de tout ! Les sept superintendants et les cinq acheteurs/acheteuses du service technique de Louis Dreyfus Armateurs livrent les secrets de leurs métiers aux multiples facettes...

L'oreille collée à son Blackberry, l'ordinateur dans une main, une valise dans l'autre et toujours prêt à sauter dans le premier avion, il a l'allure décontractée et quelques cernes causées par les jet lags à répétition. Serait-ce un patron qui visite ses filiales ? Non, l'homme est superintendant et il va rejoindre, aux quatre coins du monde, les navires exploités par sa compagnie. Chez Louis Dreyfus Armateurs, sept personnes aux parcours professionnels divers exercent cette fonction.

Ex-ingénieurs ou chefs mécano, ils aspiraient à de nouvelles aventures à terre. « *Nous devons veiller à ce que les certificats de conformité aux conventions internationales et aux règlements nationaux soient à jour. Le commandant a la responsabilité de nous prévenir des mises à jour. Il y a deux types de certification : la certification statutaire qui porte sur la sécurité du navire et le respect de l'environnement ; et la classe qui porte sur la structure même du navire. Nous organisons les visites des*

*Affaires Maritimes et du Bureau Veritas lors des escales* », raconte **François Kossmann** qui travaille en tandem avec **Claude Thomas**. Acheteur, il a pour mission d'approvisionner le bord aussi bien pour la maintenance du navire que pour les consommables : cartes nautiques, combinaisons de travail, lessive, pièces moteurs, boulons, fils électriques. Absolument tout !

Il arrive même que quelques demandes surprennent le staff de Suresnes comme cette commande pour un kit de grossesse... Plus d'un millier de fournisseurs aux quatre coins de la planète (Pays-Bas, Turquie, Indonésie, Turquie, Australie...) sont consultés et les acheteurs groupent des consommables sur six mois afin d'expédier un conteneur entier et de réduire les coûts.

L'équipage, de son côté, gère directement la nourriture. Il veille à ce que le réfrigérateur soit toujours plein tout en respectant le budget !

Depuis Suresnes, François et Claude supervisent les six câbliers d'Alda Marine. « *Cette semaine, des plongeurs ont visité à Malte la coque d'un de nos navires et ils en ont fait des photos et une vidéo* », ajoute François Kossmann. Tout y passe : coque, machine, sécurité incendie, respect des règles Marpol, Solas, Loadline... La liste est longue.

Les arrêts techniques sont une phase particulière qui se prépare plusieurs mois, voire plusieurs années à l'avance. « *Nous consultons*

*les fournisseurs à la fois sur les prix, les délais, la qualité de la prestation et la localisation du chantier pour connaître le coût à quai. Si le navire est en Asie, nous diminuons la déviation du navire en interrogeant les chantiers locaux* », explique l'acheteur **Thomas Fournier** qui se plaît à comparer les navires à des petites villes.

A la fois technicien et gestionnaire, le superintendant, lorsqu'il n'est pas en voyage, fait office de hotline avec les bords. « *Nous sommes les premiers intermédiaires entre les navires et la terre pour toutes les questions techniques. On répond à toutes leurs demandes. On ne peut plus se passer du mail. Nous en recevons des centaines par jour !* », remarque **Sylvain Fournier**. Ce jeune « CINM », qui a navigué entre autres sur l'ALIZE et le FRET SOLOGNE, a posé sac à terre en 2003.



Tout comme François, Sylvain passe beaucoup de temps sur les navires estimant qu'il est important d'entretenir un bon cadre relationnel avec les autorités et de se rendre compte sur place des problèmes.

## “ Comment faisaient nos anciens avec un simple papier et un stylo ! ”

Pour **Henri Lesieur**, son alter ego, une des grosses difficultés de ce métier consiste à « *s'adapter au programme des navires qui change en permanence. Nous sommes parfois contraints de recaler à la dernière minute les arrêts techniques car les navires héritent de nouvelles missions* ». Spécialisé dans la gestion du PETER FABER, des charrues et des ROV (Remote Operated Vehicles – robots sous-marins téléopérés) de LD Travocean, Henri Lesieur travaille en étroite collaboration avec les acheteurs Claude Thomas et **Anna Moreau**. Quant à **Sabrina Martina** ? Tout le monde la connaît à terre et en mer ! Cette jeune femme pétillante centralise toutes les commandes de produits chimiques, d'huile et de peinture de toute la flotte. Elle est également chargée depuis 2010 des approvisionnements en consommables et assure la maintenance des grues et de deux navires sismiques. « *Je m'occupe des pré négociations de contrat avec les fournisseurs d'huile, de gaz et de produits chimiques* », explique Sabrina qui avoue aimer la diversité de son métier. Sa force dans les négociations ? Elle parle couramment le français, l'anglais, l'espagnol, le suédois, l'italien et même le néerlandais ! Autre virtuose au service technique, **Geoffrey Dissez** est le superintendant qui à la charge des systèmes de navigation, de positionnement, des radars, des pilotes automatiques et des sondeurs. Comment gérer ces milliers de commandes éparpillées dans le monde ? « *Le bord émet une demande via notre logiciel de gestion des achats et de la maintenance, qui est automatiquement transférée dans la base du siège qui regroupe l'ensemble des demandes des navires. Cette demande conservera à bord et au siège un numéro unique tout au long de son traitement jusqu'à sa réception par le bord.* », détaille Thomas Fournier qui collabore avec **Jérôme Belliot**. A l'écran, la flotte apparaît et des centaines de commandes défilent. C'est dans ces moments-là qu'on se demande comment faisaient nos anciens avec un simple papier et un stylo !

## Keeping the fleet up and running

**If the Louis Dreyfus Armateurs fleet continues to operate safely and efficiently – never running out of toilet paper – it has the Technical Department's seven ship's superintendents and five purchasers to thank.**

The exciting but exhausting post of superintendent attracts persons from a variety of backgrounds, but who are all looking to make the transition from afloat to ashore. That said, they soon find themselves spending a great deal of time either on flights to and from exotic locations or on board LDA ships. When they do return briefly to group headquarters in Suresnes, it is to operate what amounts to a hotline. As **Sylvain Fournier** explains, “*we serve as the interface between ship and shore whenever a technical problem arises. Hundreds of emails flood in each day*”.

The superintendents' main mission is to ensure compliance with safety, security and environmental protection regulations, as well as with structural rules. Purchaser **Thomas Fournier** oversees the procurement of both spare parts and consumables – anything from overalls and sea charts to washing powder and even, on one occasion, a pregnancy test! For him, vessels are rather like floating towns, and he and his colleagues constantly have to juggle hundreds of orders submitted by ships using the AMOS Maintenance & Purchase software. They negotiate with more than a thousand suppliers dotted around the world, putting in bulk orders covering a six-month period in order to keep costs down.

