LouisDreyfus
ARMATEURS

LE MAG

MAI 2011
MAY 2011

LD TravOcean portée par le vent...

Offshore wind picks up speed for LD TravOcean

Au revoir Monsieur Pierre !
Farewell, Monsieur Pierre

600 M € d'investissements pour Eramet
€600 M investment for Eramet

Commande de huit vraquiers pour Cetragpa
Eight new ships for Cetragpa

N°5

SOMMAIRE / CONTENTS

01. / P. 4 À 6 ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

Au revoir Monsieur Pierre ! / *Farewell, Monsieur Pierre*

02. / P. 7 À 10 ZOOM / CLOSE-UP

LD TravOcean portée par le vent... / *Offshore wind picks up speed for LD TravOcean*
Un milliard de livres pour les fermes éoliennes de Walney / *There she blows!*
De l'eau de mer sous haute pression / *Under pressure*
Base opérationnelle à Dunkerque / *Touching base*
Concepteurs de robots sur-mesure / *Made to measure*
ROVJET 806, un nouveau robot conçu pour les éoliennes / *ROVing commission*

03. / P. 11 À 13 GRAND LARGE / HIGH SEAS

Entretien avec Patrick Buffet, Pdg du groupe Eramet / *A company on its mettle*

04. / P. 14 À 16 AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

Suardiaz partenaire sur Nantes-Gijón / *Ferry encouraging*
Sixièmes Assises de l'économie maritime et du littoral / *Words of wisdom*
Baptême nippon pour le LAKE DEER / *Japanese christening*
Voyage présidentiel en Inde / *Eastern promise*
Opérations spectaculaires pour Fairmount Marine / *Fairmount Marine does it again... and again*
De la fibre optique entre le Vénézuela et Cuba / *A very well-connected island*
Renforcer les liens commerciaux avec l'Indonésie / *Closer ties with Indonesia*
Commande de 330 M $ pour huit vraquiers / *Eight new ships for Cetragpa*

05. / P. 17 PROFILS / PORTRAITS

Jean-Michel Pap : La Grande évasion / *The lure of the open road*

06. / P. 18 À 19 LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

Caroline, « Sénégazelle » au grand cœur / *A school run with a difference*
Concours photo, 1000 euros de prix ! / *Happy snapping!*
LD TravOcean tout schuss ! / *From submarine cable to cable car*

Le Mag N° 5 - Mai 2011 / www.lda.fr
Rédacteur en chef : Pierre Géhanne / Lemag@lda.fr
Crédit photos © LDA - ACO/NIKON (www.lemansphotos.com) - Thierry Nectoux, Chambre Noire - photographes@elysee.fr - Cyrille Dubreuil - Joël Damase - Patrick Dumas - Pascal Maître / Eramet - L!gnes
Conception rédactionnelle : L!gnes / **Conception graphique :** Groupe C2 360 - 2, avenue Elsa Triolet - 13008 Marseille / www.groupec2-360.com

ÉDITO

EDOUARD LOUIS-DREYFUS
Directeur Général Business

« Nous entrerons dans la carrière quand nos aînés n'y seront plus » annonce le deuxième couplet, méconnu, de notre Hymne National.
En ce début d'année 2011 qui a vu la naissance de mon premier enfant coïncider en une semaine avec la disparition de mon grand-père, **Pierre L-D**, cette phrase ne m'a jamais semblé si vraie.
Mais ce qui est vrai pour une famille, l'est aussi, encore plus peut-être, pour une entreprise familiale telle que la nôtre dans laquelle les gens se succèdent avec autant de passion.
Signer chez LDA, c'est un peu comme entrer en religion diront certains. En témoigne la longévité exceptionnelle des carrières de beaucoup de collaborateurs chez nous, certaines séries étant toujours en cours, et en témoigne aussi le nombre important de "fils ou fille de..." qui ont suivi chez nous les pas de leurs parents et qui font, eux aussi, la fierté de notre maison aujourd'hui.
J'aime ainsi à penser que, dans notre société, les liens familiaux ne sont pas simplement ceux qui unissent les actionnaires mais sont aussi et surtout le sentiment des collaborateurs d'appartenir à une entité différente des autres.
Si nos collaborateurs sont les briques de notre maison, les liens qui les unissent à notre nom et notre réputation en sont le ciment.
Mon émotion est forte, chaque début d'année lorsque les compteurs sont remis à zéro, de penser que 2700 collaborateurs, cette année encore, comptent sur nous autant que nous pouvons compter sur eux pour faire face aux nouveaux défis, se battre contre les difficultés et remporter les succès escomptés.
C'est avant tout l'intérêt et l'avenir de tous ceux-là que nous avons en tête lorsque nous prenons des décisions et j'aimerais le rappeler ici à l'heure où nos marins, notamment à proximité du Japon, ont besoin d'être rassurés. Le métier d'armateur et celui de navigant devenant de plus en plus difficiles, la confiance réciproque est devenue particulièrement nécessaire.
Notre maison, qui fêtera cette année ses 160 ans, s'est construite sur ces valeurs.
Elles sont notre plus grande richesse et les préserver est notre plus grand défi, ne l'oublions jamais !

Edouard Louis-Dreyfus

"We shall enter the career when our elders are no longer there" is how the children's little-known verse of the French national anthem begins.
This line never rang more true for me than at the beginning of 2011, in a week that was marked by the birth of my first child but also by the death of my grandfather, **Pierre L-D.**
And what is true for a family is just as true, if not more so, for a family firm such as ours, where parents are succeeded by children who share the same deep passion. Some will say that signing up to work for LDA is not unlike entering a religious order. Witness the exceptionally long careers of so many of our colleagues, some of which are still far from being over. Then there are the many "sons of" and "daughters of" who have followed in their parents' footsteps and are also a source of pride for us all today.
For this reason, I like to think that in our firm, "family ties" refers not just to the bonds that unite its shareholders but also and above all to the feeling that our colleagues have of belonging to an entity like no other.
If our colleagues are the bricks of our company, then their close association with our name and our reputation is the mortar.
I always feel greatly moved at the start of each year, when the slate is wiped clean, at the thought that 2,700 colleagues will once more be counting on us, just as much as we will be counting on them to meet fresh challenges, strive to overcome difficulties and achieve the successes that are expected of them.
It is above all their interests and their futures that we have in mind whenever we take decisions and I think it is important to emphasize this at a time when our seagoing personnel, especially those close to Japan, are looking for reassurance. As the jobs of shipowners and sailors become ever more difficult, mutual trust is particularly crucial.
These are the values that continue to form the bedrock of our firm, as it prepares to celebrate its 160th anniversary.
They are our greatest asset and their preservation our greatest challenge. And let us never forget it!

