Louis Dreyfus ARMATEURS

LE MAG

Cetragpa, vaisseau amiral de Louis Dreyfus Armateurs

Flagship Cetragpa

Autoroute de la mer
Nantes – Gijón : En avant toute !
Full speed ahead

ABG LDA : Haldia, un bon début
Operations begin at Haldia

Roger Chapelet,
Peintre par amour de la mer
Seascapes

DÉCEMBRE 2010
DECEMBER 2010

N°4

SOMMAIRE / CONTENTS

01. / P. 4 à 6 ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

Autoroute de la mer Nantes – Gijón : En avant toute ! / *Full speed ahead*

02. / P. 7 à 11 ZOOM / CLOSE-UP

Cetragpa, vaisseau amiral de Louis Dreyfus Armateurs / *Flagship Cetragpa*
Vrac... du commencement de l'aventure maritime à la naissance de Cetragpa / *The early days*
Les temps modernes : Des vraquiers de toutes les tailles / *Modern Times: Bulk carriers large and... larger still*
Eramet – Cetragpa : Modèle de partenariat industriel / *Eramet: The very model of a modern major partnership*
Isabelle et Claire : Des guides dans la nuit / *"Time is money"*
Franck Tirard : Entre analyse et anticipation / *Reading the future*

03. / P. 12 à 15 AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

ABG LDA : Haldia, un bon début / *Operations begin at Haldia*
Charbon et sel débarquent à Cherbourg / *A terminal worth its salt*
Deux grues indonésiennes pour Carbograneles / *Carbograneles gets a welcome lift*
LD Travocean / *LDTVO moves into offshore wind energy*
Fairmount Marine à toute vitesse / *New speed record for Fairmount Marine*
FAIRMOUNT FUJI à la recherche d'un cargo disparu / *Derelict tanker found*
Deux marins chez les aviateurs / *In the cockpit*
VILLE DE BORDEAUX reprend du service / *Ro-ro on the go again*

04. / P. 16 et 17 PROFILS / PORTRAITS

Tanguy Ribau : Histoire d'un mordu de natation et de navigation / *In the swim*
Jonathan Claquin : Tout pour la musique ! / *Why LD Lines really rocks*

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

Une nouvelle vie après LDA / *Life after LDA*
Calais : Rencontre au sommet entre terriens et marins / *A day in the life...*
Cyril Bernard cartonne au marathon de Nice / *Marathon man*

06. / P. 22 et 23 SILLAGE / SHIP'S WAKES

Roger Chapelet, Peintre par amour de la mer / *Seascapes*

Le Mag N° 4 - Décembre 2010 / www.lda.fr
Rédacteur en chef : Pierre Géhanne / Lemag@lda.fr
Crédit photos © LDA - LD Lines - REA - Eric Houri - L!gnes - Focalive - Dominique Le Brun, Editions Glénat, Galerie 26 - Fairmount Marine
Conception rédactionnelle : L!gnes / **Conception graphique :** Groupe C2 360 - 2, avenue Elsa Triolet - 13008 Marseille / www.groupec2-360.com

ÉDITO

ALAIN LE GUILLARD
Directeur Général

UN MONDE D'INCERTITUDES

Pour cette quatrième édition du « MAG » LDA, nous avons choisi de lever le voile sur le transport maritime de vracs secs, cœur de métier de Louis Dreyfus Armateurs.

Le vrac est un monde éminemment volatil, surtout ces dernières années, fait d'incertitudes autant sur le prix des matières premières que sur les frets. Les taux de location des navires pouvant varier très fortement à la hausse comme à la baisse selon les conditions du marché. Les cycles raccourcissent et les amplitudes augmentent. Les prix s'envolent un jour et s'effondrent le lendemain. L'impact de facteurs exogènes sur nos métiers est de plus en plus violent. Un monde dans lequel le respect de la parole donnée (« *my word is my bond* ») et les valeurs d'éthique et de droiture, qui sont celles de la maison Louis Dreyfus depuis son origine, semblent se perdre.

Face à l'ampleur des risques liés à cette volatilité du marché, **Philippe Louis-Dreyfus** a souhaité, depuis une quinzaine d'années, s'engager vers la diversification en développant des activités de « *shipping industriel* » en partenariat avec de grands noms de l'industrie française ou européenne dans la recherche sismique, la pose et la réparation de câbles sous-marins, le transport des éléments de l'A380, etc., assurant ainsi un socle de stabilité pour LDA. Mais cette stratégie de diversification ne nous fait pas perdre de vue que le marché du vrac sec reste une priorité que Cetragpa est chargé de pérenniser et de faire prospérer. Nous y parviendrons aussi en concevant des solutions innovantes à l'image des ports offshore que nous avons développés en Indonésie et en Colombie depuis de nombreuses années, et que nous essayons d'implanter en France aujourd'hui à Cherbourg, ou bien à travers des partenariats qui nous permettent d'accéder à d'autres métiers tel celui d'opérateur portuaire en Inde.

Dans le journal de bord de Louis Dreyfus Armateurs, de longs chapitres ont été écrits sur le transport de charbon et de minerai de fer. Des nouveaux challenges nous attendent... D'autres pages à écrire...

Je vous souhaite une très bonne lecture ainsi qu'une très bonne année 2011.

Alain Le Guillard

A VERY UNCERTAIN WORLD

In this 4th issue of LDA's "LE MAG" we wish to focus on dry bulk transportation, Louis Dreyfus Armateurs' core business.

The bulk market has always been very volatile, especially in recent years, where uncertainty permanently surrounds raw materials prices and transportation costs and where vessels' daily revenues can vary strongly up or down depending on the fast changing market conditions. Cycles are shortening and variations are ever greater. One day prices take off before collapsing the day after. A world also where the ethical values of rectitude and honesty based on *"my word is my bond"*, all typical and ever present Louis Dreyfus values, seem to be fading away.

To avoid the growing risks of such volatility in the market, **Philippe Louis-Dreyfus** has sought to diversify, by developing over the past 15 years *"industrial"* shipping activities. To this effect, joint ventures with major French or European industry leaders have been created in such fields as seismic research, submarine cable laying and maintenance, transportation of Airbus 380 parts, etc., all destined to provide LDA with the stability needed to allow sound and sustained growth.

But, despite such diversification, dry bulk transportation will remain a priority which Cetragpa has a mission to further develop and perpetuate. This objective will also be reached through such innovative solutions as the offshore ports that have been in operation in Indonesia and Colombia for many years or that are now being developed in Cherbourg in France or through joint ventures that will give access to new activities, such as becoming a major port operator in India.

In Louis Dreyfus Armateurs' logbook, long and successful chapters have already been written about coal and iron ore transportation. New challenges lie ahead of us... Many more pages need to be written up.

I hope this 4th issue will make for interesting and pleasant reading and offer all our readers sincere Season's Greetings and our best wishes for the New Year.

Alain Le Guillard

Dossier spécial autoroutes de la mer /
Special feature on motorways of the sea

Autoroute de la mer Nantes – Gijón : En avant toute !

C'est parti pour les autoroutes de la mer. Inaugurée le 16 septembre dernier à Nantes Saint-Nazaire, la ligne relie trois fois par semaine cette région au port espagnol de Gijón offrant 14 heures de détente aux transporteurs routiers et touristes durant la traversée du Golfe de Gascogne. Embarquement immédiat…

Bienvenue à bord du NORMAN BRIDGE. Ce ro-pax, autrefois employé sur la ligne Boulogne – Douvres par LD Lines, effectue depuis le 16 septembre 2010, trois rotations par semaine dans chaque sens entre la France et l'Espagne. Après à peine deux mois d'exploitation, les remorques sont au rendez-vous avec des trafics supérieurs aux prévisions faites par la compagnie.

Ce nouveau pont maritime sur l'Atlantique vise à désengorger le passage des Pyrénées et les axes autoroutiers, l'A10 en particulier. « *Nous visons 13 000 camions la première année et 100 000 à 150 000 par an à terme. Notre ambition est de positionner très rapidement un deuxième navire afin de proposer un départ par jour aux transporteurs routiers* », a indiqué **Christophe Santoni**, le 16 septembre dernier, lors de l'inauguration du service.

Ce jour-là, les agents portuaires français ligériens, qui protestent contre la réforme des ports engagée par le gouvernement, avaient décidé de jouer les trouble-fête en empêchant la venue du secrétaire d'Etat aux Transports Dominique Bussereau. Aux côtés de l'Espagne, la France s'est engagée dans cette nouvelle ligne en subventionnant ce service à hauteur de 30 M € sur trois ans. L'Europe a également apporté un abondement de 4 M € dans le cadre du programme européen Marco Polo 2. « *Il faudrait que les navires soient considérés comme des infrastructures de transport et financés comme telles. D'autre part, il reste à étudier un mécanisme d'incitation pour les transporteurs routiers, par exemple l'Ecomer* », plaide depuis plusieurs années **Philippe Louis-Dreyfus**.

Grenelle de l'Environnement, Grenelle de la Mer, Union pour la Méditerranée, programme européen Green Corridor… Le développement du cabotage pour réduire les gaz à effet de serre fait l'unanimité tant en Europe que dans les autres pays du bassin méditerranéen. « *Les autoroutes de la mer améliorent à la fois le bilan sécurité et le bilan énergétique* », ajoute le président.

Ce coup de pouce au démarrage permet de proposer des tarifs tout à fait compétitifs comparé au transport terrestre avec un coût de passage de 540 € pour une remorque non accompagnée, contre 450 € la remorque accompagnée, restauration et hébergement compris, soit environ 30 % de moins que par la route. Moins cher et aussi plus rapide. Lorsqu'il faut 24 heures à un chauffeur pour parcourir les 1 000 km qui séparent Nantes de Gijón, le NORMAN BRIDGE ne met que 14 heures durant lesquelles les chauffeurs sont alors au repos. Qui dit mieux ?

Full speed ahead

The Nantes – Gijón motorway of the sea (MoS), intended to reduce congestion on the motorways crossing the Pyrenees, improve road safety and reduce greenhouse gas emissions, is already surpassing predictions. At its launch ceremony in Saint-Nazaire on September 16th, LD Lines' managing director Christophe Santoni had declared, *"We're aiming for 13,000 lorries the first year and between 100,000 and 150,000 in the long term"* and indicated that he hoped a second ship would soon be added to supplement the NORMAN BRIDGE, which currently makes three weekly sailings in each direction.

The launch of this service has been a costly business. In January 2010, for example, the Nantes Saint-Nazaire port authority opened a new MoS-dedicated ro-ro berth complete with check-in booths and car parks, that had cost 16 million euros to

Fret et passagers sont au rendez-vous de la deuxième autoroute de la mer. / The second motorway of the sea is proving popular with passengers and freight customers.

Depuis le lancement du service, le ro-pax a accueilli essentiellement des transporteurs espagnols, portugais, irlandais et britanniques. La commercialisation axée initialement sur la Galice et les Asturies en Espagne et sur le Portugal s'étendra à la Castille et au León. L'originalité de cette ligne réside dans son caractère mixte, puisque le navire propose des traversées au grand public. Et depuis le lancement de la ligne, les clients espagnols ne se sont pas privés de rejoindre Eurodisney près de Paris ou le Futuroscope de Poitiers. Quant à Gijón, c'est l'une des destinations les plus *hype* du moment, à l'image de la movida catalane il y a quelques années. Il suffit, pour s'en convaincre, de quitter le port du Musel et de partir à la découverte du village typique de la côte cantabrique, de flâner sur la promenade de San Lorenzo ou de goûter aux spécialités culinaires locales.