Superintendents and purchasers frequently work hand in hand. **Henri Lesieur**, for example, who has special responsibility for LD Travocean's remotely operated vehicles (ROVs), collaborates closely with purchasers **Claude Thomas** and **Anna Moreau**. Teamwork is especially vital for preparation of technical stopovers, although there is always the risk that a ship may be given a new mission at the very last minute, in which case all the weeks and even months of painstaking work are set at naught. For this reason, superintendents need to be able to adapt to rapidly changing situations. For their part, purchasers have to master several languages, though few can vie with **Sabrina Martina**, who speaks no fewer than six!



En bas (de gauche à droite) : Claude Chartier, Sylvain Fournier, Geoffrey Dissez, Thomas Fournier, Jean-Jacques Rossi, Anna Moreau, Claude Thomas, Henri Lesieur, François Kossmann, Mathieu Muzeau. Assis : Jérôme Belliot, Sabrina Martina, Marie-France Drouise absente.

## 03. GRAND LARGE / HIGH SEAS

Câble Honotua : Un goût de paradis ! / *Blue lagoons*



**T**ous les marins de LDA en ont rêvé, l'ILE DE RÉ l'a fait. De novembre 2009 à mars 2010, quelques privilégiés embarqués sur le câblé d'Alda Marine ont participé à l'une des plus belles poses de leur carrière. Leur mission ? Relier Hawaï à la Polynésie française, deux archipels distants de plus de 4 600 kilomètres. Retour sur une pose dans un décor paradisiaque.

Cocotiers, vahinés et câblé... En 2007, Alcatel-Lucent remportait l'appel d'offres lancé par l'Office des Postes et Télécommunications (OPT), opérateur de Polynésie française, pour poser un réseau de câble sous-marin à haut débit permettant de relier Tahiti à Hawaï. Cette première connexion polynésienne a été baptisée Honotua. « *C'est la naissance d'un des projets les plus importants de la décennie pour notre pays. Hono, c'est le lien. Tua c'est le large. C'est donc le lien qui nous relie au reste du monde* », indiquait, en janvier 2008, le président de l'OPT **Jean-Paul Barral** qui a engagé quelque 9,5 milliards Fcfp dans ce projet.

**T**he ILE DE RÉ spent last winter on what must be the ultimate dream mission, laying a telecommunications cable between Hawaii and French Polynesia.

Once the cable had been brought from Calais by the BREMER HELENA, the first task consisted in linking up four of the islands within the archipelago. The scenery was spectacular, and each landfall was a cause for much celebration, in the form of traditional songs and dances. Even so, Captain **Pierre-Emmanuel Dautry** is keen to stress that this was certainly no pleasure cruise, recalling "episodes of huge

Il est entré dans sa phase opérationnelle en septembre 2009 lorsque le cargo BREMER HELENA a chargé à Calais les 4 600 km du câble Honotua puis a mis le cap à Suva, aux îles Fidji, où s'est déroulé le transbordement dans les cuves de l'ILE DE RÉ. Les premiers kilomètres de câble ont été mis à l'eau fin novembre à Bora Bora pour relier entre elles les îles de Raiatea, Huahine, Moorea et Tahiti, soit une liaison locale de 305 km reliant les îles de l'archipel polynésien.

## Paysages de carte postale

Ce câble domestique a été posé par 3 000 mètres de profondeur. « Plus jeune, lorsqu'on rêve d'être marin, on s'imagine naviguer dans ces lieux paradisiaques... Mais n'allez pas croire qu'il s'agissait d'une croisière ! Nous avons eu de gros moments de stress, notamment à l'entrée et à la sortie des lagons protégés par des récifs coralliens. Il y a des risques d'échouement et nous n'avons pas l'habitude de poser du câble dans ces zones-là. De plus, nous avons dû composer avec la météo et notamment le fort vent en journée. Nous organisons le franchissement des lagons tôt dans la matinée », raconte le Commandant **Pierre-Emmanuel Dautry** à la barre de l'ILE DE RÉ de novembre 2009 à janvier 2010. La forte médiatisation de cette opération a permis au câblé de travailler sans être importuné par la présence de voiliers ou d'embarcations de pêche. De plus, lors des cinq opérations d'atterrage, la collaboration avec les équipes de LDTV0, qui était du voyage, était excellente.

## “ Un câble et deux pierres bénies, symbole du lien spirituel entre les peuples ”

La pose de la boucle domestique achevée, le câblé a procédé ensuite à une opération plus classique de pose du câble international en direction d'Hawaï, soit 4 000 km auxquels il faut ajouter 52 répéteurs et 3 dérivations (Branching Unit) posés parfois par 5 000 mètres de profondeur.

La pose a été achevée en février et la mise en service de ce premier câble sous-marin doit avoir lieu en juillet permettant aux particuliers et aux entreprises d'accéder à des applications haut débit innovantes et de haute qualité telles que l'Internet mobile, la télémédecine ou l'e-learning.

« La pose du système domestique Honotua constituera un projet à part. Nous avons reçu un accueil chaleureux dans les îles et nous avons rencontré des paysages grandioses tout au long du projet », relate l'équipage. Parmi les moments forts qui ont marqué cette mission polynésienne, le folklore, les danses et les chants traditionnels, les vahinés au large sourire mais également la culture et les croyances tahitiennes. « Au-delà du câble, de ce lien rigide et bien réel, des religieux nous ont confié le transport de deux pierres bénies depuis Raiatea et Papenoo jusqu'à Hawaï, symbole du lien spirituel entre les peuples », se souvient Pierre-Emmanuel Dautry. Reste aux marins à espérer que la Polynésie multiplie les connexions vers le reste du monde...



stress, especially going in and out of the lagoons protected by coral reefs. There's a very real risk of running aground and we're not used to laying cable in those sorts of conditions”.

The next, more familiar, stage involved laying the 4,000-km international cable itself, together with its fifty-two repeaters and three branching units, sometimes in depths of up to 5,000 metres.

Less conventionally, the ILE DE RÉ also carried two holy stones from Raiatea and Papenoo to Hawaii, “symbolizing the spiritual link between peoples”.



Back in January 2008, **Jean-Paul Barral**, chairman of the OPT, the Polynesian telecom provider that has invested 9.5 billion CFP francs in the scheme, commented that Honotua (*hono* means link and *tua* the open sea) would “mark the start of one of the most important projects of the decade for our country (...) a link connecting us to the rest of the world”. The cable came into service this July, allowing private and business customers to enjoy a range of advanced broadband applications, such as e-medicine and e-learning.

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

### Liaison Ostende-Ramsgate : cap tenu !

Depuis le 27 mars 2010, LD Lines relie quatre fois par jour le port britannique de Ramsgate à Ostende avec l'OSTEND SPIRIT qui navigue au côté de l'OLEANDER. L'OSTEND SPIRIT, ex-NORMAN SPIRIT, est un car-ferry exploité par Transeuropa Ferries (TEF). LD Lines s'occupe de la commercialisation et assure également le service d'hôtellerie. « Afin de développer la notoriété de notre nouvelle ligne, nous avons créé un site web en plusieurs langues dont le polonais, l'allemand et le flamand », fait valoir **Anette Skjøren**, analyste marketing et financier pour LD Lines.