Edouard Louis-Dreyfus,
Chief Executive Officer Business

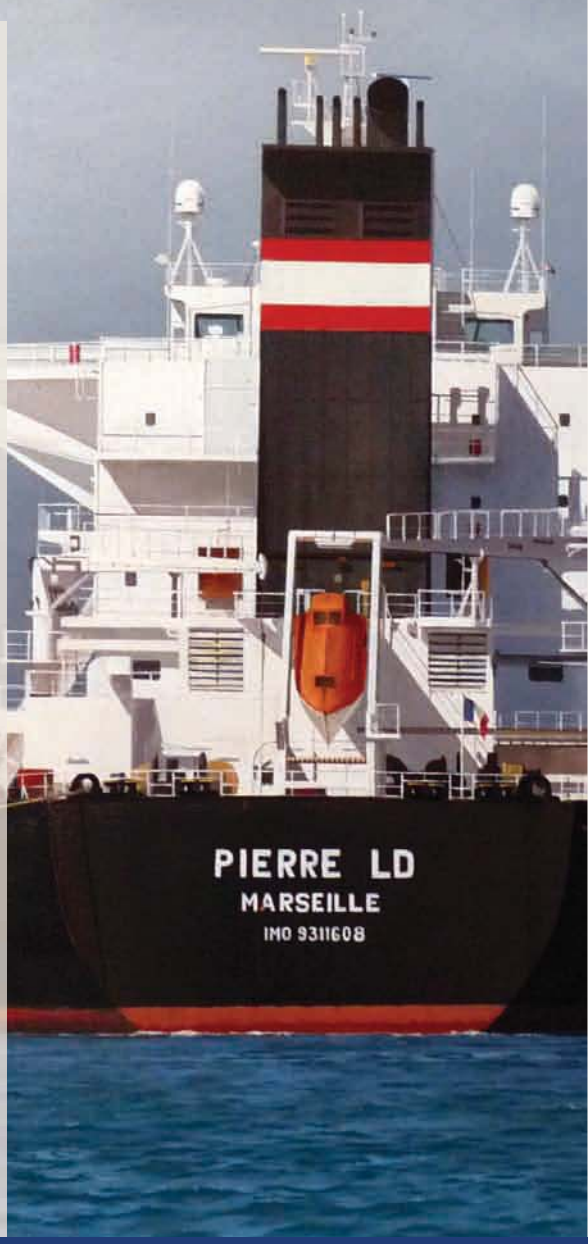
01. ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

Au revoir Monsieur Pierre ! / *Farewell, Monsieur Pierre*

Compagnon de la Libération, grand sportif et surtout meneur d'hommes hors pair, Pierre Louis-Dreyfus a régné 34 ans sur la grande Maison. Ardent défenseur des valeurs républicaines, il a fixé le cap des activités maritimes en étant à l'origine de la première diversification du groupe.

15 janvier. En ce jour d'hiver 2011, le pavillon de Louis Dreyfus Armateurs est en berne. A 103 ans, **Pierre Louis-Dreyfus** a définitivement largué les amarres laissant dans son sillage une compagnie maritime fière d'arborer le pavillon tricolore. Né en 1908, le petit-fils de Léopold, agriculteur originaire du village alsacien de Sierentz et fondateur du groupe, rejoint Louis Dreyfus & Compagnie à 22 ans après le décès de son père Charles. Fraîchement breveté officier de l'école de cavalerie de Saumur, il apprendra le métier aux côtés de son oncle Louis. Mais c'est sous la tutelle d'un certain **Jean Procacci,** jeune ingénieur du Génie Maritime, qu'il attrapera le virus du maritime.
« A l'époque, le monde des affaires était moins compliqué qu'aujourd'hui. Etre actionnaire suffisait à contrôler une entreprise. Il a été à la tête du groupe à la fois dans les années de tourmente et aussi pendant l'époque faste des "Trente Glorieuses" », explique son fils, **Philippe Louis-Dreyfus.**

Dix ans plus tard, alors lieutenant de blindés durant la campagne de 1939, il croise le chemin d'un colonel de blindés... Un certain **Charles de Gaulle.** Lorsque la France est occupée et l'entreprise, juive, mise sous séquestre par le gouvernement de Vichy, les navires sont confisqués, les archives dispersées et les actifs en France détruits. Ses cousins Jean et François, avec qui il cogérait le groupe, s'envolent pour l'Amérique du Sud. Pierre, lui, devient alors un ardent résistant et renforce l'attachement de la famille à la France. Déjà en 1871, son arrière-grand-père et son grand-père avaient choisi la nationalité française.
Il entre en contact avec la Résistance dès 1941 et s'occupera alors de coordonner les groupes de résistance dans le sud de la France au sein du mouvement Front National. Puis, après un périple à travers l'Espagne, le Portugal et l'Irlande, il rejoint le Général de Gaulle, qu'il admire tant, à Londres en janvier 1943. En avril de la même année, il rejoint la 1ère Division Française Libre en Afrique, où il sert d'officier de liaison avec la 51e Division Highland Ecossaise.



The flag of Louis Dreyfus Armateurs flew at half-mast on January 15th, marking the passing – at the grand old age of 103 – of the man who had stood at its helm for thirty-four years.
Born in 1908, the grandson of the group's founder Léopold, **Pierre Louis-Dreyfus,** joined the family firm at the age of twenty-two, fresh from cavalry school, following the death of his father Charles. He was to steer the company through some interesting – and arduous – times.
Ten years later, France was at war with Germany. During the 1939 campaign, Pierre Louis-Dreyfus served as a tank lieutenant, his path crossing that of a certain **Charles de Gaulle,** then a modest colonel in command of a tank regiment. Occupation rapidly followed, and as Louis Dreyfus was a Jewish firm, both it and its fleet were confiscated. Some family members fled to safety in South America, but Pierre Louis-Dreyfus chose to join the Resistance, coordinating groups

Le "PIERRE LD" peint par Dirk Verdoorn illumine le dernier étage du siège de Louis Dreyfus Armateurs. / The painting of the PIERRE LD ship by Dirk Verdoorn illuminates the LDA headquarters top floor.

Refusant un poste à l'Etat Major de la France Libre, il demande son affectation à une unité combattante et s'engage au sein du groupe « Lorraine » dans les Forces Aériennes Françaises Libres, comme mitrailleur de queue, où il effectuera quatre-vingt-une missions de bombardement sur le front de l'Ouest et lors du Débarquement. Totalisant 185 heures de vol de guerre, il découvrira les ports depuis les airs ! *« Hambourg, je connais très bien vue du ciel »*, dira-t-il un jour en référence à cette période intense de sa vie.
Pour Philippe L-D, son engagement indéfectible envers la France vient de son origine : *« Juif Alsacien, il se sentait doublement exclu. Beaucoup de Juifs Alsaciens avaient rejoint Londres, se sentant « encore plus » Français ! ».*
Ses faits d'armes lui vaudront d'être l'un des 1038 Compagnons de la Libération.