Bruxelles salue la volonté entrepreneuriale de LD Lines

Le service Nantes – Gijón a reçu le soutien de l'Union européenne à travers le programme Marco Polo qui accorde à LDA 4,17 M € pour le fonctionnement de la ligne entre 2010 et 2013.

« Marco Polo aide à combler les pertes financières des premières années où, comme dans la plupart des projets, les débuts sont difficiles car il faut mobiliser des coûts fixes importants et convaincre les opérateurs de transport routier de passer par la mer. C'est un projet phare en Europe car il s'agit d'une des toutes premières autoroutes de la mer reliant deux grands axes », a indiqué lors du lancement officiel de la ligne **Patrick Vankerckhoven**, directeur de l'Unité Marco Polo au sein de la Commission européenne. Chaque année, Bruxelles dispose d'un budget de 65 M €. *« Nous pouvons soutenir 20 à 25 projets maritimes ou ferroviaires »*, précise le responsable européen.

Nouveau poste roulier à Nantes

En janvier 2010, le Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire inaugurait un nouveau poste roulier, le poste 4, dédié à l'autoroute de la mer vers Gijón. Au total, 16 M € ont été engagés pour mettre à niveau les terre-pleins et construire quatre aubettes pour l'enregistrement des transporteurs et véhicules de tourisme.

build. **Philippe Louis-Dreyfus** has been arguing for some years now that ships should be *"regarded as transport infrastructures and funded accordingly"*. His words have not fallen on deaf ears, as both the French and Spanish governments have injected money into the scheme to cover the heavy initial expenditure. Regarding the Bay of Biscay MoS as a *"flagship project"*, the EU has provided a further 4,17 million euros for the period 2010-13, as part of its Marco Polo 2 programme to promote the intermodal transport system. As the unit's director, **Patrick Vankerckhoven**, emphasises, *"Marco Polo can help to compensate for financial losses in the early years"*. These various subsidies have made it possible to offer attractive incentives to potential customers in the form of unbeatable rates: 450 euros, for instance, for a driver-accompanied trailer, including meals and a cabin. This price represents two thirds of the cost of the 1,000-km journey by road, which also takes almost twice as long. Drivers have the added benefit of being able to rest and relax during the 14-hour crossing.

The main customers so far have been Spanish, Portuguese, Irish and British hauliers, and their numbers are likely to swell, as the marketing effort is extended to a larger hinterland. Tourists have also been quick to see the benefits of the new ferry, with Spanish customers taking advantage of the service to visit Eurodisneyland near Paris and the Futuroscope in Poitiers. In the other direction, Gijón is also a fashionable destination: the original fishing village is just minutes away from the main port of El Musel, and the local cuisine is well worth sampling.

De haut en bas : Philippe Louis-Dreyfus aux côtés de Patrick Vankerckhoven, directeur de l'Unité Marco Polo au sein de la Commission européenne. / Le NORMAN BRIDGE relie trois fois par semaine Nantes Saint-Nazaire à Gijón. / From top to bottom: Philippe Louis-Dreyfus alongside Patrick Vankerckhoven, head of the Marco Polo unit at the European Commission. / The NORMAN BRIDGE makes three return sailings each week between Nantes Saint-Nazaire and Gijón.

GP Trans « Moins de temps perdu et d'usure pour nos matériels »

Spécialiste des transports internationaux entre la France et le Portugal, GP Trans fait partie des afficionados de l'autoroute de la mer entre Nantes et Gijón avec près d'une dizaine de remorques chargées par semaine dans les deux sens sur le NORMAN BRIDGE.

« Nous apprécions cette autoroute de la mer car elle représente un gain de temps appréciable. Nous gagnons une journée par la mer et nous réduisons l'usure de nos semi-remorques. Nous exploitons ce service maritime au maximum et, lorsqu'il sera quotidien, nous pourrions faire basculer une quinzaine de remorques sur les vingt qui transitent entre la France et l'Espagne », souligne **Franck Papon**, responsable d'exploitation de Proditrans qui possède une filiale, Ozocargo, à Anadia au Portugal. Lorsque les chauffeurs arrivent à Gijón, après avoir respecté leurs temps de repos, ils sont prêts à repartir pour un temps de service, c'est-à-dire assurer la livraison jusque chez les clients.

Depuis le lancement de la ligne, les chauffeurs de GP Trans, portugais pour la plupart, ont sympathisé avec le personnel navigant. *« Mes chauffeurs sont très contents de prendre le bateau car ils apprécient de se reposer alors que leur engin avance sans être au volant ! Mes gars trouvent l'équipage vraiment sympa »*, ajoute Franck Papon qui avait déjà testé les traversées maritimes entre Nantes et Vigo. *« Nous pensions aux modes alternatifs depuis longtemps au sein de l'entreprise et le maritime est plus fiable que le rail-route »*, ajoute-t-il. GP Trans, qui exploite 23 ensembles routiers, relie les régions Normandie, Bretagne et Pays de Loire. A bord des camions sont chargés des produits chimiques, de l'agroalimentaire et des matériaux.

Dans le sens Portugal – France, la société transporte beaucoup de pièces détachées, des carrelages et autres matériaux. GP Trans est une filiale créée il y a quatre ans par Proditrans dont le siège se trouve à Saint-Jean de la Ruelle près d'Orléans (45).

150 camions par an pour Finsa

Finsa, leader dans la transformation de produits forestiers, expédie son fret depuis quatre usines situées en Galice. Installée à Saint-Jacques-de-Compostelle, Finsa est devenue adepte de la ligne Gijón – Saint-Nazaire. *« Le service maritime contribue à la réduction des accidents de la route, réduit les délais de livraison et autorise la circulation le dimanche, ce qui nous permet de disposer de la marchandise à l'arrivée le lundi. Il contribue aussi à la réduction des émissions polluantes des transports routiers »*, explique **José Manuel Torres Reboredo**, responsable transport du groupe Finsa qui organise chaque année l'acheminement de 2 200 camions entre la France et la Galice. *« Cette ligne nous permet de servir des clients situés dans les Pays de la Loire, en Bretagne et Basse-Normandie soit environ 150 camions par an »*, ajoute le responsable transport. Finsa a réalisé un CA de 735 M € en 2009 et compte environ 4 000 employés.

GP Trans et Finsa sont devenus adeptes de la ligne Nantes – Gijón. / GP Trans and Finsa have both become regular customers of the Nantes – Gijón service.

Satisfied customers

One of the new motorway of the sea's converts is GP Trans, a subsidiary of the Proditrans road haulage firm based near Orleans that operates between France and Portugal. Up to ten of its trailers travel in each direction each week on board the NORMAN BRIDGE.

"We like this motorway of the sea because it saves so much time. It cuts journey times by a whole day and reduces the wear and tear on our trailers", according to GP Trans operations manager **Franck Papon**. *"We're already making maximum use of this service and once they've graduated to daily sailings, we'll be able to transfer fifteen out of the twenty trailers that travel between France and Spain each week"*, adding that sea transport is *"more reliable than rail / road transport"*. As the trip counts as a rest period, as soon as they arrive in Gijón, the company's drivers can make their deliveries to customers. An unexpected bonus is the strong bond that has developed between the drivers, most of them Portuguese, and the ferry crew.

150 trucks per year

Finsa, established in Saint-Jacques-de-Compostelle, is a leader in the transformation of forestry products which are shipped from four plants located in Galicia. Finsa has become a keen user of the Gijón – Saint-Nazaire line. *« This innovative maritime service contributes to reducing road pollution and accidents, shortening delivery times and allows transit on Sundays which permits the cargoes to be delivered on Mondays »*, explains **José Manuel Torres Reboredo**, in charge of transportation logistics at Finsa, which requires the use of 2,200 trucks a year between France and Galicia. José goes on to say that *« this line allows us to better serve clients in the Pays de la Loire, Brittany and Lower Normandy and this trade represents 150 trucks per year »*. Finsa employs 4,000 people and it recorded turnover of 735 million euros in 2009.

02. ZOOM / CLOSE-UP

Cetragpa, vaisseau amiral de Louis Dreyfus Armateurs / *Flagship Cetragpa*

Vrac... du commencement de l'aventure maritime à la naissance de Cetragpa

Acheter et revendre du blé. Léopold Louis-Dreyfus se lance en 1851 dans le négoce international des céréales. Conscient de la nécessité de proposer aussi la prestation de transport à ses clients, il se tourne dans les années 1880 vers le maritime en affrétant des vraquiers destinés à acheminer les cargaisons traitées alors par les 83 bureaux LD dans le monde. Aujourd'hui, le transport de vrac représente plus de la moitié du chiffre d'affaires de Louis Dreyfus Armateurs.

Au début du 20ème siècle, les volumes deviennent de plus en plus importants et les destinations toujours plus lointaines. Pour ces raisons, Léopold Louis-Dreyfus acquiert en 1903 son premier navire : le CAROL 1er, nommé ainsi en témoignage de l'amitié qui le liait au roi de Roumanie. L'Armement maritime devient progressivement un centre de profit ainsi que le support logistique de la maison Louis Dreyfus et fait construire dans les années 30 des navires ultra modernes de 8 000 tonnes de port en lourd.

> *« Gearbulk exploita jusqu'à 55 navires »*

Après la deuxième guerre mondiale et la disparition de plusieurs navires torpillés dans les convois de l'Atlantique, **Pierre Louis-Dreyfus** s'est attaché à reconstruire la flotte Louis Dreyfus en commandant plusieurs unités auprès de chantiers français et étrangers. *« Nous avons été le premier armateur occidental à commander un navire neuf à des chantiers japonais en 1949 ! »*, racontent **Jean-Marc Scordia** et **François-Olivier Braunschvig**, respectivement *executive vice-president* et *chairman* de Cetragpa.
Une autre étape importante a été l'aventure Gearbulk dans les années 60. Cette société créée par LDA et ses associés norvégiens **K.G. Jebsen** et **Mowinckel**, a imaginé et fait construire des navires à l'avant-garde de la modernité avec leurs cales parfaitement lisses, aux formes parallélépipédiques, faciles à nettoyer et facilitant l'arrimage de tous types de cargaisons (vracs secs, tuyaux, conteneurs, marchandises palettisées, bobines de papier ou d'acier, blocs de granite...). Une autre des originalités de ces navires Gearbulk résidait dans leurs deux portiques roulants de grande capacité et capables de se déplacer sur toute la longueur du navire. Toute première expérience de pool d'armateurs au sein du groupe LD, Gearbulk exploita jusqu'à 55 navires au plus fort de son succès. Cette aventure s'est achevée pour LDA par sa sortie du pool en 1989, le marché du transport maritime étant alors extrêmement déprimé. Le concept Gearbulk vit toujours mais désormais sous le contrôle du géant japonais MOSK.

The early days

It was in 1851 that Léopold Louis-Dreyfus first became involved in the international cereal trade. It soon became obvious that transport was the key to success, and in the 1880s, he began chartering bulk carriers to ship the cargoes processed by the 83 LD offices worldwide. Today, bulk shipping accounts for more than half of LDA's turnover.