### On course!

Travellers can now choose between four daily return crossings from Ramsgate to Ostend, on board either the OLEANDER or the OSTEND SPIRIT, operated by LD Lines and Transeuropa Ferries respectively. LD Lines is also responsible for the marketing and has set up a Website in several languages.

### L'Eyjafjöll enflamme les lignes transmanche

**L**e réveil du volcan islandais a cloué au sol tous les avions du 15 au 18 avril dernier par crainte des effets du nuage de poussière sur les réacteurs. Cette paralysie totale du trafic aérien nord européen durant quatre jours a conduit les passagers coincés aux quatre coins de la planète à trouver des solutions alternatives. Route, fer et mer, tous les moyens sont bons pour retrouver son « home sweet home ».

« Le volcan a fait une publicité extraordinaire à l'industrie du ferry. Les gens ont découvert ou redécouvert ce mode de transport et plutôt que de gâcher leurs vacances, ils vont parier cet été sur le transport maritime. Le volcan va certainement inciter les voyageurs à la prudence en misant sur le maritime », prédit **Christophe Santoni**, le directeur général de LD Lines. Ainsi, les compagnies maritimes transmanche ont été véritablement prises d'assaut par les Britanniques qui souhaitent à tout prix regagner leur île à la fin des vacances de Pâques. A quai comme en mer et d'une extrémité à l'autre de la Manche, les équipes de LD Lines se sont mobilisées

notamment lors du week-end de Pâques, particulièrement chargé. « Tout a commencé le 15 avril, à la fermeture des aéroports. Les passagers, des Anglais pour la plupart, ont contacté notre centre d'appels, consulté notre site Internet ou se sont rendus directement sur le terminal. Nos navires ont affiché complet du vendredi matin au dimanche soir. Nous avons constaté un esprit de solidarité, car sur la ligne au départ de Boulogne, où nous n'acceptons pas les piétons, des passagers motorisés ont accepté de prendre avec eux ces naufragés des airs », explique Anette Skjøren. « Nous avons transporté 12 000 piétons supplémentaires du 16 au 20 avril essentiellement sur Dieppe et Le Havre. Des passagers en provenance d'Amérique du Sud ont pu atterrir à Madrid et sont remontés en voiture de location jusqu'en Grande-Bretagne. Les gens étaient ravis de pouvoir enfin rentrer chez eux après un long périple. Même le soleil était de la partie », raconte Christophe Santoni.

Ce phénomène exceptionnel induit un quadruplement de la fréquentation habituellement constatée sur ce week-end du mois d'avril. Et cela s'est traduit, dans les statistiques du mois d'avril, par une hausse de 24 % entre Le Havre et Portsmouth (NORMAN ARROW et CÔTE D'ALBÂTRE) et une hausse de 21 % sur la liaison Dieppe-Newhaven (SEVEN SISTERS).



### It's an ill wind...

When the ash cloud from the Icelandic volcano grounded planes throughout Northern Europe for four days in the middle of April, LD Lines came to the rescue of thousands of hapless tourists, pulling out all the stops to cater for the extra demand. "Brits stranded in South America took flights as far as Madrid and drove the rest of the way in hire cars", recalls **Christophe Santoni**, managing director of LD Lines. "They were delighted to be getting home at last, after such long journeyes – even the sun shone for them." There were also some heartwarming examples of solidarity. On the Boulogne crossing, for instance, which cannot cater for foot passengers, motorists gave lifts to fellow travellers. Over the weekend, which coincided with the end of the Easter holidays for many people, passenger numbers quadrupled, resulting in year-on-year increases for the month of April of 24% on the Le Havre-Portsmouth route and 21% for Dieppe-Newhaven. The hope now is that holidaymakers, having had an opportunity to (re)discover the convenience of cross-Channel ferries, will opt for sea travel in the future, for greater peace of mind. "The volcano was great publicity for our industry!"

## Fairmount signe avec Diamond Offshore Drilling

Début mai, Fairmount Marine, dans le cadre d'un tout nouveau contrat signé avec le groupe Diamond Offshore Drilling, a organisé le remorquage de la plate-forme de forage SSSR OCEAN COURAGE depuis Fourchon (Louisiane) aux Etats-Unis, jusqu'à Aracaju au Brésil soit une distance de 4 694 milles nautiques parcourus. Cette plate-forme de 46 700 tonnes sera positionnée sur cette zone jusqu'en février 2015 pour le compte de Petrobras. Satisfait de cette première prestation, le groupe américain a fait depuis appel à trois autres remorqueurs Fairmount.

## Nantes – Gijón : traversée inaugurale en septembre

C'est parti pour l'autoroute de la mer Nantes-Gijón. A compter de septembre, GLD Atlantique (LDA/Grimaldi) reliera, à raison de trois allers-retours par semaine, les deux ports de la façade atlantique avec un ro-pax de 150 remorques de capacité. L'objectif étant de proposer rapidement un départ quotidien afin de désengorger les axes routiers transpyrénéens.

## Visite de chefs d'entreprise français en Indonésie

**T**rois mois après avoir reçu le Président indonésien Susilo Bambang Yudhoyono à Paris, MEDEF International, en la personne de Philippe Louis-Dreyfus, président du Conseil des chefs d'entreprise France-Indonésie, a organisé un déplacement de chefs d'entreprise français à Jakarta les 7 et 8 avril derniers.



Conduite par **Philippe Louis-Dreyfus**, cette délégation était composée de 25 grands groupes issus de l'industrie et des services (transports, énergies, mines, ingénieries, banques, conseils...) déjà implantés ou poursuivant des projets d'investissement (Alstom, Areva T&D, Eramet, GDF Suez, Louis Dreyfus Armateurs, Total, etc.).

Après des interlocuteurs indonésiens rencontrés, Philippe Louis-Dreyfus a souligné l'intérêt constant des entreprises françaises pour l'Indonésie et leur optimisme face aux perspectives de développement du pays, en particulier dans le domaine des infrastructures. La délégation a été reçue par M. **Boedonio**, vice-président indonésien, puis par **Gita Wirjawan**, président de BKPM (l'agence pour la coordination des investissements). Les entrepreneurs français se sont entretenus également avec les ministres de l'Energie et des Ressources Minérales, du Plan, du Commerce et le ministre coordinateur de l'Economie. Une séance de travail avec les principaux directeurs généraux (aviation civile, transports ferroviaires, maritimes) a permis de faire le point sur de nombreux sujets et projets.