> *« Son comportement héroïque a contribué à la réputation du groupe »*

Après la guerre, il devra rebâtir l'empire maritime et donnera un nouveau souffle à la compagnie dédiée au transport de céréales. Peu à peu, il ouvrira les cales des vraquiers au charbon et autres matières premières. *« Il a joué un rôle essentiel pour l'armement au début du 20e siècle en créant une structure juridique propre, favorisant l'essor de la compagnie. Son comportement héroïque sous les armes de 39 à 45 a largement contribué à l'image et à la réputation du groupe. Sans lui, le groupe ne serait pas aussi bien reparti après la guerre »*, ajoute Philippe L-D. Il engagera les premiers contrats à long terme pour les navires (Usinor, Gaz de France) et sera à l'origine de la création de Cetramar et Gearbulk. Il engagera aussi la construction du siège de la Porte Maillot qu'il continuera de fréquenter jusqu'à 85 ans !
De son petit bureau sans prétention au dernier étage, il aimait bien suivre de loin les affaires qu'il avait officiellement lâchées en 1974.
Monsieur Pierre, nommé ainsi par ses employés en signe de déférence, était craint et respecté. *« Il avait un sens de la rigueur, de l'honnêteté et de la loyauté mais aussi une certaine forme d'intolérance pour la prétention et le sectarisme. Il appréciait les gens qui sortaient de l'ordinaire, les personnalités hors du commun, quelles que soient leurs origines sociales. Il n'avait rien à voir avec la bourgeoisie mondaine… Son aristocratie était humaine car il accordait beaucoup d'importance aux personnes issues d'un milieu modeste et qui avaient de la valeur »*, souligne Philippe L-D.
Son amour profond de la démocratie et de la République s'est retrouvé dans les valeurs du shipping, aujourd'hui mises à mal par les effets de la crise et l'évolution des mentalités. *« La confiance a laissé place aux avocats et l'effet à terme est nuisible pour notre métier »*, commente Philippe L-D. Héritier des valeurs patriotiques, ce dernier s'est attaché à préserver le pavillon tricolore et l'ancrage national de LDA au moment où d'autres sociétés de l'ex-groupe LD choisissaient de s'installer en Suisse. *« Je ressens ce patriotisme industriel de défense de l'entreprise française devenue un groupe mondial »*, ajoute-t-il. A son arrivée à la tête de l'entreprise fin 95, il a poursuivi l'œuvre de diversification de son père en associant des services à haute valeur ajoutée à ceux, anciens, du transport. Le nombre de navigants français a d'ailleurs doublé depuis.
Monsieur Pierre avait acquis la conviction que son fils était sur la bonne voie. Il s'intéressait toujours aux nouveaux partenariats industriels engagés par LDA dans le sismique, le câble et l'aéronautique. Encore étonné, **Alain Le Guillard,** directeur général du groupe, en charge des opérations, se souvient d'une anecdote : *« Un jour, Monsieur Pierre m'a demandé d'organiser une conférence pour lui et quelques amis afin de présenter notre partenariat avec Airbus ».* Il avait 95 ans !

in the South of France before setting off on an odyssey through Spain, Portugal and Ireland to join General de Gaulle in London in 1943.
By April of that year, he was in Africa with the 1st Free French Division, acting as a liaison officer with the 51st Highland Division. Turning down the offer of a safe desk job at headquarters, he asked to be assigned to a fighting unit and spent the rest of the war as a tail gunner in the Free French Air Force, completing eighty-one bombing missions, many of European ports. *"I know Hamburg very well from the air"*, he was later to quip. For his son, **Philippe Louis-Dreyfus,** his absolute commitment to France stemmed from his origins. *"Being a Jew from Alsace [annexed to Nazi Germany], he felt doubly excluded. Many Alsatian Jews went to London, because they felt 'even more' French!"*

His exploits earned him a place among the 1,038 Companions of the Liberation, but instead of resting on his laurels, he set about restoring the group's fortunes, which inevitably benefited from his reputation as a war hero. While continuing to carry cereals, the firm diversified into coal and other raw materials.
He was among the first in the industry to sign long-term contracts with industrial giants such as Usinor and Gaz de France, and Cetramar and Gearbulk were both initiatives of his. He also built the Porte Maillot headquarters, where he continued to occupy a modest office until the age of 85, even though he had officially retired in 1974.

Le 25 avril 1966 à Dunkerque, le Général de Gaulle visite le CHARLES LD aux côtés de Pierre Louis-Dreyfus (à sa droite). / 25th April 1966 in Dunkirk, General Charles de Gaulle visits the CHARLES LD with Pierre Louis-Dreyfus (on his right).

Boxe et course automobile, ses deux passions

Pierre Louis-Dreyfus, passionné de course automobile, compte à son actif pas moins de dix-neuf participations aux 24 heures du Mans. Son goût de l'effort, de la compétition et de la loyauté s'exerce également sur le ring et il avait même été présélectionné aux Jeux Olympiques en boxe. « *En sport, on ne peut pas tricher. C'est une extraordinaire école de vie* », souligne Philippe Louis-Dreyfus qui, en digne héritier, a longtemps pratiqué le rugby et le squash de haut niveau.

25 avril 1966, le plus beau jour de sa vie

Grand Pavois, Croix de Lorraine symbolisant la France Libre… Le commandant **Jean Tonnerre** n'est pas prêt d'oublier la visite du Général Charles de Gaulle et de Pierre Louis-Dreyfus le 25 avril 1966 à Dunkerque. Ce jour-là, il se trouvait à bord comme second capitaine sur le « Pierre LD », imposant minéralier de 33 000 tonnes, avec à la barre, le commandant **Martin**.

« *Le secret de la visite du Général était bien gardé pour des raisons de sécurité. Nous avions appareillé de Nouadhibou et nous étions en mer lorsque l'on nous a annoncé la venue du Général dans le cadre d'une visite des activités sidérurgiques dans le Nord de la France. Une coupée spéciale, plus large, a spécialement été aménagée et nous avons ballasté le navire pour qu'elle soit à l'horizontale. Nous avons également repeint une partie du pont avec de la peinture antidérapante. Le navire avait fière allure avec sa ligne de flottaison blanche. Pierre Louis-Dreyfus attendait le Général sur le quai. On voyait bien que c'était un jour formidable. Après la visite du Général, Pierre Louis-Dreyfus s'est mêlé à l'équipage tout en nous avouant qu'il s'agissait du plus beau jour de sa vie. Il était heureux de cette visite qui s'est très bien passée* », confie le Cdt Jean Tonnerre. Et d'ajouter : « *Habituellement il venait à bord pour le travail. Cette fois-là, il s'agissait d'une visite personnelle et il rayonnait* ».