By 1903, the business has expanded sufficiently for Léopold to purchase his first ship, the CAROL I, named after his friend the King of Romania. The shipping business became increasingly important, and a series of ultramodern 8,000-tonne vessels were built in the 1930s. As several of these were torpedoed during WWII, **Pierre Louis-Dreyfus**, who was now at the helm, set about rebuilding the fleet. *"We were the first western shipping line to order a new ship from a Japanese shipyard!"* recall **Jean-Marc Scordia** and **François-Olivier Braunschvig**, Cetragpa's executive vice-president and chairman.
1968 saw the creation of Gearbulk by LDA and its Norwegian associates **K.G. Jebsen** & **Mowinckel** to operate a fleet of ultramodern open hatch gantry craned ships. A major dip in the market in the late 1980s prompted LDA to leave the consortium, which is now controlled by the Japanese giant MOSK.
The brainchild of two French shipping consortia, Cetragpa was born in 1972. Both sides had realized the importance of pooling their resources and sharing

Louis Dreyfus a démarré le transport maritime de vrac en 1880. Cent trente et un ans plus tard, l'activité ne cesse de se développer. / Louis Dreyfus "embarked" on bulk shipping back in 1880. One hundred and thirty-one years later, the company continues to go from strength to strength.

Cetragpa, fondée en 1972, est issue du rapprochement de deux pools d'armateurs français : l'Agpa (CGT et Worms) d'un côté, et Cetramar – composé par Louis Dreyfus, Rothschild (SAGA), les Chargeurs Réunis & l'Union Navale – de l'autre. L'Union Navale, créée après la deuxième guerre mondiale, représentait les intérêts des importateurs de charbon (ATIC) qui en achetaient de grandes quantités aux Etats-Unis.

> *« Contrats à long terme avec les sidérurgistes japonais et coréens »*

Les armateurs français, à l'instigation de Louis Dreyfus, avaient compris la nécessité de joindre leurs moyens et de mettre en commun leurs relations privilégiées avec les gros importateurs français (EDF, Pechiney, Sacilor, Pont-à-Mousson, Pompey, Total, Solmer...) pour mieux affronter la concurrence. Ils voulaient aussi bénéficier de la longue expérience du tramping international que possédait déjà Louis Dreyfus. Au début des années 80, Cetragpa exploita en permanence une vingtaine de navires Capesize et une douzaine de Panamax. Cette flotte moderne et la garantie de sérieux et de solidité des membres de Cetragpa lui a permis de participer de façon privilégiée et active à l'approvisionnement des sidérurgies japonaises et coréennes au travers de nombreux contrats à long terme. Rares étaient alors les armateurs étrangers à être acceptés par les plus actifs et exigeants clients d'Asie. A partir de 1985 et sous l'effet de la crise prolongée, les partenaires de Louis Dreyfus se sont peu à peu retirés de Cetragpa. Certains pour se concentrer sur d'autres secteurs tels que les transports pétroliers tandis que d'autres abandonnaient toute activité maritime. Resté seul à bord, Louis Dreyfus a pris le contrôle de Cetragpa fin 1987.

Les temps modernes : des vraquiers de toutes les tailles

Près de 15 millions de tonnes de vracs sont transportées chaque année par les navires de Cetragpa. Pour moitié, la flotte est constituée de navires Capesize de 180 000 tonnes environ dédiés au transport du minerai de fer et du charbon. Outre ces marchandises, les Panamax, Supramax et Handysize, plus souples, approvisionnent aussi les clients en céréales, bauxite, phosphate, clinker, bois, aciers...

Pendant la première moitié du XX^{ème} siècle, les cales des vraquiers Louis Dreyfus renfermaient essentiellement des céréales. C'est vers les années 80 que le groupe s'est tourné vers le transport de charbon et de minerai de fer, avec des lieux de consommation de plus en plus éloignés des lieux d'extraction.
Les coûts d'extraction sont tels dans les mines à ciel ouvert qu'il est beaucoup plus avantageux d'acheter du charbon en Afrique du Sud ou en Australie et de miser sur des gros volumes pour faire baisser le coût du transport.

« Le transport maritime est un des rares domaines dans lequel il est possible de réaliser d'énormes économies d'échelle. La course au gigantisme a commencé dans les années 70 avec le transport pétrolier, puis le vrac sec et atteint maintenant le transport maritime conteneurisé », explique **Jean-Marc Scordia**.
Les schémas de transport aussi ont radicalement évolué en quarante ans. Les clients industriels qui ne sont plus propriétaires de navires doivent confier à des armateurs sélectionnés des contrats de transport dont les durées peuvent aller jusqu'à vingt ans. *« Louis Dreyfus a été le premier armateur à signer un contrat de 22 ans portant sur la fourniture de charbon à une centrale électrique »*, ajoute Jean-Marc Scordia.

their contacts with key French importers, such as EDF, Pechiney, Sacilor and Total, in order to survive the fierce competition. Louis Dreyfus' long experience of tramping was also to prove invaluable.
By the early 1980s, Cetragpa was operating twenty Capesize and twelve Panamax ships. Its reputation for integrity earned it major long-term contracts to supply Japanese and Korean steelmakers at a time when few foreign shipping lines were patronized by these highly demanding Far Eastern customers. Over the years, the other consortium members gradually pulled out, leaving Louis Dreyfus in sole charge of Cetragpa since 1987.

Modern Times: Bulk carriers large and... larger still

Cereals continued to make up the "bulk" of cargoes until the middle of the 20th century, but in the 1980s, the group started carrying coal and iron ore, as the distance between mining regions and end-users started to grow.

For such is the expense of open-cast mining that it is far more cost-effective to buy coal in Australia or South Africa, especially since carrying large volumes reduces shipping costs. *"Shipping is one of the few areas where it's possible to make huge economies of scale"*, explains **Jean-Marc Scordia**. *"The race to build ever larger ships began in the 1970s, first with oil tankers, then with dry bulk carriers and now container ships"*.
Over the last forty years, many industrial companies have ceased to operate their own fleets and so now have to rely on shipping lines, entering into contracts that may last up to twenty years. Cetragpa is the preferred partner of many such firms, due to its long experience and specialist knowledge. *"We can provide a pragmatic, competitive solution tailored to our customers' needs"*, emphasises **François-Olivier Braunschvig**, while Jean-Marc Scordia points out that *"we were the first company to sign a twenty-two-year contract to supply coal to a power station"*.
Today, nearly 15 million tonnes of bulk materials are carried each year by Cetragpa ships. Half of these are 180,000 dwt Capesize vessels dedicated to carrying iron ore (two thirds of total volume) and coal, while the remaining Panamax, Supramax and Handysize ships offer more flexible use, carrying cereals, bauxite, alumina, phosphate, cement, sand, clinker, timber, steel, and so forth. If none of the available ships in the fleet corresponds to a customer's needs, Cetragpa will charter one on the international market. To support the fleet, other carefully selected ships are also chartered for longer periods, sometimes exceeding ten years. Next year, for example, Cetragpa will take delivery of the Japanese-built Capesize LAKE D, which is being chartered for twelve years.

Jean-Marc Scordia, executive vice-president de / of Cetragpa.

Cetragpa est présent dans ce secteur qui permet d'éviter les fluctuations du marché et sa réputation internationale est unanimement reconnue. « *De la longue pratique du transport maritime de LDA, nous tirons une compréhension du métier que nos clients apprécient. Nous pouvons aussi puiser dans les compétences de ses départements spécialisés tels que bureaux d'études et des affaires industrielles, juridiques, financiers, assurances et nous pouvons apporter une solution de transport pragmatique, compétitive et adaptée aux besoins de notre clientèle* », tient à souligner **François-Olivier Braunschvig**.

> *« Ethique et moralité, deux valeurs fondamentales »*

La pratique quotidienne de l'organisation des transports contractuels a également changé. Autrefois, les navires faisaient la navette entre le lieu de production et le pays de consommation pour un client dédié. « *A présent, notre métier consiste à puiser dans notre flotte et y sélectionner le navire qui convient le mieux pour effectuer tel ou tel type de transport* », explique M. Scordia. Et d'ajouter : « *Si, ponctuellement, aucune unité de notre flotte n'est disponible, nous nous approvisionnons temporairement sur le marché international de l'affrètement et sélectionnons le navire le plus adapté pour les clients en dimension, date et position* ».

La variété de la flotte permet de répondre aux exigences spécifiques des différents clients. Outre une dizaine de Capesize de 180 000 tonnes de port en lourd, Cetragpa exploite des navires de taille plus modeste : des Panamax (de 70 à 80 000 t), des Supramax (de 50 à 60 000 t) et des Handysize (20 à 35 000 t).

Ces navires sont destinés à servir les industriels (centrales électriques, usines sidérurgiques et groupes miniers) et les « *affréteurs-opérateurs* ». Leur choix fait l'objet d'un soin attentif. Sur la quinzaine de millions de tonnes directement transportées chaque année par Cetragpa, le minerai de fer représente actuellement les deux tiers, le charbon et autres vracs 5 Mt et les produits divers 1 Mt. Bauxite, alumine, ciment, sable, bois sciés et concentrés spéciaux (cuivre...) font partie des cargaisons régulièrement transportées. Aujourd'hui, Chine et Inde constituent de loin les premières destinations des navires de Cetragpa.

Pour étayer sa flotte, Cetragpa a largement recours à des affrètements de navires pour des durées pouvant parfois dépasser 10 ans. La plus grande attention est toujours portée au choix des navires, de leurs propriétaires et managers et des chantiers où ils sont construits. Cette année, Cetragpa a pris livraison en février du LAKE HAKONE, un navire de 28 000 tonnes construit au Japon et affrété pour huit ans. Son sister ship, le LAKE DEER a été lancé en décembre et le LAKE D, Capesize de 180 000 tonnes, rejoindra la flotte Cetragpa pour douze ans après sa livraison au Japon en mai prochain.

Cetragpa : Une trentaine de personnes à Suresnes

Près de la moitié de l'effectif Cetragpa est affectée à la partie commerciale. En contact direct avec le monde des grands groupes miniers ou industriels qu'ils rencontrent régulièrement, ou via des courtiers spécialisés, les collaborateurs cherchent, négocient et gèrent des chartes et contrats d'affrètement de toutes durées et volumes.

Ils veillent en permanence à trouver les meilleurs emplois pour les navires, à en négocier au mieux les termes et à les faire respecter par les clients, tâche parfois délicate en période de crise. Une fois les cargaisons ou les navires négociés, les opérateurs commencent à intervenir avec la lourde tâche de veiller à la bonne exécution des voyages (préparation des escales, achat des soutes, calcul des surestaries, respect des instructions de voyage, facturation...).

Si la compagnie dispose depuis plus de 20 ans d'un représentant à Sydney pour être plus proche de l'immense et lointain marché australien, c'est depuis deux ans que Cetragpa s'est doté d'un département analyse. Il doit aider à répondre de manière appropriée à la complexité des marchés des frets et anticiper au mieux leurs évolutions à court et moyen terme.

Afin de se rapprocher des gigantesques et prometteurs marchés asiatiques, et anticipant que Singapour deviendrait une place maritime majeure, LDA y a ouvert Cetragpa Asia en 2007. Quatre personnes se consacrent aujourd'hui à y développer des affaires nouvelles en particulier dans le secteur des vraquiers de moyen tonnage.

Certes, Cetragpa bénéficie de clients solides et fidèles, de collaborateurs compétents et motivés et de navires de qualité, mais sens de la mesure et du « *timing* » demeurent essentiels. « *La volatilité des frets maritimes, en particulier ceux du vrac, est*

Running a tight ship

Cetragpa employs more than thirty people at the Suresnes headquarters, half of whom work in sales and marketing. Their mission is to keep all the ships busy, negotiate the best possible terms and ensure that customers respect them – not easy in a recession!

Once a cargo has been matched with a ship, the operators set about organizing the trip, preparing stopovers, purchasing bunker fuel, calculating demurrage, and so on.