De haut en bas : Les représentants de vingt-cinq sociétés françaises se sont rendus à Jakarta en avril dernier conduits par Philippe Louis-Dreyfus, Président du Conseil des chefs d'entreprise France-Indonésie au sein du Medef International. / From top to bottom: A delegation of representatives from twenty-five major French groups, led by Philippe Louis-Dreyfus, travelled to Jakarta this April.

## Tug of love

This May, under a new contract with Diamond Offshore Drilling, Fairmount Marine organized the towage of the 46,700-tonne SSSR OCEAN COURAGE drilling platform from the United States to Brazil - a distance of 4,694 miles. Obviously satisfied with the outcome of this first mission, the American group has since contracted three other Fairmount tugs.

## Motorway of the sea's maiden voyage

It's confirmed: LDA and Grimaldi's jointly-owned subsidiary, GLD Atlantique, is to launch the Nantes-Gijón motorway of the sea this September. A RoPax ferry with a capacity of 150 trailers will initially make three return sailings each week, although the ultimate objective is to operate daily departures in order to cut congestion on roads crossing the Pyrénées.

## French business leaders in Indonesia

**I**n the wake of the visit to Paris earlier this year by Indonesian President Susilo Bambang Yudhoyono, the MEDEF International French business confederation sent a delegation to Jakarta for two days this April.

Led by **Philippe Louis-Dreyfus**, chairman of the France-Indonesia Directors' Council, representatives of twenty-five major groups (e.g. Alstom, GDF Suez and Total) that either already do business in Indonesia or are planning to do so met with ministers to discuss a range of projects. Mr Louis-Dreyfus emphasised the continuing interest of French firms in Indonesia and their confidence in its future prospects, especially regarding infrastructure development.

## 05. PROFILS / PORTRAITS

**Alvaro Jose Cavallos Valenzuela,  
Contremaître chez Carbograneles**



### Embarquement immédiat à domicile !

**D**epuis sa plus tendre enfance, Alvaro Jose Cavallos Valenzuela, contremaître chez Carbograneles en Colombie, est un passionné de la mer. A tel point qu'il a transformé sa demeure en cabine de navire en exploitant des matériaux de récupération. Il a su créer au fil des ans une atmosphère hors du commun dans cette maison qui fleure bon les embruns.

A quelques encablures du port de Santa Marta se trouve une maison pas comme les autres... De l'extérieur, rien ne la distingue des autres maisons, mais il suffit de franchir le perron pour pénétrer dans l'univers maritime d'Alvaro Jose Cavallos Valenzuela, où il aime s'évader avec son épouse et ses trois enfants. Dans l'entrée, trône un imposant bar en bois, où sont exposés des dizaines d'objets qu'il a lui-même façonnés. Une lanterne, une ancre, une barre, des balises et même une longue vue fabriquée avec le rouleau à pâtisserie de son épouse ! A 44 ans, ce contremaître de Carbograneles s'est forgé un véritable musée à domicile. Artiste ferronnier et menuisier, il exploite toute sorte de matériaux de récupération : des traverses de chemin de fer, de l'acier et des vieilles pièces des grues qu'il opère. Seuls quelques rares objets sont chinés dans les brocantes marines de Santa Marta.

« J'ai commencé à décorer ma maison il y a quatre ans en travaillant les matières premières de mes mains, en les transformant en objet de marine. Par exemple, j'ai détourné les filtres des grues en lampions. Ma maison est devenue la curiosité de mon quartier, de ma famille et de mes collègues de travail ! », souligne Alvaro Jose Cavallos Valenzuela qui a fait de la cour arrière de la maison son atelier de travail.

Il réalise également des maquettes de navires exposées aux côtés de photos, de blasons qui retracent le passé maritime de sa famille.

### Cabin Fever

**Alvaro Jose Cavallos Valenzuela** has worked for Carbograneles for the last eighteen years – eight of them as a foreman, drawing on his “*experience and knowledge of how cranes behave*”. He developed a passion for the sea

when he was a small boy and it has stayed with him ever since. As a result, he has spent the last four years turning his house near Santa Marta into a replica of a ship's cabin. While the exterior has not changed,



En effet, le virus de la mer se transmet de génération en génération chez les Cavallos Valenzuela. « *Mon grand-père était capitaine de navire et mon arrière grand-père, Froiland Valenzuela Uruena, était dans la Marine Colombienne. Il fut instructeur naval avant de devenir Commodore et directeur de la flotte marchande* », ajoute-t-il.

Son épouse et ses enfants s'amuse de cette passion quelque peu envahissante. « *A vrai dire, on ne fait même plus attention à tous ces objets, ce sont les gens de l'extérieur qui s'étonnent toujours de l'originalité de la maison. Mes amis aiment bien venir chez moi et ils ont même baptisé ma maison le Titanic !* », s'amuse **Sandra** et **Katherine**, ses deux filles.

### Un homme rompu au maniement des grues

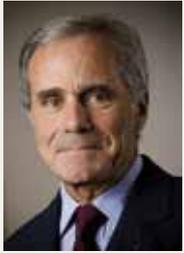
Entré en 1992 chez Carbograneles comme simple marin, Alvaro Jose Cavallos Valenzuela a fait l'apprentissage du maniement des grues durant dix ans avant d'être nommé contremaître. Désormais, il dirige une équipe de 7 à 8 personnes : marins, électriciens et mécaniciens. « *Je suis chargé de coordonner les opérations de chargement des navires. Je gère la périodicité du travail. Le plus important est de faire attention à la sécurité des hommes et de veiller au bon état des engins de manutention en assurant leur maintenance. Il faut également faire en sorte que les grues soient toujours en bon état pour le chargement de charbon, car n'oublions pas que nous sommes sous-traitants de Prodeco !* », lance Alvaro Jose Cavallos Valenzuela. Pour cet ancien marin, le travail sur les grues nécessite une approche différente. « *Nous devons connaître les opérations de la manière la plus efficace possible. Il faut de l'expérience et savoir comment se comportent les grues* », ajoute Alvaro Jose qui fut présent dès les débuts de Carbograneles en Colombie. « *Je tiens à remercier les équipes de Paris et en particulier Patrick Le Scraigne avec qui j'ai entretenu tant de bons rapports* », conclut le contremaître. Avant d'être une affaire de grues, Carbograneles est une affaire d'hommes...

the interior is now crammed with artefacts and scale models of ships, made in the backyard-cum-workshop, plus a few curios gleaned from flea markets. An artist blacksmith and skilled carpenter, he uses anything he can lay his hands on, including old crane parts, to fashion a variety of objects, including ship's lanterns, anchors and buoys. There is even a telescope made from his wife's rolling pin! “*My house has become quite a talking point in my district and among my family and colleagues.*”

His wife and his daughters, **Sandra** and **Katherine**, say they are amused by his all-consuming hobby but have become so used to the objects that they no longer really notice them. However the two girls friends “*love coming here and have even renamed our house the TITANIC!*”

## Pierre Géhanne : l'appel du large

**A** la veille de l'été, notre directeur général Pierre Géhanne a cru qu'il pourrait partir sur la pointe des pieds. Peine perdue, les hommes et les femmes qui l'ont côtoyé durant toutes ces années ont tenu à saluer une personnalité haute en relief, attachante et un dirigeant hors pair, simple et accessible. Homme d'affaires, et aussi, à ses heures perdues, photographe du LDA Mag !