A man of boundless energy, alongside rebuilding the shipping empire, he found time to compete in the Le Mans 24-hour race no fewer than nineteen times. He was also pre-selected for the French Olympic boxing team. Philippe L-D has inherited this passion, though his preferences lie in rugby and squash, and he is surely echoing his father's sentiments when he says, *"You can't cheat in sport. It's a fabulous school of life"*. "Monsieur Pierre" was both respected and feared, for his *"sense of rigour, honesty and loyalty"* was coupled with a *"certain form of intolerance for pretension and sectarianism"*. He reserved his greatest respect and admiration for General de Gaulle, his proudest day being on April 25th 1966, when the French President came on board the Pierre LD whilst on a tour of northern steel factories.

The Republican values he held so dear have been sorely tried in recent years, due to the recession but also to changes in mentality. *"Trust has been replaced by lawyers and this will have harmful long-term effects on our profession"*, comments his son, who espouses the same *"industrial patriotism"*.

Determined to keep LDA vessels sailing under the French Tricolour, he has proved a worthy successor, continuing the process of diversification by starting up value-added activities alongside the traditional shipping business. Pierre Louis-Dreyfus maintained a keen interest in these changes: **Alain Le Guillard,** the group's chief executive officer in charge of operations, fondly recalls how, at the age of ninety-five, *"Monsieur Pierre asked me to organize a lecture for him and a few friends to present our partnership with Airbus"*.

Pierre Louis-Dreyfus s'engageait à fond dans tout ce qu'il entreprenait : sports mécaniques, combat militaire et économie en donnant un nouvel essor aux activités maritimes du groupe LD. / Pierre Louis-Dreyfus always committed himself fully to everything he undertook, be it motorsport, military combat or the economy, through the revitalization of the LD group's shipping business.

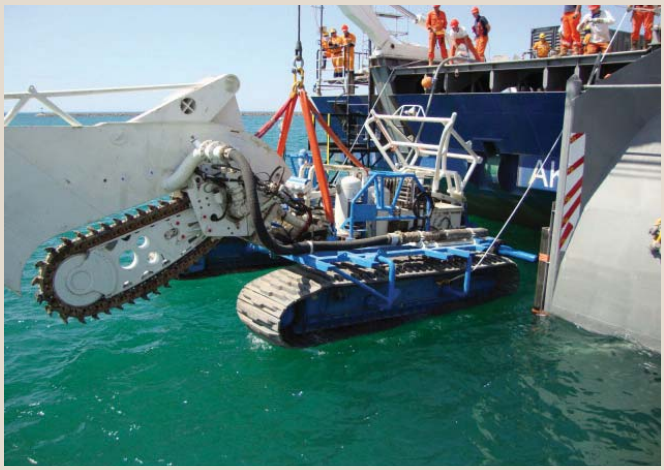
02. ZOOM / CLOSE-UP

LD TravOcean portée par le vent... /
Offshore wind picks up speed for LD TravOcean

LD TravOcean (LDTVO), traditionnellement ancrée dans le secteur offshore de la pose et protection de câbles d'énergie et de télécommunications, un savoir-faire reconnu et apprécié internationalement, s'est tout naturellement tournée vers le marché des éoliennes offshore il y a deux ans.

« *Après la phase expérimentale du développement de l'éolien offshore, principalement localisée au Danemark, l'Europe du Nord est depuis trois ans le moteur de la phase industrielle du secteur avec la Grande-Bretagne et l'Allemagne comme leaders* », explique **Olivier Le Nagard**, directeur général de LD TravOcean.

Lors d'un déplacement à Saint-Nazaire en janvier dernier, le président de la République, **Nicolas Sarkozy**, donnait le coup d'envoi au développement en France des énergies renouvelables avec le lancement d'un appel d'offres de 10 milliards d'euros pour la pose d'éoliennes offshore au large de la Manche et de la côte Atlantique destinées à produire 3000 mégawatts (MW) d'électricité (ce qui représente environ 600 turbines). Et ce n'est qu'un début !



Le Grenelle de l'Environnement avance un projet encore plus important qui devrait permettre de parvenir à produire 3,5 % de la consommation française d'électricité à l'horizon 2020.

A l'heure où le débat sur le nucléaire est relancé après le tremblement de terre au Japon, ces éoliennes devraient rapidement faire leur apparition au large de Dieppe, Fécamp, Saint-Brieuc... Pour les entreprises françaises et européennes, cet appel d'offres sur cinq sites pourrait initier une vague de regroupements afin de développer une filière française sur ce secteur.

LD TravOcean, filiale de Louis Dreyfus Armateurs, spécialisée dans la pose et protection de câbles télécoms, d'énergie et d'ombilicaux, a engagé en 2010 sa diversification dans l'ensouillage de câbles inter-éoliens au large des côtes anglaises.

« *L'éolien est un secteur sur lequel LDA souhaite vraiment se positionner. Depuis bientôt deux ans, nous avons acquis des références et une expérience. Nous avons toute légitimité à intervenir sur ce secteur grâce notamment à notre spécialisation dans les travaux offshore. Spécialistes de la pose et protection de câbles sous-marins, nous connaissons bien le métier avec LDTVO et Alda Marine. La pose et la protection des câbles s'effectuent à la fois entre les éoliennes, distantes de 800 à 1000 mètres, et sur le câble électrique export en sortie du champ pour amener l'énergie jusqu'à la station à terre. Les câbles électriques de forte puissance entrent dans notre champ de compétences depuis plus de 30 ans, époque à laquelle nous avons notamment réalisé la protection par ensouillage des câbles de 2000 MW entre la France et l'Angleterre (IFA 2000) et dont nous assurons toujours la maintenance* », explique **Jean-Pierre Bivaud,** directeur général d'Alda Marine qui fut, jusqu'en 2007, directeur de LDTVO et qui a passé la main à Olivier Le Nagard.

L'activité de pose et de protection par ensouillage des câbles a permis à LDTVO de développer un vrai savoir-faire non seulement dans

This January, the French President Nicolas Sarkozy announced the launch of an invitation to tender worth 10 billion euros for the installation of offshore wind parks along the Channel coast and the Atlantic seaboard to generate 3,000 MW of electricity. More is to come, as the long-term aim is to build enough turbines to meet 3.5% of France's energy needs by 2020. Although not all environmentalists greeted the news with enthusiasm, the tragic events at Fukushima mean that they will probably be less vocal in their opposition.

As a result of this initiative, French and European companies will probably now regroup, with a view to developing a fully-fledged wind sector in France, and LD TravOcean has no intention of being left on the sidelines! Over the years, it has accrued considerable know-how in the laying and protection of submarine cables, with acknowledged expertise both in the design of burial systems (trenchers, ROVs, jetting vehicles, fixed and vibrating ploughshares) and in their operation out at sea.