François-Olivier Braunschvig, chairman de / of Cetragpa.

comparable à nulle autre, ce qui peut jouer des effets bénéfiques comme pervers sur le marché comme pour certains armateurs. Il faut garder le sens commun et le sens de la raison pour éviter de commander trop de navires, comme entre 2006 et 2008 », tient à souligner **Edouard Louis-Dreyfus**.
Le directeur général du groupe ajoute : *« LDA, contrairement à beaucoup d'autres armateurs, a pris la décision de vendre dans un marché haut, pour recommander dans un marché nettement plus bas comme celui d'aujourd'hui ».*

Eramet – Cetragpa : Modèle de partenariat industriel

Cetragpa travaille depuis plus de 16 ans pour Eramet, groupe minier et métallurgique français, et plus particulièrement pour sa filiale néo-calédonienne SLN. Après des débuts modestes en Australie et au Vietnam, la relation industrielle établie aujourd'hui est très forte et empreinte de confiance permettant de répondre aux besoins de la SLN et de proposer des solutions novatrices, sophistiquées, voire audacieuses synonymes de meilleurs services et de compétitivité.

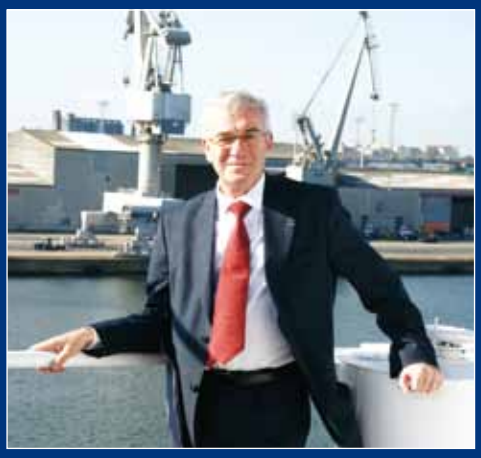
« Nous combinons selon nos besoins affrètements au voyage et à temps. Pour monter ce genre d'opérations, il faut avoir une confiance totale en son partenaire. Nous avons mis en place de véritables pôles d'excellence entre industriel, courtier, armateur et vendeurs installés à Paris pour des affaires qui se situent à 20 000 kilomètres de la capitale », commente **Hervé Thoraval,** directeur achat transport d'Eramet.
Chaque année, Cetragpa achemine 600 000 tonnes de charbon australien vers la Nouvelle Calédonie pour le compte à la fois de la SLN et de la centrale thermique de Prony Energies, filiale d'Enercal. S'y ajoutent également quelques cargaisons par an d'anthracite chargé dans la Baie d'Along au Vietnam et destiné aux usines métallurgiques de SLN. Avec pour devise de *« bien servir le client »*, Cetragpa n'hésite pas à prêter main forte aux deux navires SLN transportant le minerai de nickel entre des centres miniers de Nouvelle Calédonie et Nouméa, où se trouve l'usine du groupe. *« Ce n'est pas par hasard que nous faisons des affaires avec Cetragpa. La compagnie dispose de moyens dans l'océan Pacifique qui correspondent à nos besoins. Ce sont des Handysize de 30 000 tonnes environ qui permettent d'accéder à Doniambo, Thio et Thiébaghi, ports de Nouvelle-Calédonie à faible tirant d'eau »*, conclut Hervé Thoraval.
Alors que Cetragpa bâtit une partie de son avenir en Asie du Sud-Est, Eramet nourrit de grands projets en Indonésie avec en prévision la construction d'une usine à Weda Bay. Eramet, là encore, s'appuiera sur l'ancrage de Cetragpa en Indonésie et sa connaissance ancienne et approfondie du pays.

Isabelle et Claire Des guides dans la nuit

Toujours vigilantes, disponibles et rigoureuses... Isabelle et Claire font partie de la quinzaine d'opératrices et opérateurs qui œuvrent principalement pour Cetragpa et LD Commodities et pour quelques autres filiales de LDA. Interlocutrices privilégiées des commandants, elles racontent leur métier auquel elles vouent une vraie passion.
Prenant le relais du service affrètement, les membres de cette équipe veillent en permanence et à distance au bon déroulement des voyages et des escales des navires qui leur sont confiés. *« Nous contactons le commandant et l'instruisons de son voyage à savoir où aller chercher une cargaison et à quel port de destination elle doit être déchargée. Nous lui fournissons toutes les informations nécessaires à son voyage : les caractéristiques de la cargaison, les impératifs commerciaux, les*

Cetragpa boasts a large customer base, high-quality ships and a skilled and highly motivated workforce, but never rests on its laurels. In 2007, for example, it opened Cetragpa Asia in Singapore, conscious of Southeast Asia's huge potential, and two years ago it set up a research department, to analyze the complexities of the freight market and predict future trends.
The company has also developed a keen sense of timing over the years, selling high and buying low. As **Edouard Louis-Dreyfus** reminds us, *"Sea freight, especially bulk, is second to none in terms of volatility".*

Eramet – The very model of a modern major partnership



Cetragpa has been working for the French mining and metallurgy group Eramet, particularly its New Caledonian subsidiary SLN, for more than sixteen years. From modest beginnings, their association has blossomed into a full-blown partnership, based on innovative, sophisticated and often bold solutions.
Each year, Cetragpa carries 600,000 tonnes of coal from Australia to New Caledonia, together with shipments of anthracite from Halong Bay in Vietnam. *"It's no accident that we do business together"*, says Eramet's transports and logistics manager **Hervé Thoraval**. He explains that *"Cetragpa has ships in the Pacific Ocean that meet our needs"*, citing the Handysize vessels that can enter New Caledonian ports requiring a shallow draught. Cetragpa also boasts first-hand knowledge of Indonesia, which is likely to be of particular interest to Eramet in the future, given its scheme to build a nickel processing plant in Weda Bay.

"Time is money"

Were it not for **Isabelle Cipriani** and **Claire Golec**, LDA's captains would simply not know where to go next. *"We are the ones who tell them where to take on a cargo and which port to unload it at."*
There are fourteen operators in all, each with a *"portfolio"* of ships to handle. A graduate of

Hervé Thoraval, directeur achat transport d'Eramet. / Hervé Thoraval, Transport director for Eramet.

notices à servir, les contacts des agents locaux, la route par laquelle il va passer et les prévisions de soutage », expliquent **Isabelle Cipriani et Claire Golec**.
Chacune dispose d'un portefeuille de navires qu'elle gère en toute responsabilité, bien qu'en équipe, en veillant à l'optimisation des chargements et aux délais : le temps, c'est de l'argent. Isabelle, autrefois spécialiste du négoce de produits laitiers pour LD Commodities, a rejoint il y a cinq ans l'équipe des dix opérateurs chargés de piloter les quelques 115 navires affrétés en permanence par LD Commodities.
Quant à Claire, elle fait partie d'une équipe de quatre personnes chargées de veiller à la bonne exécution des contrats de transport de la trentaine de navires en opérations pour Cetragpa. Comme la moitié des opérateurs de Cetragpa, elle est diplômée de l'Institut du shipping, rattaché à l'Université de Nantes.
Toutes les deux s'accordent à dire qu'il s'agit d'un métier passionnant qui exige énormément de disponibilité et de réactivité compte tenu de l'importance des enjeux et du coût journalier des navires ! *« Nous devons souvent gérer des contentieux portant sur les écarts de poids au chargement ou les performances des navires. Et lorsqu'il y a un problème particulier, les agents et les commandants nous appellent immédiatement malgré les éventuels décalages horaires ! »*, ajoutent Isabelle et Claire qui depuis des années se sont familiarisées avec ces commandants du bout du monde qu'elles ne verront probablement jamais.

Franck Tirard : Entre analyse et anticipation

Franck Tirard occupe depuis mai 2008 un poste particulier chez Cetragpa. Sa fonction ? Triturer, croiser et analyser la masse d'information qui circule sur le marché du fret pour tenir informé l'équipe commerciale des évolutions significatives des prévisions. *« Le défi du job est d'essayer de suivre au plus près l'évolution de l'offre et de la demande, c'est-à-dire combiner des scénarios plausibles d'évolution de la flotte de navires avec des prévisions de tonnage à transporter, notamment en minerai de fer et en charbon. La prévision est une tâche délicate qui intègre des paramètres de marché souvent difficiles à quantifier. L'objectif est donc de fournir aux commerciaux des données fiables en estimant des fourchettes d'incertitude pour les aider à anticiper l'évolution de la tendance »*, explique Franck qui collabore avec ses collègues basés à Singapour.
La démarche volontaire de Cetragpa à vouloir s'affranchir un peu des chiffres établis par *« les autres »* (affréteurs, armateurs, courtiers, banquiers), a conduit Cetragpa à créer son propre service Recherche et avoir ainsi plus de recul pour faire le tri parmi les flots journaliers de données.
« Mieux maîtriser les chiffres en les validant soi-même, c'est développer un œil critique pour juger la fiabilité et la pertinence des chiffres des autres... pour idéalement se faire une idée du marché sans se laisser trop influencer », ajoute Franck.
Dans la continuité de cette démarche, Cetragpa développe en ce moment son propre outil d'analyse. Franck, en charge du projet, nous raconte :
« Cet outil informatique a pour mission de rassembler et croiser de multiples données du marché. A l'aide de fonctions graphiques puissantes, nous visualiserons et manipulerons en direct sur écran les chiffres de notre base sur l'évolution des données. Réfléchir tout seul c'est une chose, mais discuter à plusieurs c'est souvent bien plus efficace ».
Après un cursus en géosciences (IPGP-IFP) spécialisé en exploration pétrolière, Franck décide de suivre une formation commerciale à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris. C'est à cette occasion qu'il rentre chez LDA, pour un stage de fin d'études. Le milieu *« armateurs »* lui plaît et il décide de rester... c'était il y a quinze ans. Il passera par plusieurs services, le département Handysize LDA comme opérateur de navires, le Marketing Middle-East chez LDNégoce pour vendre des céréales, le service Projet LDA pour suivre l'exploitation des sites de transbordement off-shore de charbon et le contrôle de gestion du projet Airbus A380. Il retournera à ses premières amours en explorant cette fois... des chiffres... comme analyste de Cetragpa.

the Nantes Shipping Institute, like many of her colleagues, Claire looks after Cetragpa's thirty-strong fleet, along with three other operators. The remaining ten, including Isabelle, a former dairy products trader who joined the team five years ago, work for LD Commodities, in charge of the 115 ships it charters.
It is, they both agree, an exciting job, which requires fast thinking. *"We often have to deal with disputes arising from the ships' performances or discrepancies in cargo weight at the load port, and whenever a problem arises, the agents and captains call us straightaway, whatever time it is here!"*

Reading the future

Franck Tirard is a geoscientist by training, specializing in oil exploration, but a work experience placement with LDA at the end of a business course at the Paris Chamber of Commerce convinced him that the shipping industry was the place for him. That was fifteen years ago, and since May 2008, he and his Singapore-based colleagues have spent each working day analyzing and cross-referencing the huge volume of information circulating in the freight markets in order to keep Cetragpa's sales team informed of significant new trends. *"The challenge is to monitor changes in supply and demand as closely as possible (....) especially for coal and iron ore."*
Cetragpa set up its Research department so that it would no longer have to rely on other people's data and could examine the daily avalanche of facts and figures with greater objectivity. The next step will be to introduce its own analysis tool, which is currently under development. This will have *"powerful graphics functions"*, as *"a good graph is worth far more than a long series of figures"*. Franck is also hoping to initiate regular meetings with the Chartering team, arguing that two (or more!) heads are better than one.

De haut en bas : Isabelle Cipriani et Claire Golec, opératrices. / Franck Tirard, analyste. /
From top to bottom: Operators Isabelle Cipriani and Claire Golec. / Franck Tirard, analyst.