« Je n'oublierai pas que c'est lui qui m'a demandé de quitter le monde de la Banque pour revenir dans le groupe LD, afin de prendre la responsabilité du maritime. Il a joué pendant ces dernières années un rôle important, à mes côtés, pour faire de LDA une société en bonne forme, saine sur le plan financier et globalement bien positionnée stratégiquement dans un monde certes très difficile mais également plein d'opportunités. Je regrette qu'il s'en aille alors que tout reste encore à faire. »,

**Philippe Louis-Dreyfus**, président de LDA.

« Il va manquer au shipping mondial. Son intelligence, son professionnalisme ont été essentiels pour le succès de LDA. Mais c'est surtout un homme de cœur exceptionnel que je salue aujourd'hui », **Jacques Veyrat**, Président de Louis Dreyfus SAS.

« Une personnalité et un caractère très forts qui cachent une réelle gentillesse. Un soutien et une solidarité de tous les instants même dans les moments les plus difficiles. Un sens du business, une lecture des événements et des Hommes hors normes. Durant ces sept ans, j'ai eu un plaisir de tous les instants à travailler et à apprendre à ses côtés. Il me manquera beaucoup au bureau y compris le matin, moment de la journée où sa mauvaise humeur pouvait s'exprimer pleinement... Il fallait savoir dans ces moments-là attendre un peu avant de lui présenter un projet... », **Christophe Santoni**, directeur général de LD Lines.

« Je me suis toujours bien entendu avec lui, et s'il avait eu un aussi bon caractère qu'il peut être gentil et sympathique quand il le veut et qu'il est bon shipping man, il aurait été parfait », **André Maire**, ancien directeur général de LDA.



« Pierre ? Vaste programme que de parler de PEG ! Difficile de décrire en quelques lignes un homme à la fois admiré, respecté et craint ! Ce marin cherbourgeois à la carrure imposante et au caractère bien trempé a su conduire la compagnie comme on pilote un navire. Son flair, son expertise du shipping, son dévouement, sa capacité à motiver les équipes ont permis de hisser haut le pavillon LDA, de glisser sur des vents favorables et d'éviter les écueils ». **François-Olivier Braunschvig**, chairman de Cetragma.

## Vous le reconnaissez ?

**Pierre Géhanne**, accroupi au centre, est entouré d'une sacrée équipe de footballeurs. Lors de ce tournoi, disputé en 1985, l'équipe était formée de joueurs de haut niveau... de responsabilités ! Dans la rangée du haut, on reconnaît **Robert Louis-Dreyfus**, **Laurent Tache** et l'entraîneur **Claude Boquin**, respectivement 5<sup>ème</sup>, 6<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> en partant de la gauche. Les autres footballeurs avertis accroupis, ne sont autres que **Georges-Olivier Bourgain**, **Philippe Louis-Dreyfus** et **Jean Dano** (de gauche à droite).



The figure squatting in the middle of the front row is **Pierre Géhanne**, surrounded by some truly remarkable footballers. The team that competed in this particular tournament contained players who had reached a high level of... management! In the top row, 5<sup>th</sup>, 6<sup>th</sup> and 8<sup>th</sup> from the left, are **Robert Louis-Dreyfus**, **Laurent Tache** and their coach **Claude Boquin**. In the bottom row (left to right) are none other than **Georges-Olivier Bourgain**, **Philippe Louis-Dreyfus** and **Jean Dano**.

## Pierre Géhanne Sailing off into the sunset

**P**ierre Géhanne is a larger-than-life character, combining personal charisma with great leadership skills.

"I'll never forget how he persuaded me to return to the LD group. He has helped to ensure that LDA is strategically positioned and financially sound", **Philippe Louis-Dreyfus**, President of LDA.

"LDA owes its success to his intelligence and professionalism. He is also utterly selfless", **Jacques Veyrat**, chairman of Louis Dreyfus SAS.

"Genuine kindness beneath that rough exterior. Great business acumen and the ability to read situations and people. I'll miss him in the office, even though he wasn't always in the best of moods in the morning!", **Christophe Santoni**, managing director of LD Lines.

"He's a first-rate shipping man and often extremely kind and generous", **André Maire**, former managing director of LDA.

"How can you sum up someone like PEG, who is both admired, respected and feared? He steered the company like a pilot does a ship. His intuition, expertise, devotion and motivation skills enabled us to fly the LDA flag high", **François-Olivier Braunschvig**, chairman of Cetragma.



## Recognize him?

The figure squatting in the middle of the front row is **Pierre Géhanne**, surrounded by some truly remarkable footballers. The team that competed in this particular tournament contained players who had reached a high level of... management!

# 06. LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

## Philippe Louis-Dreyfus, Commodore 2010

Le président Philippe Louis-Dreyfus a reçu, le 24 mars dernier à Stamford, la distinction de « Commodore 2010 » de la Connecticut Maritime Association, l'une des plus anciennes et plus prestigieuses associations, représentative du shipping américain, lors d'une cérémonie à laquelle ont participé 800 personnalités du monde maritime. Récompensé pour son leadership et pour avoir contribué à la croissance



et au développement du transport maritime mondial, Philippe Louis-Dreyfus succède à d'autres grandes personnalités du secteur maritime, comme John Fredriksen, président de Frontline Ltd et Captain Wei Jiafu, Président de Cosco.

## Petit coup de pouce pour grand parcours professionnel !

Aider un jeune lycéen méritant issu d'un milieu modeste en lui prodiguant des conseils, l'aider à choisir la bonne école après le Bac et lui donner un petit coup de pouce pour décrocher son premier emploi... Ce sont des valeurs Républicaines omniprésentes chez LDA et auxquelles Philippe Louis-Dreyfus est très sensible. C'est dans cet esprit que Gildas Maire, directeur général, finance-administration de Louis Dreyfus Armateurs, nommé récemment Chevalier de l'Ordre National du Mérite, a choisi de parrainer **Christian El Achkar**, un lycéen de Suresnes et de franchir avec lui ces étapes importantes de la vie.