Diversification into wind farm cables is therefore a logical next step. LDTVO had its first experience of burying inter-turbine cables last year, off the English coast. As its managing director **Olivier Le Nagard** explains, *"The experimental phase of offshore wind development was mainly centred*

Olivier Le Nagard (en haut) a succédé en 2007 à Jean-Pierre Bivaud à la direction de LDTVO. /
In 2007, Olivier Le Nagard (top) took over from Jean-Pierre Bivaud as head of LDTVO.

la conception des différents types d'outils avec des robots sous-marins de tranchage, « jetting » (opération d'ensouillage à eau sous pression), charrue à soc fixe ou vibrant, mais aussi dans la réalisation des opérations à la mer.
La société emploie un effectif permanent de 45 salariés mais atteint facilement les 100 personnes lors de la réalisation des projets d'installation. LDTVO, principalement basée à Marseille et Dunkerque, est présente sur toutes les mers du globe avec des réalisations allant de la Corée du Sud au Belize et avec ses filiales LD TravOcean Middle East à Abu Dhabi et LD TravOcean Kazakhstan à Aktau.

Un milliard de livres pour les fermes éoliennes de Walney

A une vingtaine de kilomètres de la ville de Barrow, en mer d'Irlande, les conditions climatiques favorisent la création de fermes éoliennes. Plusieurs opérateurs se disputent les vents de la zone afin de produire de l'électricité…

Poussés par des vents favorables, les opérateurs multiplient les projets au large de la Grande-Bretagne. Walney (UK) Offshore Windfarm Ltd., consortium regroupant notamment les Danois de DONG Energy et les Ecossais de Scottish & Southern Energy, ont été les premiers à ériger des éoliennes au large de Barrow et vont engager un milliard de livres sterling dans l'aménagement de deux champs éoliens (Walney 1 et 2) afin d'alimenter en électricité quelque 300 000 foyers britanniques.

« Les conditions météo sont très favorables. Les fonds sont peu profonds et les champs se trouvent à proximité de points de raccordement à la terre », explique **Marc Denner,** chef de projet chez LDTVO.
La première phase du projet Walney arrive bientôt à son terme. Les pales des éoliennes tournent et produisent les tout premiers kWh depuis janvier. Sur une superficie de 30 km², 51 éoliennes, distantes de 700 mètres, ont été érigées par la société danoise DONG Energy, l'un des leaders dans la réalisation de fermes éoliennes en mer. Reliées entre elles, les éoliennes produiront de l'électricité collectée par une plate-forme centrale, dite sous-station en mer, elle-même reliée à la station à terre par un câble export.
Avant même que les pales du champ Walney 1 ne se mettent à tourner, DONG Energy a engagé la phase 2 pour une mise service dans le courant de l'année 2011.
En parallèle, un autre opérateur de taille, Ormonde Energy (Vattenfall A.B.), développe un projet similaire sur la même zone qui sera suivi, toujours à proximité, par le projet

in Denmark, but Northern Europe has been driving the industrial phase for the last three years, led by Germany and the UK".
As well as the cables between the turbines, there is also the export cable linking the farm to the substation on land. *"High-voltage cables have been within our area of competence for thirty years now, ever since we buried the 2,000 MW cables between France and England (IFA 2000)", emphasizes* **Jean-Pierre Bivaud**, current managing director of Alda Marine and former managing director of LDTVO.

The company has a permanent workforce of 45, but this figure can easily rise to 100 to meet specific project needs. It is present throughout the world, with subsidiaries in the Middle East and Kazakhstan.

There she blows!

Wind farms are sprouting up all round the British coastline, but concessions in the waters off Barrow in the Irish Sea are particularly coveted, as **Marc Denner,** LDTVO's project manager explains. *"The weather conditions are extremely favourable, the seabed is very shallow and the farms are close to onshore grid connections."*
Walney (UK) Offshore Windfarm Ltd., jointly owned by the Danish company DONG Energy and Scottish & Southern Electricity, was the first to install turbines there, investing one billion pounds in two wind farms that will supply up to 300,000 households. Walney 1 is now virtually complete, as the blades of the 51 turbines started turning in January.

The power they generate will go to an offshore substation first, before being carried to a second substation on land via an export cable. Work has already started on Walney 2, which should come on stream later this year. Ormonde Energy is developing a similar scheme nearby, while DONG Energy has plans for yet another farm off the Cumbrian coast: West of Duddon Sands.

De haut en bas : LDTVO fabrique des engins spécifiques pour répondre au mieux aux demandes des clients. / Marc Denner, chef de projet chez LDTVO. /
From top to bottom: LDTVO manufactures equipment to meet specific customer demands. / Marc Denner, project manager at LDTVO.

WEST Duddon développé à nouveau par DONG.
Le projet Walney 1 a été réalisé dans le cadre du partenariat entre VISSER SMIT MARINE CONTRACTING (VSMC) basée à Rotterdam, en charge de la pose des câbles, et LD TravOcean en charge de l'ensouillage. LDTVO a affrété le navire VOS SYMPATHY, pour mener à bien les opérations et servir de support au ROVJET Jet 605, premier robot sous-marin de 600 chevaux dédié à l'ensouillage de câbles inter-éoliens. *« A bord, nous avons onze personnes de LD TravOcean pour assurer la conduite du ROVJET et l'interface avec l'équipage du navire. La particularité de LDTVO c'est que nos pilotes ont construit eux-mêmes l'engin qu'ils opèrent ensuite en mer »,* détaille **Philippe Talleu,** chef de projet.
Le VOS SYMPATHY qui a appareillé de Dunkerque le 15 août 2010 a achevé ses opérations en février dernier et a été démobilisé. C'est un autre navire affrété qui servira de support à la suite des opérations sur le champ d'Ormonde en avril.
Pour LDTVO, la pose de câbles inter-éoliens sur le champ de Walney fut une première, couronnée de succès. *« Nous avons eu pas mal de stand-by météo mais c'est plutôt bon signe pour la production des éoliennes. Nous avons aujourd'hui ensouillé l'ensemble des câbles, il s'agit de tronçons de 700 mètres de long. Le ROV est mis à l'eau pour l'ensouillage des câbles à deux mètres dans le sol en deux passes puis une dernière passe pour l'inspection finale »,* explique **Frédéric Mattera,** responsable technique de LDTVO.