03. AU FIL DE L' EAU / DOWNSTREAM

ABG LDA : Haldia, un bon début

Depuis le 12 septembre, les vraquiers sont amarrés et les grues, chargeuses et camions sont à l'œuvre sur les quais d'Haldia (à l'ouest du Bengale) en Inde.

Les quais 2 et 8, concédés à ABG Haldia Bulks Terminals Pvt Ltd, filliale d'ABG-LDA, sont entrés en service en septembre dernier, après plusieurs mois de retard en raison de difficultés liées aux conservatismes locaux. Les ouvriers redoutaient l'arrivée d'un opérateur privé malgré l'annonce par la joint-venture franco-indienne de la création de 350 emplois sur le long terme.

« Le challenge est énorme en Inde car nous devons assurer une productivité de 20 000 tonnes par jour sur des navires partiellement chargés car la profondeur d'eau disponible dans la rivière n'est que de 6 mètres. Ce challenge est en passe d'être gagné dans un pays où la productivité est en moyenne très faible (6 000 tonnes par jour) et la main d'œuvre peu qualifiée. L'augmentation de la productivité implique un changement de mentalité et l'utilisation d'équipements jusqu'ici inconnus dans ce pays. Des solutions avec les syndicats et un apport de matériels neufs nous permettront de répondre à ce challenge », souligne **Jean-Michel Pap**, *operations manager* de LDA en Inde.

Le 12 septembre, le vraquier EVIKA a inauguré le quai 2 pour décharger 28 950 tonnes de charbon destiné à l'usine sidérurgique de Steel Authority of India. Quelques jours plus tard, l'HAMMONIA MALTA, chargé de 24 671 tonnes de charbon pour Tata Steel, a inauguré le quai 8. Onze navires ont été accueillis en 15 jours à peine, à la grande satisfaction de la Direction des Affaires Industrielles de LDA. *« Après une période de rodage nous avons augmenté les cadences. Ce sont les premiers quais mécanisés en Inde. Jusque-là, la manutention se faisait avec les grues de bord »*, explique **Olivier Morel-Jean**, directeur de la D.A.I. *« C'est une première car ABG-LDA assure là non seulement le déchargement des navires mais aussi le transport du quai vers la zone de stockage puis le chargement et la pesée des wagons et des trains à destination du client. Tout ceci pour le compte du Port d'Haldia (Haldia Dock Complex) qui a exprimé sa satisfaction devant les progrès réalisés en si peu de temps »*, a jouté Jean-Michel Pap.

Les deux quais ont été concédés fin 2009 et pour une durée d'au moins 10 années à ABG LDA, une joint-venture créée entre ABG Ports, le leader indien de la logistique portuaire, et Louis Dreyfus Armateurs. Les deux partenaires ont investi 34 millions de dollars dans l'équipement du site et entendent traiter 8 millions de tonnes de vracs par an sur le port d'Haldia.

Operations begin at Haldia

On September 12th, bulk carriers, cranes, loaders and trucks have started operations at Haldia dock, in India. After several months of delay due to local industrial unrest, berths 2 and 8 started to be operated last September by ABG Haldia Bulks Terminals Pvt Ltd, a subsidiary of ABG-LDA.
The Indian workers feared the arrival of a private company, despite the announcement of 350 new jobs in the long term.

"This is a tremendous challenge in India as we do have to ensure a productivity of 20,000 tonnes each day on ships not totally loaded due to the water depth which does not exceed 6 metres. This challenge is being met in a country where productivity is very low (6,000 tonnes a day) with mostly unskilled workers. Increasing productivity implies changes in mentality and the use of modern equipments which is unknown in this country.
Finding solutions with local unions, modern materials and equipment allow us to meet this challenge" emphasizes **Jean-Michel Pap**, LDA's operations manager for India.

The unloading of the vessel "EVIKA" at berth number 2 of 28,950 tonnes of coal dedicated to the plant of Steel Authority of India, was followed by the unloading of the "HAMMONIA MALTA", at berth 8, with 24,761 tonnes of coal for Tata Steel.
Eleven ships were handled in less than 15 days. *"After a break-in period, the pace of operations has increased. These are the first mechanized berths in India. Up to now, handling operations were handled by cranes onboard"* explains **Olivier Morel-Jean**, head of LDA's Industrial Business Department. It is a first for India as ABG-LDA, among other operations, handles loading and unloading of ships. The port authority has expressed satisfaction regarding the progress in so little time" adds Jean-Michel Pap.

The two berths have been conceded end of 2009 for a 10-year period to ABG-LDA, a joint venture created between ABG Ports, the Indian leader of port logistics and Louis Dreyfus Armateurs. Total investments amount to 34 millions dollars for the site equipment and the aim is to handle 8 million tonnes of bulk a year.

De haut en bas : Toute l'équipe se mobilise pour assurer une productivité de 20 000 tonnes par jour. / Puja, rituel de bénédiction avant le début des opérations. /
From top to bottom: The whole team has been pulling out all the stops to achieve productivity of 20,000 tonnes per day. / A Puja blessing ceremony before operations begin.

Charbon et sel débarquent à Cherbourg

Le VALERIA DELLA GATTA, panamax appartenant à la compagnie italienne Deiulemar, a inauguré le terminal multivracs de Cherbourg les 14 et 15 octobre 2010. En provenance de Russie, le navire est venu alléger à Cherbourg une partie de sa cargaison de charbon avant de reprendre la mer pour Rouen et y terminer son déchargement pour le compte d'Electrabel.

L'importateur Terval avait été contraint de modifier la route du navire en raison des conflits sociaux et a préféré Cherbourg à Anvers et Dunkerque. Le déchargement des 20 000 tonnes s'est fait à quai et non au large selon le projet initial de LDA.
Les oppositions et les procédures administratives ont retardé d'un an la mise en service du terminal offshore et, entre-temps, l'effondrement des achats britanniques de charbon est venu modifier la donne. *« Si nous avions pu démarrer l'an dernier, comme prévu, nous aurions été dans un tout autre contexte économique »*, regrette **Didier Aumont**, directeur de la SAS Port de Cherbourg.

« Les clients potentiels qui s'étaient manifestés n'ont pas pu attendre. Le marché britannique a entre-temps évolué : il y a eu un déstockage important de charbon et le prix du gaz est redevenu concurrentiel ce qui n'était pas prévisible », a indiqué **Alain Le Guillard,** directeur général de LDA.
Néanmoins, la compagnie a sécurisé un contrat sur deux ans de 100 000 tonnes de sel de déneigement en provenance d'Australie et destiné à saler les routes normandes. Des contacts ont également été pris pour des matériaux de carrière. Quant au projet initial de transbordement de charbon il est plus que jamais d'actualité. La grue flottante a pris place à trois milles des côtes après sa mise aux normes françaises.

Deux grues indonésiennes pour Carbograneles

Carbograneles, filiale colombienne de LDA, a pris livraison le 10 novembre 2010, des DONA FLOR et DONA ZELIA, deux grues jusqu'alors positionnées à Banjarmasin, au sud de Kalimantan (Borneo). Chargées sur une barge semi-submersible, elles ont navigué durant deux mois avant d'être mouillées au large du port privé de Prodeco, à côté des cinq autres grues du site.
C'est désormais une flottille de 7 engins de manutention qui est mise à disposition des exportateurs de charbon. Construite en 1970, DONA FLOR fut la première grue de transbordement au monde. Toutes deux sont dotées d'une capacité de levage de 25 tonnes permettant de transborder 12 000 tonnes de charbon par jour. L'arrivée de ces deux grues permet à Carbograneles de programmer pour 2011 les arrêts techniques des DONA ADRIANA et DONA LUCIA.

A terminal worth its salt

Cherbourg's new bulk terminal received its first customer on October 14th, in the shape of the Panamax VALERIA DELLA GATTA carrying a cargo of Russian coal. Although the floating crane for transhipment is now in place, the ship unloaded its coal directly onto the quayside.
Red tape had delayed the port's opening by a year, during which English demand for coal plummeted. *"There has been substantial destocking of coal and gas prices are once more competitive – something we hadn't bargained for"*, says **Alain Le Guillard**, LDA's chief executive officer.
Fortunately, the company has secured a two-year contract for 100,000 tonnes of road salt from Australia. Contracts for quarry products are also in the pipeline.

Carbograneles gets a welcome lift

November 10th saw the arrival in Colombia of the DONA FLOR and DONA ZELIA. These two floating cranes will be operated by LDA's subsidiary Carbograneles alongside five others outside the privately-run port of Prodeco. Each has a grab capacity of 25 tonnes, allowing the daily transhipment of 12,000 tonnes of coal. Their arrival will enable Carbograneles to take two cranes out of service for repairs.

De haut en bas : Le VALERIA DELLA GATTA a inauguré le terminal multivracs de Cherbourg les 14 et 15 octobre 2010. / Deux grues indonésiennes pour Carbograneles à Santa-Marta. / From top to bottom: On 14-15th October 2010, VALERIA DELLA GATTA is the first vessel to call at Cherbourg's new bulk terminal. / Two Indonesian cranes for Carbograneles.

LD Travocean

PREMIER CONTRAT SUR UN CHAMP D'ÉOLIENNES OFFSHORE

Le vent tourne pour LD Travocean qui depuis début septembre, et pour une durée de cinq mois, effectue les travaux d'ensouillage des câbles inter-éoliennes du champ de Walney, en mer d'Irlande.
Cette première phase du parc offshore construit par Dong Energy comprendra 51 éoliennes développant une puissance totale de 367 MW. Ce contrat est réalisé en partenariat avec la société hollandaise Visser Smit Marine Contracting, responsable de la pose et du tirage des câbles sous-marins sur les fondations qui supporteront les éoliennes. Dans le cadre de ce contrat, LD Travocean met en œuvre son nouveau robot sous-marin le ROVJET 605. Il s'agit d'un ROV d'ensouillage de 600 CV embarqué sur un navire DP2 affrété, le VOS SYMPATHY.

Fairmount Marine à toute vitesse

Les remorqueurs FAIRMOUNT ALPINE et FAIRMOUNT SHERPA, ont réalisé en juillet dernier une opération exceptionnelle. Partis de Trinidad, ils ont remorqué la plate-forme de stockage BALDER jusqu'en Afrique de l'Ouest à une vitesse moyenne de 7 nœuds avec des pointes supérieures à 8 nœuds à la plus grande satisfaction du client, Heerema Marine Contractors. « *Ce fut un réel plaisir de collaborer avec des "navires verts". Je tiens à remercier les commandants et leurs équipages pour un si bon service et leur professionnalisme* », a indiqué **Michiel Goedkoop**, responsable des opérations sur le FPSO BALDER au sein d'Heerema Marine Contractors.

FAIRMOUNT FUJI à la recherche d'un cargo disparu

Le 11 octobre 2010, le navire polyvalent FAIRMOUNT FUJI a été affrété pour participer aux opérations de recherche du cargo ATTALYA, qui a dérivé à l'issue d'une rupture de ligne de remorquage. Vers minuit, le FAIRMOUNT FUJI a appareillé de Cape Town dans le mauvais temps et a rejoint la zone où le cargo avait rompu son amarre. Sur place, point de navire. En suivant la dérive probable du navire, la persévérance du commandant et de ses équipes a payé. L'ATTALYA a été localisé le 15 octobre à 100 milles au large des côtes sud-africaines.