Ce suivi au long cours s'effectue dans le cadre de l'association « *Un avenir ensemble* » initiée en 2006 par le Général **Jean-Pierre Kelche**, Grand Chancelier de la Légion d'Honneur. « *Cette démarche, reposant avant tout sur les mérites réels du candidat, est en phase avec les valeurs de Louis Dreyfus Armateurs et s'est faite naturellement. Nous lui permettons d'accéder à un réseau et nous lui apportons le soutien et les conseils dont bénéficient les enfants issus de milieux plus aisés. Je rencontre régulièrement son professeur principal et ses parents et je veille à accompagner mon filleul. Nous correspondons par mail et, en ce moment, il prépare son Bac blanc de français et de SVT. Il est déjà venu visiter nos bureaux et a adoré notre salle des maquettes* ». Encore hésitant sur ses choix d'orientation, bien qu'initialement attiré par une formation commerciale, Christian est cependant attentif aux opportunités d'une carrière maritime. « *Attention, ce parrainage n'a pas pour objectif d'effectuer un pré-recrutement chez LDA ; ce principe est rappelé à chaque parrainage. Je lui donne des conseils et peux l'aider à trouver un stage* », explique **Gildas Maire**.



## In recognition of services rendered

On March 24<sup>th</sup>, LDA's Chairman Philippe Louis-Dreyfus was named 2010 Commodore by the Connecticut Maritime Association (CMA), on the occasion of its annual conference in Stamford. The CMA is one of the oldest and prestigious nonprofit organization whose members represent international shipping interests. The Commodore Award recognizes "leadership, vision and commitment to the maritime industry".

## Practising what we preach

The Republican value of equality of opportunity is written into LDA's corporate philosophy, and to this end, the Group's chief executive officer



finance & administration, **Gildas Maire**, has been mentoring a youngster from a modest suburb of Paris, under the aegis of an association set up in 2006. Applicants for the scheme are selected solely on the basis of merit and "we provide the support and advice that children from more prosperous backgrounds already benefit from."

## LDA sur le « Carnet de Bal » des Ecoles de la Marine Marchande

Après plus de dix années d'interruption, l'Ecole de la Marine Marchande de Saint-Malo a renoué avec le bal de l'Hydro. Ce grand rendez-vous festif des futurs marins s'est tenu le 27 mars dernier au Palais des Congrès de Saint-Malo en présence des représentants de Louis Dreyfus Armateurs, sponsor de la soirée.

Les pavillons du premier employeur d'officiers français flottaient également aux nuits de l'Hydro du Havre, le 3 avril, et de Marseille, le 1<sup>er</sup> mai dernier. L'édition 2010 du bal de l'Hydro de l'ENMM s'est tenue non pas sur le site de la Pointe Rouge mais aux Docks des Suds, haut lieu des soirées marseillaises. Sur les trois carnets de bal, LDA figurait en très bonne place et durant ces soirées, des photos des navires de la compagnie ont été projetées sur grand écran, histoire de susciter des vocations y compris sur le dance floor !

## Carbograneles 10 000 \$ pour un centre socio-éducatif



Carbograneles a participé, aux côtés d'industriels installés dans le département de Magdalena en Colombie, à la construction d'un centre dédié à l'éducation et au bien-être des enfants. Ce centre ouvrira ses portes en juillet et l'inauguration officielle aura lieu en septembre.

Le projet initié en 2008, à l'initiative de l'organisation américaine *Children International* et de la Fondation

colombienne *Les Amis des Enfants*, permettra chaque année à 5 000 enfants de bénéficier de services sanitaires et sociaux et d'une éducation dans une région particulièrement touchée par la pauvreté où les enfants souffrent de malnutrition. Issus des 12 quartiers du district de Santa Marta, ces jeunes, de 3 à 18 ans, ont également accès à la bibliothèque aménagée au premier étage et tenue par des volontaires.

Lors d'une cérémonie qui s'est tenue en mars dernier en l'honneur des entreprises privées qui ont contribué au financement de ce centre socio-éducatif, Alejandro Molano, représentant de Carbograneles, s'est vu remettre des mains du maire de Santa Marta, la médaille de la ville pour avoir apporté 10 000 dollars à l'édifice, d'un coût global de 100 000 dollars.

## Les Paimpolais au rendez-vous de la 9<sup>ème</sup> régates SNSM-LDA

Les régates se suivent et ne se ressemblent pas ! Calme plat pour la 9<sup>ème</sup> édition de la régates SNSM-Louis Dreyfus Armateurs qui s'est tenue le 13 juin dernier en baie de Paimpol. Il a fallu attendre le début d'après-midi pour que le vent daigne enfin se lever et permette aux 29 équipages de disputer deux manches. 26 ont été classés à l'arrivée. En septembre prochain, grâce à la compagnie qui parraine cette course, le Cercle Nautique de Paimpol remettra un chèque de 3 500 euros à la Société Nationale de Sauvetage en Mer.

## First Dance for LDA



After a ten-year absence from the social calendar, the maritime academy in Saint Malo has reinstated its annual cadets' ball. It was held on March 27<sup>th</sup>, attended by representatives of Louis Dreyfus Armateurs, which also sponsored similar events in Le Havre and Marseilles. In honour of their generous patron, the

organizers projected photos of the group's ships onto a giant screen.

## Helping hand

July saw the opening of a community centre in Santa Marta, the capital of the Colombian department of Magdalena. It cost \$ 100,000 dollars to build, of which \$ 10,000 was generously donated by LDA's subsidiary Carbograneles. A project led by a local foundation and the American humanitarian organization *Children International*, it will provide education, health and social care to thousands of youngsters aged 3-18 years. The area is particularly poverty-stricken and malnutrition is rife.



## Becalmed

The 9<sup>th</sup> annual Paimpol Bay regatta, a fundraiser for the French national lifeboat institution (SNSM), got off to a late start this year. On the morning of June 13<sup>th</sup>, the sea was as flat as a millpond, and not until the afternoon was there enough wind for the 29 crews to complete the two rounds. Only three of them failed to make the finish. Thanks to the generosity of the regatta's sponsor, Louis Dreyfus Armateurs, the SNSM will be receiving a cheque for 3,500 euros in September.

## Après 40 ans de maison, Jean Dano lève l'ancre

**D**e Manille à Vancouver en passant par Brisbane, Tokyo, New York ou Shanghai... Des milliers de marins connaissent Jean Dano. Durant près de 36 ans, il a assuré la relève des équipages de Louis Dreyfus Armateurs aux quatre coins de la planète. Raison pour laquelle, son nom a été associé à un désormais célèbre slogan « Voyages Dano, voyages Rigolos ».

Le plus populaire collaborateur de la compagnie a quitté, le cœur serré, le siège de Suresnes le 30 juin dernier après avoir été décoré de la médaille du travail « Grand Or ». « *Je ne quitte pas la maison, je m'éloigne un peu* », dit-il simplement, signe de son attachement et de son dévouement à cette compagnie.

En 1970, l'adolescent marin-pêcheur de 19 ans frappe à la porte de la compagnie où il est alors recruté par les commandants **Bourdon** et **Le Falchier**, le grand-père de **Ganor Ginat**. « *Drôle de hasard, je pars au moment où Ganor rejoint les bureaux* », remarque Jean qui, avant de jouer les agents de voyage, a navigué durant quatre ans sur des vraquiers. « *Mon premier embarquement était sur le PHILIPPE LD avec lequel j'ai fait les plus beaux voyages qui puissent exister. J'ai navigué au Cap Nord, dans les fjords. Nous allions charger à Narvik en Norvège, à Mourmansk en URSS, et nous déchargions du minerai de fer en Grande-Bretagne* », se souvient Jean comme si c'était hier.