De l'eau de mer sous haute pression

Le « jetting » est une opération d'ensouillage réservée aux sols mous, comme le sable ou la vase, et qui s'effectue grâce à la pression d'eau de mer propulsée à sept bars pour creuser le sol et trois bars pour maintenir la tranchée ouverte.
Les deux bras de jetting du robot propulsent sur l'avant l'eau de mer permettant de creuser une tranchée en fluidisant le sol. Les engins sous-marins sont téléopérés depuis le pont du navire et reliés via un ombilical. Les ROV (Remotely Operated Vehicle) déploient ensuite tout leur arsenal de technologies : propulseurs, chenilles, sonars et caméras sont alors en place pour les opérations de post ensouillage. Le câble est jonché sur le sol, il ne reste plus qu'à l'enterrer.

Base opérationnelle à Dunkerque

Dunkerque. Sur la zone industrielle du port Ouest, à quelques encablures de la raffinerie Total et de l'usine sidérurgique Arcelor Mittal, un immense hangar de 2500 m2 abrite la base opérationnelle française de LDTVO, ainsi que les moyens de maintenance de la liaison IFA 2000.

Autrefois affecté à la construction de plates-formes pétrolières, le hangar dispose d'une hauteur de 18 mètres et d'un pont roulant de 200 tonnes propice à toutes les constructions. Situé à proximité de la Mer du Nord, en bordure d'un quai pouvant accueillir des navires de 80 mètres de long pour 8 mètres de tirant d'eau, la base LDTVO emploie treize personnes à temps plein dont huit techniciens chargés de l'assemblage des robots.
Une fois cet énorme jeu de "Lego" achevé, les techniciens embarquent les robots sur les navires. Ils procèdent au saisissage des matériels directement soudés sur le pont avant de manipuler les engins lors des opérations en mer. Ces électroniciens, mécaniciens et autres spécialistes de l'hydraulique partagent leur vie entre la terre (construction et maintenance) et le bord lors des opérations.

The cables for Walney 1 were laid by Visser & Smit Marine Contracting and buried by LDTVO, using the ROVJET 605. This machine was built especially for the purpose by the company's technicians, *"who were also the people operating it"*, stresses project manager **Philippe Talleu.**
Walney, a first for LDTVO, has proved to be an unalloyed success. Technical manager **Frédéric Mattera** adds that *"we had quite a few severe weather warnings, but given the context, that was quite a good sign!"*

Under pressure

"Jetting" is a technique used to bury a cable that has already been laid on the sea floor, providing the latter is sufficiently soft (either sand or mud). Two forward jetting arms shoot water out at a pressure of seven bars to liquefy the soil and bore a trench. Three-bar jets are used to keep it open. Jetting is performed by a remotely-operated vehicle (ROV) controlled from the ship via an umbilical cord.

Touching base

LDTVO's operational base is located in a 2,500 sq m warehouse in Dunkirk's Western Port industrial estate, on a quayside that can cater for 80-m vessels with an 8-m draught. The building also houses the equipment needed to maintain the IFA 2000 high-voltage cable under the English Channel. There are thirteen fulltime employees, including eight technicians who not only assemble the ROV burial systems, in something resembling a vast Lego® jigsaw, but also operate the underwater robots once they are out at sea.

Photo : Frédéric Mattera, responsable technique de LDTVO. / Frédéric Mattera, technical manager of LDTVO.

Concepteurs de robots sur-mesure

Ne cherchez pas, chez LDTVO pas de machines en série ; mais principalement des modèles uniques, customisés pour répondre aux demandes précises des opérateurs. Topographie, profondeur d'ensouillage, types de sols sont autant de paramètres intégrés dès la planche à dessin dans ces petits bijoux de technologie, capables de descendre à 3000 mètres de profondeur.
La matière grise se trouve à Marseille, siège de LD TravOcean. Installé aux Docks, le bureau d'études emploie sept personnes, de véritables « Géo Trouvetou » qui réalisent de vraies prouesses sans cesse renouvelées. *« Nous concevons nous-mêmes nos outils de pose et d'ensouillage, cela nous permet de maîtriser l'ensemble de la machine et les modifications éventuelles. Nous travaillons en amont, nous devons anticiper avant même de signer les contrats. Ce sont de véritables investissements »,* souligne Frédéric Mattera qui assure l'interface entre Marseille et Dunkerque, entre la conception et la réalisation.

ROVJET 806, un nouveau robot conçu pour les éoliennes

Depuis le début de l'année, **Eric Jolly** et **Rémy Albesa** réalisent des plans de mécanique du futur ROVJET de 800 chevaux et du « A-Frame », l'engin de manutention et de mise à l'eau du robot. *« Nous détaillons chaque pièce de cet ensemble. La dimension des pièces dépend du poids du véhicule et des normes de sécurité définies par les organismes de certification »,* expliquent Eric et Rémy qui réalisent des plans de fabrication, cotés et vérifiés avant de partir en production à Gardanne, non loin de Marseille, sur une nouvelle base de 300 m2.
Deux mois et demi de travail seront nécessaires pour la conception de ces engins et il faudra six mois au total pour que ces fabuleuses machines deviennent enfin réalité. *« Nous lançons en parallèle des appels d'offres, en France, pour la fabrication des pièces et nous réalisons un planning de construction. Il est très rare de réaliser des travaux en série, seuls les ROV 400 HP embarqués sur les navires d'Alda Marine sont identiques »,* explique Frédéric Mattera.
Simultanément à la conception des robots, **Don Pierre Garate** travaille à l'implantation des machines sur les ponts des navires et l'installation du chantier à bord. *« Nous utilisons principalement des navires affrétés, donc pour chaque projet c'est un nouveau plan de pont à concevoir »,* explique ce projeteur. Pour Don Pierre, chaque opération est une création : *« Nous essayons au maximum d'être efficaces en mêlant innovation et vieilles recettes, c'est vraiment plaisant ».*

Made to measure

You will not come across many mass-produced ROVs at LDTVO, as each machine is custom-built to the operator's specifications.
The seven boffins responsible for what are, literally, ground-breaking models work in the design engineering office at LDTVO's headquarters in Marseilles. *"We design our own laying and burial tools",* says Frédéric Mattera, who liaises between Marseilles and Dunkirk, *"and as we anticipate needs before the contracts have even been signed, this represents quite an investment".*

ROVing commission

Since the beginning of the year, **Eric Jolly** and **Rémy Albesa** have been working on the design of the new "wind farm" ROV 806 and its A-frame launch and recovery system. It takes two and a half months to design a robot and six months all told to turn it into a reality. *"Vehicles are rarely mass-produced, the exception being the ROV 400 HPs on board Alda Marine ships",* says Frédéric Mattera.
Meanwhile, **Don Pierre Garate** has been planning the robots' installation on board ship. *"We generally use charter vessels, so each project requires a fresh deck plan".* He sees his work as a creative process. *"We try to be as efficient as possible, blending innovation with tried and tested recipes. It's really very rewarding."*

De haut en bas : Eric Jolly (en arrière plan) et Rémy Albesa conçoivent les plans des robots. Don Pierre Garate les installe sur les ponts des navires. / From top to bottom: Eric Jolly (background) and Rémy Albesa are responsible for designing the robots. Don Pierre Garate then works out how to install them on the ships' decks.