LDTVO moves into offshore wind energy

Since the beginning of September and for a five month-period, LDTVO is in charge of the cable burial operations of the offshore wind farm of Walney, in the Irish Sea. This is the first step of this offshore wind farm built by Dong Energy which consists of 51 wind turbines rated at a total of 367 MW.
This contract is being fulfilled in partnership with Visser Smit Marine Contracting, a Dutch company in charge of pulling and laying submarine cables for the wind turbine bases.
The new highly efficient ROVJET 605, on board the VOS SYMPATHY, a DP2 vessel is being used by LDTVO to perform this contract.

New speed record for Fairmount Marine

In July, FAIRMOUNT ALPINE and FAIRMOUNT SHERPA towed the SSCV BALDER from Trinidad to West Africa at record-breaking speed, averaging 7 knots. *"It was a pleasure working with both 'green vessels' "* said **Michiel Goedkoop**, of Heerema Marine Contractors, who praised their *"good service and professional attitude"*.

Derelict tanker found

On October 11th, the multipurpose salvage vessel FAIRMOUNT FUJI left Cape Town in bad weather to assist in the search operation for MT ATTALYA, lost after a towline snapped. After reaching the last known position, it followed the most likely drift pattern and found the ship four days later.

De haut en bas : LDTVO se diversifie dans la pose d'éoliennes offshore. / Interventions spectaculaires pour Fairmount Marine. / LD Travocean is now diversifying into the installation of offshore wind turbines. / Spectacular operations by Fairmount Marine.

Deux marins chez les aviateurs

Pour célébrer son quarantième anniversaire, Airbus a convié, le 19 septembre dernier, les 16 000 salariés du groupe, leurs familles et amis à une journée portes ouvertes sur les cinq sites de l'avionneur européen.

Passionnés d'aéronautique ou simples curieux, la découverte des arcanes d'Airbus a passionné 145 000 personnes qui ont répondu présentes pour visiter les usines d'assemblage et les avions. Les A320, A330, A340 et les deux poids lourds d'Airbus, Beluga et A380, ont effectué des vols de présentation sous le regard admiratif des invités.

Une journée au cours de laquelle les visiteurs ont découvert l'environnement et les métiers du constructeur et de ses partenaires dont Louis Dreyfus Armateurs qui assure le transport maritime des tronçons de l'A380 depuis les différents sites européens vers Pauillac. Qui mieux que deux de nos Commandants, **Franck Le Gras** et **Philippe Couet**, pouvait expliquer aux petits et grands le transport maritime du super jumbo ? C'est devant les maquettes des trois navires, VILLE DE BORDEAUX, CITY OF HAMBURG et CIUDAD DE CADIZ que les Commandants ont répondu aux questions de nombreux curieux et ont détaillé leurs traversées et escales, mais aussi leur vie à bord, tout ceci agrémenté d'anecdotes.

Cette journée de découverte et de partage a aussi permis aux Commandants d'échanger leur expérience avec leurs homologues au sein du cockpit d'un Beluga et de repartir avec la satisfaction d'avoir touché du doigt la chaîne du transport multimodal !

In the cockpit

To mark its fortieth anniversary, Airbus invited its employees and their guests to an open day on September 19th. 145,000 people toured the Toulouse assembly plant and watched the flying displays. Louis Dreyfus Armateurs is a key Airbus partner, shipping parts for the A380, and Captains **Franck Le Gras** and **Philippe Couet** were on hand to describe how this is done – with a few anecdotes thrown in. They also found time to swap stories with their counterparts in the cockpit of a Beluga wide-body airliner.

VILLE DE BORDEAUX reprend du service

Depuis le 8 octobre dernier, le VILLE DE BORDEAUX a repris du service en Méditerranée après une année d'inactivité à Saint-Nazaire en raison de la mise en ligne en 2009 du CIUDAD DE CADIZ, troisième navire de la série de rouliers commandés par Airbus, et de la réorganisation de la montée en charge du programme A 380.

« *Affrété par la compagnie Tomasos Transport & Tourism Lines (TTT Lines), le navire roulier achemine des remorques et des camions entre Naples et Catane. Il vient en renfort des deux ro-pax exploités sur la ligne régulière de TTT Lines* », explique **Jean-Louis Cadoret**, responsable de projets chez Fret-Cetam. Cet affrètement de 90 jours renouvelable encore trois mois permet à Airbus de réduire les coûts d'exploitation d'autant que les prévisions du constructeur européen ne prévoient pas son retour en flotte avant fin 2011.

Ro-ro on the go again

Ever since the CIUDAD DE CADIZ, the third Airbus ro-ro vessel, was delivered in 2009, the VILLE DE BORDEAUX has been standing idle. Now, however, it has been chartered by Tomasos Transport & Tourism (TTT) Lines to ply its Naples-Catania service for three, possibly six months, thus helping to reduce the aircraft manufacturer's operating costs.

De haut en bas : Les commandants, Franck Le Gras et Philippe Couet échangent leurs impressions avec le commandant du Beluga. / Des camions à bord du VILLE DE BORDEAUX. / From top to bottom: Captains Franck Le Gras and Philippe Couet swap experiences with the Beluga's captain. / Trucks loaded on board the VILLE DE BORDEAUX.

04. PROFILS / PORTRAITS

Tanguy Ribau : Histoire d'un mordu de natation et de navigation

2h47 mn. C'est le temps qu'il a fallu à Tanguy Ribau, jeune navigant de Louis Dreyfus Armateurs, pour faire le tour de l'île de Bréhat à la nage. Un défi qu'il s'est lancé juste après avoir obtenu, en juin 2010, son diplôme de cinquième année à l'ENMM et avant de reprendre la mer sur un navire sismique de CGGVeritas.

A 25 ans, **Tanguy Ribau**, a fait la « *Une* » cet été de la presse locale bretonne. Originaire du petit village breton de Loguivy, il s'est lancé un défi : parcourir à la nage les côtes de l'île de Bréhat, cet écrin de verdure qu'il aperçoit depuis la pointe de l'Arcouest. Il lui aura fallu moins de trois heures pour parcourir les 11 km de côtes en crawl, avec un fort courant et avec une eau à 15 degrés.

> « Ils m'ont donné le goût de l'aventure »

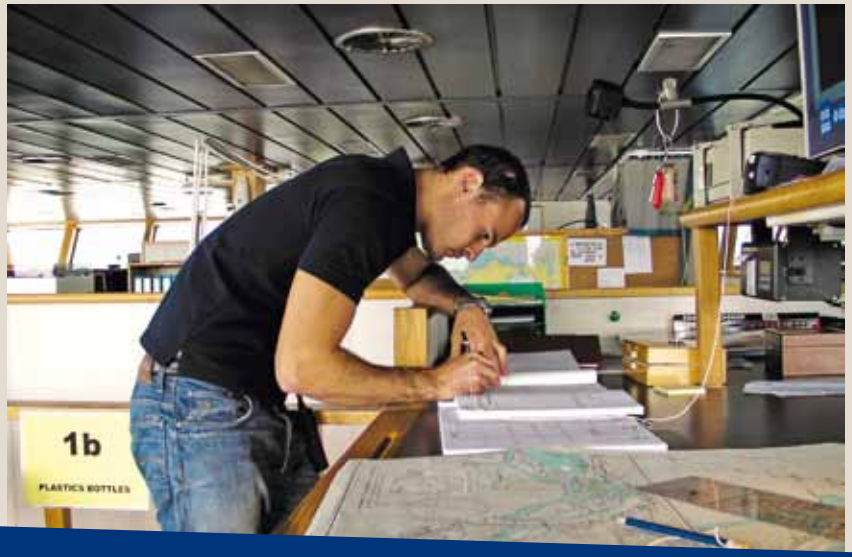
Pour réaliser cet exploit, cet ancien champion de France d'aviron s'est entraîné tout au long de l'année 2010 à Marseille où il suivait les cours de cinquième année à l'Ecole de la Marine Marchande.

Diplôme en poche, il a embarqué en septembre comme lieutenant workboat sur le CGG SYMPHONY, positionné en Angola. « *Je découvre ainsi le monde de la recherche pétrolière* », explique Tanguy qui a participé notamment au projet Neptune Canada, destiné à mieux connaître les océans.

Embarqué deux mois sur le LODBROG, il se souvient de ce qui fut « *une superbe expérience car Neptune est une première mondiale. J'ai découvert la Colombie Britannique et le Canada* », raconte-t-il.

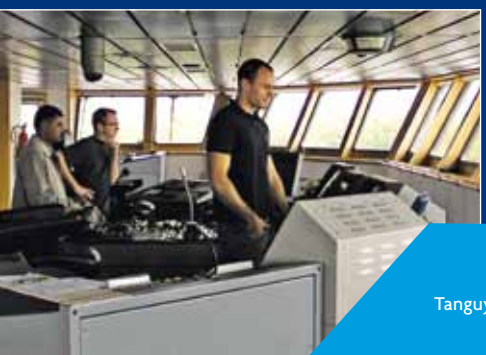
La mer ? Il est tombé dedans quand il était tout petit. « *Mon grand-père et mon oncle étaient commandants. Ils m'ont donné le goût de l'aventure, l'envie de découvrir des cultures et des horizons lointains* », explique ce grand gaillard d'1,92 m ! Il ressent lui aussi l'appel du large et embarque à 18 ans sur ERIC LD. Ce vraquier de Cetragpa l'emmène vers un premier périple de 78 jours dans le Pacifique. De Singapour à la Chine en passant par Port Hedland en Australie il découvre la vie de marin. « *Avec ce long voyage, j'ai réalisé que je ne m'étais pas trompé* », confie Tanguy Ribau.

Il découvre ensuite chez Bourbon le monde des releveurs d'ancre et partira quelques mois chez Brittany Ferries où il expérimente la navigation sur les car-ferries. Les liaisons en Manche ne sont pas vraiment sa tasse de thé. Il préfère l'aventure et les câbliers seront alors un terrain de jeu parfait. Il part ainsi rejoindre l'ILE DE BATZ aux Philippines comme chef de quart. « *Relier les pays entre eux avec des câbles en fibre optique, améliorer leur accès Internet est vraiment enrichissant et le travail est très technique* », raconte Tanguy. Puis il ira de Panama à Calais embarquer plusieurs milliers de kilomètres de câbles à bord avant de repartir pour de nouvelles aventures et de nouveaux défis. Le prochain ? Le tour d'une autre île de Bretagne. « *Ouessant ou l'archipel des Glénans...* », avance le jeune homme qui n'a pas froid aux yeux.



In the swim

Most students take a break after sweating for their finals, but not **Tanguy Ribau**, for no sooner had he graduated from the Merchant Navy college in Marseilles than this former French rowing champion swam eleven kilometres around the island of Bréhat, completing the distance in slightly under three hours, despite strong currents and chilly waters.



With a sea captain uncle and grandfather, he clearly has seawater in his veins. *"They gave me a taste for adventure, the desire to discover other cultures and distant horizons"*. Now twenty-five, he began his seafaring career at the age of eighteen, on board the Cetragpa bulk carrier ERIC LD.

His first voyage took him to Singapore, China and Australia, and *"I realized then that I'd made the right choice"*. Less taken with life on board cross-Channel ferries, he moved on to cable-layers (*"technical, but really enriching"*), and since September, he has been working on CGG SYMPHONY, in Angolan waters, and thinking about which island to swim around next.

Tanguy Ribau, un champion de natation à bord de nos navires. / Swimming champion Tanguy Ribau also sails LDA vessels.

Jonathan Claquin : Tout pour la musique !

Riffs de guitares, saxo déjanté, voix envoûtante… Serendip, groupe de rock fondé il y a près de deux ans, se produit depuis 2010 sur la scène parisienne. Le fondateur de ce band n'est autre que Jonathan Claquin, chargé de la communication de LD Lines. Embarquement immédiat dans son univers musical.