Parmi les nombreuses aventures de marins qui ont rythmé sa vie professionnelle, il n'oubliera jamais ce navigant qui a raté son embarquement à la Corogne et qui s'est laissé vivre sur un banc en attendant que le navire revienne. « *C'était en 77, à l'époque pas de mails ni de portables. Au bout de 15 jours, sa famille s'est rendue en Espagne et l'a trouvé allongé sur un banc. Notre agent, que j'appelais tous les jours, voyait cet homme qui se laissait vivre sur ce banc sans se douter une seconde qu'il s'agissait de notre marin perdu* », raconte Jean Dano. Une retraite riche en souvenirs...

## Six médaillés du travail à l'honneur

Vingt, trente, voire quarante ans au service de Louis Dreyfus Armateurs... Le 2 juin dernier, six collaborateurs se sont vus remettre des mains du président **Philippe Louis-Dreyfus** et du directeur général **Pierre Géhanne** des médailles récompensant leur ancienneté dans la Maison. Comme à l'accoutumée, la cérémonie s'est déroulée dans une ambiance détendue et conviviale en présence d'une vingtaine d'invités et des proches.

L'Argent pour **Clotilde Gédéon** et **Oral Uyanick**, respectivement responsable consolidation chez LDA et manager Business department de Cetrappa. La filiale transport de vrac était particulièrement bien représentée avec **Laurence Noël**, assistante de direction, récompensée par du Vermeil pour ses trente années d'ancienneté et avec **Jean-François Jouan**, manager Back Office, qui a décroché l'Or pour ses trente-cinq ans de fidélité. **François-Olivier Braunschvig**, chairman de Cetrappa, recevait, quant à lui, sa médaille Or des mains de Pierre Géhanne, ami de longue date.

Enfin, une médaille Grand Or a été décernée à **Jean Dano**, du service équipage, récompensant ses quarante ans d'ancienneté, dont quatre de navigation. Cette cérémonie, toute en solennité et décontraction, a rassemblé une vingtaine de personnes en fin de journée à Suresnes.



## Au revoir but not goodbye

"I'm not leaving the company, just moving away a little" is how **Jean Dano** describes his retirement after four decades of loyal service, crowned by the award of the group's most prestigious long-service medal last June. He joined Louis Dreyfus Armateurs at the age of nineteen and fondly remembers his first four years on board bulk carriers sailing to Narvik and Murmansk. He was to spend the following thirty-six years overseeing travel arrangements for replacement crews and personnel on home leave, becoming the group's most popular employee in the process, known to thousands of mariners. His favourite story concerns the sailor whose ship left Corunna without him. By the time his family had flown out to look for him ("there were no such things as emails and mobile phones back then"), he had spent two weeks on a bench waiting for his vessel to return, under the very nose of LDA's local agent.

## Long careers rewarded

On June 2<sup>nd</sup>, **Philippe Louis-Dreyfus** and **Pierre Géhanne** handed out long-service awards to six Louis Dreyfus Armateurs employees. The Cetrappa subsidiary was particularly well-represented, with a silver gilt medal for **Laurence Noël**, silver medals for **Clotilde Gédéon** and **Oral Uyanick**, and gold medals for **Jean-François Jouan** and Chairman **François-Olivier Braunschvig**. However, it was the Crew Department's very own Jean Dano who received the highest award, for forty years' loyal service.



## 07. SILLAGE / SHIP'S WAKES

### LA BRIANTAIS a ouvert la voie de l'aide humanitaire en Somalie

**Tous les navires ont une histoire. Belles ou tragiques, ces aventures marquent à tout jamais la vie de leurs équipages. Le Commandant Hervé Claeysen, commandant de LA BRIANTAIS en 1992, raconte le voyage le plus marquant de sa carrière : le convoi d'aide humanitaire à destination de Mogadiscio. Dans ce port assiégé par des bandes rebelles, il revient sur ces deux semaines passées à quai, marquées notamment par la prise en otage d'un de ses membres d'équipage.**

En 2009, la Somalie est tristement célèbre pour ses pirates qui assaillent les cargos qui s'aventurent au large de ses côtes. Dix sept ans plus tôt, le pays est ravagé par la sécheresse et la guerre civile. Le peuple somalien est décimé par la famine. Corps décharnés affalés à même le sol. Les habitants sont à bout de force. Un million et demi de personnes sont alors menacées de mort.

L'aide humanitaire internationale s'organise. La France décide alors d'envoyer des vivres et affrète LA BRIANTAIS. Ce petit cargo sans histoire de Louis Dreyfus Armateurs, habitué au tramping sur la côte occidentale africaine, fera alors la Une de tous les journaux de l'époque.

Joliment surnommé « Sweet boat », le cargo a appareillé du port de Marseille, chargé de 2 200 tonnes de vivres. Deux cales chargées de pâtes, d'huile de colza, de riz, de farine lactée, de biscuits et de lait en poudre. « **Bernard Kouchner**, ministre de la santé et de l'action humanitaire de l'époque, a lancé un appel auprès des armateurs pour envoyer de l'aide humanitaire. LA BRIANTAIS fut le premier navire à toucher Mogadiscio », raconte le commandant **Hervé Claeysen**.

Les souvenirs sont tellement vivaces qu'il raconte ce voyage avec une foule de détails. « Nous avons fait une brève escale à Djibouti pour décharger une infime partie de la cargaison qui devait ensuite être réacheminée par avion au Nord du pays et nous avons ensuite navigué dans le Golfe d'Aden, passé le Cap Guardafi, et longé la côte orientale africaine. La mousson de Sud-Ouest et le courant de Somalie nous ont contraints à tirer des bords au large. Mer très grosse, vents de surcroît force 9 à 10, tangage violent, paquets de mer sur pont et panneaux, rien ne nous sera épargné », se souvient le commandant.



### How LA BRIANTAIS paved the way for humanitarian aid in Somalia

**R**etired captain **Hervé Claeysen** recounts the most memorable trip of his career, when his ship LA BRIANTAIS carried humanitarian aid to Mogadishu in 1992. He recalls the two weeks he spent in this port under siege by rebel bands, marked by the kidnapping of one of his men.

Today, Somalia is notorious for its pirates, but eighteen years ago, the country was in the news because of the ravages wrought by drought and civil war. With 1.5 million inhabitants under threat of starvation, aid organizations stepped in and the French government chartered LA BRIANTAIS, a small cargo vessel belonging to Louis Dreyfus Armateurs, to take food aid to the stricken people. Little did her captain **Hervé Claeysen** know that this trumper, more used to plying the waters along the West African coast, would soon be in all the headlines...