03. GRAND LARGE / HIGH SEAS

Entretien avec Patrick Buffet, Pdg du groupe Eramet / *A company on its mettle*

Eramet, acronyme d'Entreprise de Recherche et d'Activités Métallurgiques, est un groupe minier français de 15 000 salariés, coté en Bourse et dont le chiffre d'affaires 2010 est de 3,6 milliards d'euros. Producteur de manganèse, de nickel et de différents alliages spéciaux, le groupe annonce 600 M d'euros d'investissements cette année. Son président, Patrick Buffet, a accepté d'ouvrir ses portes à l'équipe du Mag.

En dépit de la crise enregistrée en 2008/9, les résultats 2010 atteignent de nouveaux records. Comment expliquez-vous cette performance?

Ce rebond s'explique à la fois par notre positionnement stratégique ciblé sur des marchés porteurs, tels que l'acier et l'aéronautique, ainsi que par la réactivité de nos équipes pour répondre très rapidement à la reprise de la demande. Par ailleurs, nous avons poursuivi nos programmes d'amélioration de notre compétitivité, notamment en Nouvelle-Calédonie.

> *« Weda Bay nous permettrait de doubler de taille dans le nickel »*

Vous venez d'annoncer 600 M d'euros d'investissements pour la seule année 2011. Quelles seront vos priorités ?

Nos investissements comprennent tout d'abord la croissance organique : passage de 51 000 tonnes de nickel à 60 000 puis 65 000 tonnes en Nouvelle-Calédonie ; dans le manganèse, au Gabon, augmentation de notre production de minerai et d'aggloméré de manganèse de 3,5 à 4 millions de tonnes en 2012 et construction d'un complexe métallurgique, pour un démarrage en 2013, avec en Chine l'achèvement cette année de la construction d'une usine d'alliages de manganèse affinés. Quant à Eramet Alliages, trois installations seront démarrées en France en 2011, dans les domaines du titane, des alliages base nickel et du forgeage de l'aluminium, ainsi qu'une capacité de production de poudres métallurgiques en Suède.

Nous préparons également des projets « transformants » qui visent des développements dans de

Eramet is a French mining and metallurgy group that produces manganese, nickel and various special alloys. It has a workforce of 15,000 and enjoyed record turnover of 3.6 billion euros in 2010.

Chairman and CEO **Patrick Buffet** ascribes Eramet's prosperity to its *"strategic positioning in buoyant markets, such as steel and aeronautics, and to the speed with which our teams have responded to the upsurge in demand".*
Eramet has just announced investment totalling 600 million euros for 2011 alone. Some of this money will go on *"organic growth"*, with increased nickel production in New Caledonia and manganese ore and sinter production in Gabon, where the group is also building a metallurgical complex. 2011 will see the completion of a factory in China producing refined manganese alloys, while construction is due to start on a metal powder factory in Sweden and three French plants producing titanium, nickel-based alloys and forged aluminium.

"We are also preparing "transforming" projects, involving new metals, new countries and new technologies," continues Patrick Buffet. As for the Weda Bay nickel processing plant, which would allow Eramet to double its nickel production thanks to a *"hydrometallurgical process"* developed by its own team of scientists, *"a final decision on investment will be taken at the end of 2012".*

Always on the lookout for new markets, the advent of hybrid and electric vehicles has prompted Eramet to investigate the possibility of developing lithium production. *"Lastly, at Mabounié in Gabon, we have a potentially world-class deposit of niobium,*

Patrick Buffet gère un groupe de 15 000 personnes. / Le LAKE ARAFURA dans le port de Doniambo. /
Patrick Buffet runs a group with 15,000-strong workforce. / The LAKE ARAFURA in the port of Doniambo.

nouveaux métaux, de nouveaux pays et mettent en œuvre de nouvelles technologies. Notre projet Weda Bay Nickel en Indonésie nous permettrait ainsi à terme de doubler de taille dans le nickel, en deux phases, grâce à une nouvelle technologie hydro-métallurgique développée dans notre centre de recherche. La décision finale d'investissement doit être prise fin 2012.

Nous étudions par ailleurs un développement dans le lithium, destiné aux véhicules électriques et hybrides.

Enfin, au Gabon, nous disposons à Mabounié d'un gisement potentiellement de premier plan mondial en niobium, terres rares et tantale, métaux très stratégiques. Notre objectif est de mettre au point un procédé pour séparer et valoriser ces différents métaux. Vous le voyez, nous avons des ambitions importantes pour renforcer nos positions de leadership et les élargir à de nouveaux métaux complémentaires. Eramet dispose de tous les moyens technologiques et financiers pour réaliser ces projets stratégiques.

> *« Plus de 3,5 MT de manganèse exportés depuis le Gabon vers l'Europe »*

Deux de vos activités sont directement tributaires du secteur maritime. Comment gérez-vous cette composante de votre activité ?

Le groupe Eramet est en effet un acteur important dans le transport maritime des vracs secs, essentiellement par sa branche Manganèse qui exporte plus de 3,5 millions de tonnes de minerai depuis le Gabon vers l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Asie et plus de 500 000 tonnes d'alliages au départ de ses sites de transformation en Norvège et en France. A ces activités s'ajoutent les 3 millions de tonnes de minerai de nickel en cabotage en Nouvelle-Calédonie, plus l'ensemble des produits entrant à Nouméa : charbon, anthracite, soufre, soit 350 000 tonnes. Dans quelques années notre site indonésien de Weda Bay pourrait importer plus de 1,9 million de tonnes de produits, secs ou liquides, dont 800 000 tonnes en trafic international sur navires supramax ou handysize.

On parle donc de transports supérieurs à 9 millions de tonnes par an pour le vrac chez Eramet. A ce volume de vrac s'ajoutent nos trafics conteneurisés par navires de ligne qui dépassent 13 000 conteneurs par an.