Connaissez-vous vraiment Jonathan ? Ses allures de jeune homme sage titulaire de deux Masters cachent en réalité un saxophoniste confirmé. En effet, le responsable de la communication de LD Lines, depuis 2008, joue à la fois du saxo alto, ténor et baryton.

Après avoir multiplié les collaborations ces dernières années, il a choisi de fonder son propre groupe composé de cinq musiciens. « *J'ai connu le guitariste* **Mahmoud** *alors que je jouais dans un groupe de reprises.* **Michael**, *batteur et* **Willy**, *bassiste, nous ont rejoint. Puis nous avons passé une annonce pour trouver* **Aurélie**, *notre chanteuse. Ainsi est né Serendip, en référence à un conte persan qui signifie que le hasard et la sagacité peuvent nous conduire à des découvertes inattendues* », explique Jonathan.

Leur rock énergique, endiablé, est largement inspiré de leurs influences musicales des fifties à aujourd'hui : AC/DC, Deep Purple, Led Zeppelin, ZZ Top, Metallica… Mélodies et textes, en anglais, sont le fruit de la collaboration des cinq musiciens.

Tous les dimanches matins, les cinq acolytes se retrouvent en studio dans le Val d'Oise pour répéter leurs compositions. Après une première session réussie à l'*Abracadabar* à Paris, ils se sont produits le 21 juin lors de la Fête de la Musique à Eaubonne (95) et sont remontés sur scène le 4 juillet dernier au *Pix Bar*. Ils ont également participé à leur tout premier tremplin rock, « *Fallenfest* », à Saint-Ouen.

Un premier album « *Live in St-Ouen* »

L'accueil chaleureux du public les a encouragés à poursuivre l'aventure également sur CD. « *Nous venons tout juste de sortir notre premier album en novembre intitulé Live in St-Ouen* », souligne enthousiaste Jonathan qui n'en est pas à sa première « *galette* ». En effet, il poursuit en parallèle sa collaboration au sein de *Palomenia*, son groupe de gospel composé de neuf musiciens qui compte déjà trois albums à son actif et une série de concerts dans toute la France.

> “Nous organisons des concerts à but caritatif”

« *Nous organisons des concerts au profit d'associations à but caritatif* », explique Jonathan qui s'est produit en avril dernier avec *Palomenia* sur la scène de Cognac. Quittera-t-il un jour LD Lines pour une carrière musicale professionnelle ? « *Non. Je souhaite que la musique reste un hobby. Nous avons tous de notre côté des vies professionnelles. Nous souhaitons simplement nous produire cinq à six fois par an* », conclut Jonathan.

Pour découvrir les morceaux, photos, extraits de concerts et l'atmosphère de *Serendip*, rien de plus simple. Il suffit d'aller sur le site de *Serendip*, entièrement conçu par notre expert en com ! **http://www.myspace.com/serendipband**

CD « *Live in St-Ouen* », disponible au prix de 8 €, auprès de Jonathan Claquin.

Why LD Lines really rocks

Marketing and communication manager at LD Lines since 2008, **Jonathan Claquin** has two MAs under his belt and cuts a suitably serious figure. But beneath his clean-shaven, besuited exterior beats the throbbing, pulsating heart of rock music, for Jonathan is also a talented saxophone player whose group, *Serendip*, has recently leapt into the big time, playing gigs in Parisian clubs and bars since the beginning of this year. Made up of guitarist **Mahmoud**, drummer **Michael**, bass player **Willy** and singer **Aurélie**, *Serendip* is heavily influenced by AC/DC, Deep Purple and Led Zeppelin, and all its songs are written in English. It derives its name from a Persian tale which recounts how chance and wisdom can lead us to make unexpected discoveries. The two-year-old group's recent success has led to a first album in November. Jonathan himself already has recording experience, though in a rather different genre: his nine-strong gospel group *Palomenia* has no fewer than three records to its name. *"What I like about Palomenia is that the proceeds of our concerts go to charity"*. Despite his musical commitments, Jonathan has no intention of leaving LD Lines for the stage.

"I intend to keep it as a hobby. All of us hold down full-time jobs – we just want to perform five or six times a year". If you would like to hear a sample of Serendip's music, why not visit its Website, entirely designed by Jonathan:

http:///www.myspace.com/serendipband

Jonathan Claquin fait vibrer les salles parisiennes avec son groupe Serendip. / Jonathan Claquin wows Parisian audiences with his group Serendip.

05. LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

Une nouvelle vie après LDA

Après avoir voyagé durant douze ans pour monter des projets au sein du Département des Affaires Industrielles, **Wim Hazebroek** a posé sac à terre le 15 octobre dernier. A 64 ans, il a estimé qu'il était temps de rejoindre Poortugaal, son port d'attache... aux Pays Bas.

Danièle Frank a quitté LDA le 16 décembre dernier après 43 ans et deux mois passés au service technique. Sa longévité au sein de la compagnie lui avait même valu un article dans une précédente édition du MAG. Une nouvelle vie bien méritée pour la doyenne des salariés de la compagnie, aussi discrète qu'efficace. Danièle va mettre le cap vers les Côtes d'Armor où elle vient de faire l'acquisition d'une maison pour vivre une retraite heureuse.

Georges-Olivier Bourgain, 61 ans, a lui aussi décidé de voguer vers de nouveaux horizons après 37 années passées au sein de la *« Dreyfus »*. Entré comme employé de bureau en 1973, il est devenu chef du personnel navigant... sans avoir navigué, sauf comme passager sur le FRANÇOIS LD pour une tournée des Grands Lacs ! *« J'ai tout appris au sein de LDA. Cette Maison à laquelle je suis très attaché m'a permis de m'exprimer et m'a autorisé des initiatives ! »*, souligne celui que l'on a toujours surnommé « GOB ».

Virage à 180° pour **Patrick Le Scraigne**. A la tête de la Direction des Affaires Industrielles et à l'origine des développements de LDA en Indonésie et en Colombie, Patrick a quitté la compagnie au printemps dernier pour entamer lui aussi une nouvelle vie. Il a troqué sa casquette pour la toque puisqu'il dirige désormais un hôtel restaurant à Huelgoat, *« Le Bretagne »*.

2010, une bonne année dans un environnement difficile

Nous avions choisi d'embarquer les sédentaires du siège pour une mini croisière fluviale sur la Seine le 7 décembre dernier lors de la traditionnelle cérémonie des vœux au personnel. **Philippe Louis-Dreyfus** a rappelé à quel point l'année 2010 avait été contrastée dans le transport maritime, plutôt clémente dans le transport de vrac, cœur de métier du groupe mais difficile pour les lignes régulières. Il s'est félicité du bon démarrage des opérations de manutention en Inde et de la deuxième autoroute de la mer. Il n'a pas manqué de saluer les salariés partis cette année à la retraite et a accueilli une dizaine de nouveaux embauchés, rappelant au passage que la Maison LDA emploie à présent 2 300 personnes dans le monde dont 1 500 en France.

Cette année encore, une tombola a permis aux plus chanceux de gagner un séjour à Gijón, des articles de maroquinerie ou encore des stylos de marque. La soirée s'est achevée dans une ambiance surchauffée à faire fondre la neige sur le pavé parisien !

Life after LDA

Wim Hazebroek has spent the last 12 years all around the world looking for and developing industrial projects for LDA. Now 64, he has decided it is time to settle in Poortugaal, his home town in... Holland.

43 years and 2 months: this is the record time **Danièle Frank** has devoted to LDA and spent entirely with the Technical Department, as detailed in LE MAG's previous issue. Danièle will now head off to enjoy her new life in a recently acquired house in the Côtes d'Armor.

After 37 years devoted to LDA, **Georges-Olivier Bourgain** has set sail for new horizons. Despite having never been at sea, except for a short journey through the Great Lakes years ago on board the François LD, *« GOB »* as he was known, has, for many years, managed the Crewing Department, a key function. He was also popular within the company for his unequalled sense of humour.

180° turn for **Patrick Le Scraigne**. Having initiated and managed LDA's industrial projects, particularly in Indonesia and Colombia, Patrick left the company earlier this spring and embarked on a new life. Wearing a chef's hat now, he runs *« Le Bretagne »*, the hotel restaurant he owns at Huelgoat.

Christmas party onboard...

The traditional Christmas party organized for LDA headquarters staff took place this year onboard a river boat, where President **Philippe Louis-Dreyfus** reminded them that 2010 had been fairly good for bulk transportation but more difficult for ro-pax lines. During his speech, he also

De haut en bas : Les jeunes retraités de LDA ont des projets plein la tête. / Fête de fin d'année sur la Seine / From top to bottom : Newly retired LDA staff have plans for the future. / Christmas party on the river Seine.

welcomed the good start of the new motorway of the sea between Saint-Nazaire and Gijón as well as of port operations in India.
It was also the occasion to welcome officially the new staff who had recently joined the LDA Group, which now employs around 2,300 people worldwide.
Just before the dancing began, the annual and traditional tombola allowed several lucky staff to win, among other prizes, a package holiday to Spain on the new line with three nights in a four-star hotel.

L'Honneur et le Mérite...

Jean-Pierre Laffaye, directeur des opérations de Cetragpa, a été reçu dans l'Ordre de la Légion d'Honneur par **Philippe Louis-Dreyfus**, Président de LDA et Officier de la Légion d'Honneur, qui lui a remis les insignes de Chevalier lors d'une cérémonie qui s'est tenue fin novembre dans l'emblématique salle des maquettes à Suresnes en présence de sa famille, ses amis et quelques collègues. « *Il faut savoir se montrer digne de cet honneur ; le poids de cette médaille impose de se tenir toujours droit* » conclut Jean-Pierre Laffaye.

Gildas Maire, Directeur Général finance et administration de LDA, a été nommé Chevalier dans l'Ordre National du Mérite. C'est **André Maire**, son père, Chevalier de la Légion d'Honneur, ancien commandant et ancien directeur général adjoint de l'Armement Louis Dreyfus, qui lui a remis les insignes de l'Ordre.
La cérémonie a eu lieu le 3 décembre dernier dans les salons du Musée de la Marine.

Medals of Honour

Jean-Pierre Laffaye, general manager of operations and claims at Cetragpa, was appointed *"Chevalier de la Légion d'Honneur"* and received the medal from President **Philippe Louis-Dreyfus**, himself *"Officier de la Légion d'Honneur"*. The ceremony took place at the end of November in Suresnes, at the LDA headquarters. *"You have to prove yourself worthy of this honour"*, declared Jean-Pierre Laffaye.

Gildas Maire, CEO finance and administration of LDA, received, on December 3rd the medal of *"Chevalier de l'Ordre National du Mérite"* from his father **André Maire**, himself *"Chevalier de la Légion d'Honneur"*, a former captain and former executive vice president of LDA, in presence of his family, friends and colleagues who met for this occasion at the Musée de la Marine in Paris.

De haut en bas : Jean-Pierre Laffaye fait Chevalier de la Légion d'Honneur par Philippe Louis-Dreyfus. / Gildas Maire décoré du Mérite. / From top to bottom: Philippe Louis-Dreyfus welcomes Jean-Pierre Laffaye as a new member of the *"Légion d'Honneur"*. / French Order of Merite awarded to Gildas Maire.

Rencontre au sommet entre terriens et marins

Afin de se familiariser avec l'univers des câbliers de la compagnie Alda Marine, vingt collaborateurs des différents services de Suresnes ont embarqué une journée sur l'ILE DE BATZ et l'ILE DE BRÉHAT, amarrés à Calais, port de chargement des câbles sous-marins.