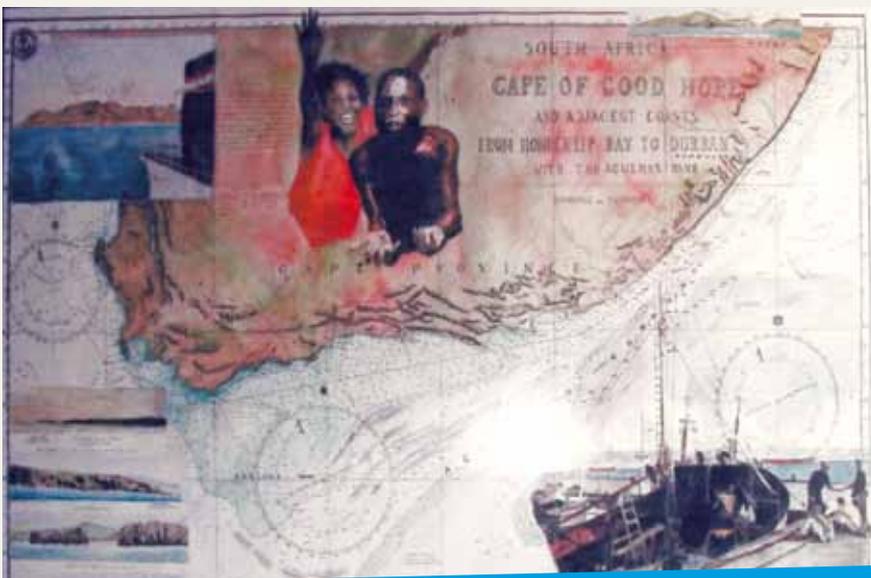
LA BRIANTAIS sailed from the port of Marseilles laden with 2,200 tonnes of pasta, rapeseed oil, rice, biscuits, milk-based baby food and powdered milk. She reached Mogadishu – the first ship to do so – on August 4<sup>th</sup>, after enduring atrocious conditions in the Indian Ocean. In his logbook, Hervé Claeysen wrote that “the most beautiful city on the east coast of Africa seems from a

A ce stade, lui et ses 17 hommes d'équipages n'ont pas idée de ce qui les attend à l'arrivée. Le 4 août 1992, LA BRIANTAIS mouille enfin à un mille de Mogadiscio. Dans ses *Carnets de voyage au long cours*, Hervé Claeysen décrit le spectacle de désolation qu'il découvre à la jumelle : « (...) la plus belle cité de la côte orientale de l'Afrique m'apparaît de loin comme une ville morte. Un navire échoué, battu par les lames, le nez relevé dans un dernier défi, complète ce décor sinistre ». Il accostera quelques heures plus tard avec des milices en guise de comité d'accueil. A l'époque, deux chefs rebelles s'affrontaient et le port était tenu par des militaires dangereux appartenant au clan de Mohamed Fard Aidid. « (...) Je vis une scène digne d'un western, lorsque je me rends, entouré de miliciens, le doigt sur la détente, dans les locaux portuaires, afin de payer au représentant d'Aidid, ce qui est désigné comme frais de port, salaires des dockers, prestations diverses... et qui est tout simplement une rançon pour avoir le droit de sauver des vies », note le commandant dans ses carnets.



L'ambiance était lourde, surtout en fin d'après-midi, lorsque les miliciens armés étaient défonceés au khat. Les militaires mâchaient du matin au soir ces « feuilles du plaisir » bourrées d'amphétamines qui les rendaient particulièrement dangereux. Par précaution, le commandant Claeysen avait consigné son équipage à bord.

Vu le climat de terreur et d'insurrection, le navire servait d'entrepôt pour protéger les marchandises des pillards. Le cargo servit même de refuge à une équipe de télévision, victime d'une prise d'otages avec le chef mécanicien du bord, **Patrick Lapache**. Ils étaient partis ensemble au marché de Mogadiscio à la recherche de nouvelles aussières lorsque des coups de feu ont été tirés sur le toit de leur véhicule. Entièrement dépouillés de leurs biens, ils ont ensuite été retenus durant plusieurs heures dans un bâtiment. « Les ravisseurs voulaient se valoriser par un fait d'armes », explique le commandant qui, à l'issue de cette prise d'otages, a accepté de loger à bord la reporter **Francine Froment** et son équipe. La passerelle de LA BRIANTAIS servit également de salle de presse et de réception lors de la venue de Bernard Kouchner, à bord. Le ministre de l'action humanitaire, relatera cet événement quelques semaines plus tard dans les colonnes de *Paris Match* : « Nous avons accueilli, dans le port où l'on s'assassine, le premier bateau national d'aide, LA BRIANTAIS, qui venait de France en tirant des bords tant la houle et les vents de l'océan indien étaient forts. Plus de 2000 tonnes de nourriture. Une première goutte d'eau. »



distance to be completely devastated. A stranded ship battered by the waves, her bow sticking up in a final act of defiance, completes the desolate scene."

When they docked a few hours later, they were greeted by trigger-happy militia

men high on qat and made to pay what amounted to "a ransom for the privilege of saving lives".



Such was the climate of fear and insurrection that the ship was used as a warehouse to protect the goods from looters. She became a refuge for a television crew who had briefly been taken hostage, together with the ship's chief mechanic, while looking for hawsers in the city market, and even served as a temporary press room for **Bernard Kouchner**, then Minister of State with responsibility for humanitarian action. In an interview with *Paris Match*, following his return from the Somali capital, the minister described the arrival of "the very first national humanitarian vessel in this port where people were killing each other. LA BRIANTAIS had sailed from France, braving heavy seas and strong winds, to bring over 2,000 tonnes of food - the first drop in the ocean".



De haut en bas : Bernard Kouchner, alors ministre de la santé et de l'action humanitaire, a lancé un appel auprès des armateurs pour envoyer de l'aide humanitaire en Somalie. / L'équipage de LA BRIANTAIS, composé de marins turcs et français, faisait véritablement corps lors de cette escale interminable à Mogadiscio en août 1992. / « Carnets de voyage au long cours » d'Hervé Claeysen. Ouvrage publié aux Editions du Carabe. <http://www.carabe.fr>, mail : [editions@carabe.fr](mailto:editions@carabe.fr) / From top to bottom: Bernard Kouchner, then Minister for humanitarian action launched an appeal to shipowners to send humanitarian aid to Somalia. / The crew of LA BRIANTAIS, composed of Turkish and French nationals, displayed great unity during their interminable stay in Mogadishu in August 1992.

# DES SOLUTIONS MARITIMES SUR MESURE



**LouisDreyfus**  
**ARMATEURS**

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 vrac, projets industriels, transbordement, câbles sous-marins, recherche sismique, remorquage de haute mer, navires rouliers, services réguliers de passagers.

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