Dès l'arrivée, les employés ont été surpris par la petite taille des navires, comparés aux grands Capesize du groupe. Petits par la taille certes, mais grands par la technologie ! Les commandants **Philippe Guitton** et **Pierre Emmanuel Dautry**, assistés d'**Aymeric Toumit**, nouvel adjoint au Capitaine d'Armement, ont joué les guides d'un jour en expliquant le positionnement dynamique et en dévoilant les entrailles des navires. Salle des machines, moteurs, passerelle... une vraie revue de détail sous l'œil intrigué, voire amusé des marins.

Pour **Catherine**, assistante du Président, **Lorena** de la DAI ou **Philippe**, opérateur chez Cetragpa, ce fut une vraie découverte. « *Super impressionnant* », lâchera **Isabelle**, opératrice. Quant à **Syntia** et **Claire** d'Alda Marine, elles ont jugé cette visite indispensable. « *J'ai appris beaucoup de choses et j'y vois beaucoup plus clair* », a ajouté Syntia.

Grandes retrouvailles à Manille

Comme chaque année, à l'approche des fêtes, Louis Dreyfus Armateurs a organisé le 3 décembre dernier à Manille une grande soirée à l'attention des navigants philippins du groupe et de leurs familles. Cent cinquante personnes étaient présentes, en costume de pirate, thème de la soirée et où le déguisement le plus réussi a été récompensé. Durant le dîner de gala, animé par des acrobates, une

A day in the life...

Twenty employees from the Suresnes headquarters recently spent a day in Calais on board the cable layers ILE DE BATZ and ILE DE BRÉHAT, enjoying guided tours by their two captains, ably abetted by the new deputy personnel manager **Aymeric Toumit**.

They were surprised at how small the ships were, but also at the amount of technology on board. **Isabelle**, who works as an operator, found it *"really impressive"*, while **Syntia** from Alda Marine said she had learned a lot. *"It's all much clearer to me now"*.

Let's dance again in Manila

About 150 Filipino seamen and their wives celebrated Christmas on December 3rd on the occasion of the annual party organized in Manila by Louis Dreyfus Armateurs representatives, **Hans Haase** (director), **Aart Broek** (representative) and **Monic Bautista**, who is in charge of LDA fleet.

LDA France headquarters was represented by **Alain Coatanhay** (fleet general manager), **Ganor Ginat** (marine personnel manager) and Aymeric Toumit (deputy personnel manager).

De haut en bas : Visite à Calais des câbliers. / Célébration de fin d'année pour les navigants à Manille. /
From top to bottom: Visit on board cable-layers in Calais. / End of year party for sailors in Manila.

06. SILLAGE / SHIP'S WAKES

Roger Chapelet (1903-1995), Peintre par amour de la mer / *Seascapes*

Roger Chapelet est devenu peintre de marine par hasard… Il a vingt-quatre ans lorsqu'il rend visite à son frère, officier radio à bord d'un cargo mixte, le ROLLON. Le coup de cœur du jeune parisien pour les ambiances maritimes est immédiat. Durant ses 65 ans de peinture, il s'attachera à transmettre aux terriens les vibrations de la mer. Louis Dreyfus Armateurs, en association avec la ville et le port du Havre, viennent de lui consacrer une exposition.

Après Perros-Guirec en 2009, Le Havre vient de rendre un hommage à **Roger Chapelet**, un des plus grands peintres de marine du XX^{ème} siècle avec **Marin Marie** et **Albert Brenet**. Du 9 octobre au 12 décembre 2010*, l'Espace André Graillot au Havre a présenté au public « *au fil des voyages…* », une exposition retraçant une grande partie de l'œuvre du peintre versaillais grâce à la collaboration de Louis Dreyfus Armateurs, fervent collectionneur des toiles du maître.

Roger Chapelet découvre sa vocation au détour d'une visite sur les quais de la Joliette à Marseille où l'attend son frère. Puis il décide de le retrouver dans les ports européens où il fait escale. Il fréquentera Saint-Malo à la recherche d'un embarquement pour Terre-Neuve. Il cible alors les morutiers, derniers grands voiliers traditionnels de l'époque.

Il peindra les grandes places portuaires nord européennes : Le Havre, Anvers et Rotterdam. Mais vue du quai, la mer n'a pas la même saveur qu'au large. Il franchit la coupée sa palette à la main. « *Savoir peindre la mer ne s'acquiert qu'en naviguant, et pas n'importe comment !* », écrira-t-il.

En 1938, Roger Chapelet met le cap vers le Québec à bord du CHARLES LD et embarquera ensuite sur le vraquier PIERRE LD. Le peintre fut un témoin privilégié de la vie à bord et il avait la chance de ne pas connaître le mal de mer ! Il immortalise avec sa gouache les navires de la compagnie portant les prénoms de la famille Louis-Dreyfus. Son œuvre est riche. Une trentaine de ses tableaux illustrent les navires de la Maison LD. A quai, en mer ou même en cours de construction aux Chantiers de la Loire…

« ***Claude Boquin***, *ancien directeur de l'Armement, m'a fait découvrir les œuvres de Roger Chapelet. Sa peinture procure un réel plaisir. Son esthétique est douce. Ses tableaux étaient bien souvent un assemblage de ses nombreux croquis* », commente **Pierre Géhanne**, ancien navigant tout comme le peintre.

**L'exposition est le fruit d'un partenariat entre l'Association du Musée Maritime et Portuaire, la Galerie 26 à Paris et le Grand port maritime du Havre avec le soutien de la Ville du Havre et de LD Lines, filiale ferries du groupe Louis Dreyfus Armateurs. Durant l'exposition, les passagers, embarquant pour Portsmouth au départ du Havre sur le navire LD, se sont vus offrir une visite gratuite de l'exposition Roger Chapelet.*

It was quite by chance that Roger Chapelet (1903-95) became a marine artist. At the age of 24, he had gone to Marseilles to see his brother, a radio operator on board the ROLLON, and he was so taken with the port's ambiance that he started travelling to his brother's other European ports of call as well, immortalizing them on canvas.

Reasoning that *"you can only learn to paint the sea by sailing on it"*, he set sail the following year for Quebec, on board the CHARLES LD.

Roger produced thirty paintings of LD ships out at sea, at the quayside or under construction. His travels to exotic places led to an increasingly colourful palette, as we guess from his description of Casablanca *"melting away in the roseate fires of the setting sun, the land shrouded in a purple haze and the sun sinking into gold and orange clouds"*.

In the early 1930s, he started receiving commissions for shipping line posters and in 1936, the French Navy appointed him as an official painter, sending him to the Mediterranean and later to Indochina.

Some of the masterpieces he produced during his sixty-four-year career have been on show at an exhibition in Le Havre sponsored by LD Lines. The joint organizer, **Jean-Luc Couillaud** recalls that *"Roger Chapelet loved sailing on Louis Dreyfus ships"*, and indeed his record of a voyage to Cuba in 1953, on board the PHILIPPE LD. begins *"I knew I'd be sailing on a fine modern cargo vessel, because ships that bear the L.D. (Louis-Dreyfus) patronymic are in a league of their own."*

Une trentaine de tableaux illustrent les navires de la maison LD. / Paintings of LD ships on show.

« Roger Chapelet aimait beaucoup naviguer sur les bateaux Louis Dreyfus car il disait qu'il était reçu à bord comme un prince et il appréciait leurs lignes. Sur les navires LD, il a peint des paysages exotiques », raconte **Jean-Luc Couillaud**. Coorganisateur de l'exposition au Havre, il possède encore, dans sa Galerie 26 à Paris, quelques toiles de Roger Chapelet.

Dès le début des années 30, le peintre reçoit de nombreuses commandes des armateurs français. Il fut de longues années l'affichiste de la compagnie Schiaffino et réalisa celles, devenues célèbres, de la Transat, peignant les cargos de la *« French Line »* en partance vers des horizons lointains. Il peint aussi pour les Croisières Paquet et la compagnie Freyssinet. Ses œuvres ornent alors les salons des navires à passagers et sont exposées dans les halls des compagnies et agences maritimes du Havre, de Paris et de Marseille. Au fil de ses embarquements, il découvre une autre façon de peindre. Son style, très coloré, reflète toutes les mers du monde et ces populations bigarrées croisées au fil des escales comme cette Marocaine au regard lointain qui porte l'habit traditionnel.

Sa nomination en 1936 comme Peintre Officiel de la Marine, lui donne alors accès à tous les bâtiments. Il est sur le théâtre des grandes opérations navales en Méditerranée. De la campagne d'Indochine en 1946, il rapportera les paysages sublimes et de la Baie d'Along il se souviendra des navires au mouillage.

En véritable touche à tout, il s'est aussi intéressé à la philatélie et aux objets. Il peint les boîtes des maquettes pour Heller et illustre des timbres pour la Poste française et des Comores.

Le bel ouvrage de **Dominique Le Brun** paru aux éditions Chasse-Marée/Glénat (35 €) vous aidera à découvrir tous les aspects de l'œuvre de Roger Chapelet.

Cuba, 1953, à bord du PHILIPPE LD

« Quand j'ai commencé à peindre des marines, j'ai vite découvert la différence entre la mer telle qu'on la voit du rivage et celle qui vous attend au large. Pour moi, qui avais l'habitude de travailler sur le motif, la sortie d'un port, le cours d'un fleuve ou un estuaire, restaient des paysages comme les autres. La difficulté est apparue ensuite lorsque j'ai navigué. Représenter ensuite la mer du large, la mer qui remue, la mer du vent, alors ça c'était du métier ! Et un métier dans lequel je voulais réussir... Je me suis donc mis à travailler des études de ciels et de mers, plus ou moins adroites, au début, mais à force, quand même, j'ai atteint une certaine maîtrise » Roger Chapelet.

Représenter la mer du large...

« Je savais bien que j'allais embarquer sur un très beau cargo moderne, car le fait de porter le patronyme L.D. (Louis-Dreyfus) classe un navire. Cette superbe barque de 8 500 tonnes, 145 mètres de long, 15 nœuds, comme ses sisterships de la Cie Dreyfus, montre le pavillon français dans tous les ports du monde et même dans les rades les moins fréquentées. Dès la planche passée, je me sens un peu chez moi et mon installation à bord prend vite l'allure d'une visite d'amitié. Mais où allons-nous ? On m'a parlé de Cuba mais, par expérience, je n'ai qu'une confiance très mitigée dans la destination prévue. Le lendemain, la confirmation arrive – c'est Cuba – mais quel port ?

Le déchargement terminé, l'heure du départ approche. Tiré par deux puissants remorqueurs, le PHILIPPE L.D. s'écarte du quai et prend la passe, soulevé par la houle perpétuelle qui caractérise l'avant-port de Casablanca. En route donc. Au loin derrière nous, la grande cité marocaine s'estompe dans les feux roses du couchant, une atmosphère mauve enveloppe la terre et le soleil sombre dans les ors et les orangés des nuages, droit devant nous ».
Extrait des carnets de bord de Roger Chapelet.

Roger Chapelet, Peintre Officiel de la Marine. / Roger Chapelet, a famous French *"Peintre Officiel de la Marine"*.

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

www.lda.fr

Louis Dreyfus Armateurs - Siège social 28 Quai Galliéni 92158 Suresnes Cedex - France - **Tél.** +33 (0)1 70 38 60 00 - **Fax** +33 (0)1 70 79 15 02 - **Télex** (051) 94 07 54 62
Société par Actions Simplifiée au capital de 42 577 500 Euros - R.C. NANTERRE 652 012 311 - SIRET N° 652 012 311 00054 - N° TVA FR 32 652 012 311 - Code APE 611 A