Deux cellules parisiennes, une pour le nickel et une pour le manganèse, traitent les affrètements de navires le plus souvent par l'intermédiaire de courtiers. Ces cellules négocient également en direct avec les armateurs pour les opérations de lignes régulières quand les volumes le justifient. Elles peuvent aussi faire appel à des commissionnaires, en particulier pour les projets ou pour l'approvisionnement régulier des sites éloignés. Ces équipes diplômées et expérimentées sont assistées sur le terrain outre-mer par d'autres personnels sur les sites de production et d'embarquement.

rare earths and tantalum, all highly strategic metals. Our aim is to develop a process for extracting and refining these different metals." Eramet is thus intent not only on building on its existing strengths but also on diversifying into other metals, and Patrick Buffet is convinced that it has *"all the financial and technological resources needed to carry these projects through".*

As Eramet exports more than 3.5 million tonnes of manganese ore from Gabon to Europe, North America and Asia, and more than 500,000 tonnes of alloys from its plants in France and Norway to the rest of the world, it is heavily reliant on the shipping industry. Nickel production in New Caledonia involves not just the export of ore but also the import of coal, anthracite and sulphur, while a few years hence, the Weda Bay plant in Indonesia will have substantial import needs. *"In short, we are talking about more than 9 million tonnes per annum for bulk, plus more than 13,000 containers."*

Eramet is now entering the 17th year of its partnership with Louis Dreyfus Armateurs, which has become a key player in its New Caledonian operations. As the years have gone by, *"a continuity of ideas has developed between our managers and Cetragpa's, who now know the region and its needs as well as we do, even though we've been there for more than a century"*. Thus, what started out as an "ordinary business relationship" back in 1994 has become a *"full-blown industrial one"*. Of the eight bulk carriers that LDA has just ordered from a Chinese shipyard, half are ideal for carrying Australian coal to New Caledonia and one will indeed be used for that very purpose from 2013 onwards. As for the four Capesize vessels, their purchase proves that LDA, like Eramet, *"looks to the long-term future with confidence"*.

LDA has been operating in Indonesia for more than 20 years, entering into partnerships with leading local players and gaining immensely valuable experience along the way. Patrick Buffet is therefore understandably keen to have LDA on board for its recent Weda Bay venture, which will require both shipping and port handling services. *"We regularly consult LDA and its local teams about the port operations we're envisaging. These are long-term discussions that have been going on since the project's inception – something that's only possible between teams that have been working together for a long time. So, I think I can safely say we've achieved synergy here."*

De haut en bas : Site de Firminy (Rhône-Alpes) / Site de Söderfors (Suède).

Votre partenariat avec Louis Dreyfus Armateurs entre dans sa 17e année. Quel est le secret de cette longévité ?

Nos relations avec LDA/Cetragpa se sont construites sur la durée. Nos équipes du nickel ont recherché des solutions avec les entreprises maritimes françaises de vrac depuis 1985, date à laquelle Le Nickel SLN cessait d'opérer ses navires en propre. Tout changea en 2000, à partir du moment où LDA/Cetragpa entreprit de s'intéresser à nos tailles et à l'expansion industrielle en Nouvelle-Calédonie et nous proposa des solutions de plus en plus précises et adaptées, dans une approche globale calédonienne. Une communauté d'idées s'est établie entre nos managers et ceux de Cetragpa, qui désormais connaissent aussi bien la région et ses besoins que nous-mêmes, pourtant établis sur place depuis plus d'un siècle.

C'est ainsi que la relation, qui n'était qu'une relation commerciale ordinaire en 1994, devint une vraie relation industrielle, qui s'étend désormais à notre projet indonésien.

Eramet a de grandes ambitions en Indonésie à travers le projet Weda Bay Nickel. LDA est installé en Indonésie depuis plus de 20 ans. Pensez-vous que de ce positionnement commun naîtront de nouvelles synergies ?

LDA est effectivement présent en Indonésie avec des partenariats locaux importants. Eramet recherche tous les appuis possibles et les trouve chez LDA. Les flux maritimes vers notre site seront importants et nécessitent non seulement des prestations de transport mais aussi des prestations portuaires. LDA et ses équipes locales sont régulièrement consultés sur nos concepts d'opérations portuaires. Ce sont là des réflexions de long terme, lancées dès la conception du projet, ce qui n'est possible qu'entre équipes qui travaillent ensemble depuis longtemps. L'acquis calédonien joue à plein en Indonésie. On est effectivement en pleine synergie.

> *« L'engagement de LDA couronne les efforts de nos équipes »*

LDA vient de passer une commande en Chine pour la construction de huit vraquiers. En tant qu'affréteur, que pensez-vous de ce nouveau développement de la flotte LDA ?

La commande de vraquiers de LDA en Chine, dont une moitié dans une taille convenant parfaitement à nos opérations de charbon entre l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, est un événement marquant pour Le Nickel SLN, notre filiale, car un de ces navires viendra couvrir nos besoins en 2013. Les autres, nous l'espérons, resteront aussi disponibles en soutien dans la région. L'engagement de LDA couronne les efforts de nos équipes, qui cherchaient une solution depuis au moins deux ans. Une harmonie de pensée entre nos managers a permis de concrétiser ce projet, pour les « handysize ». Les engagements en matière de « capesize », sont orientés vers d'autres utilisateurs, mais Eramet salue aussi cette opération, qui atteste de la confiance de LDA pour l'investissement en moyens industriels lourds. Eramet et LDA sont à l'évidence des industriels se projetant avec confiance sur la longue durée.

De haut en bas : Site des Ancizes (Puy-de-Dôme) / Site de Pamiers (Ariège) / Site de Tinfos Jernverk AS en Suède.

04. AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

Suardiaz partenaire sur Nantes-Gijón

Le groupe espagnol Logistica Suardiaz, filiale de l'armement Linea Suardiaz, va faire l'acquisition de 10% des parts de la société GLD Atlantique qui exploite l'autoroute de la mer Nantes-Gijón depuis septembre 2010. L'arrivée au capital de ce partenaire ibérique constitue un signal fort de l'entente franco-espagnole et contribue à développer les trafics depuis l'Espagne. Pour répondre à la montée en puissance des trafics de la ligne, le NORMAN BRIDGE a été remplacé le 17 avril par le BALTIC AMBER, un car-ferry de plus grande capacité. Mesurant 186,5 m de long pour 25,6 m de large, ce sistership du NORMAN VOYAGER offre une capacité de 2255 mètres linéaires pour les remorques et peut transporter jusqu'à 482 passagers.

Sixièmes Assises de l'économie maritime et du littoral

Présence en force de Louis Dreyfus Armateurs lors des 6e Assises de l'économie maritime et du littoral qui se sont déroulées à Toulon les 30 novembre et 1er décembre 2010 : **Philippe Louis-Dreyfus** a participé au débat intitulé « Investir dans le maritime » et **Olivier Morel-Jean** à celui consacré aux « Ports du futur ». Au fil des débats, le président a évoqué les cycles maritimes, l'autoroute de la mer Nantes-Gijón et a salué la création du fonds d'investissement français Atalaya. Le directeur de la D.A.I. a pour sa part livré son point de vue sur les autoroutes de la mer et sur l'intérêt d'exploiter des « ports flottants » offshore en Europe.

Baptême nippon pour le LAKE DEER

Le vraquier LAKE DEER a été baptisé le 17 décembre dernier au chantier japonais Imabari avec pour parrain le petit-fils de l'armateur et en présence de l'affréteur Cetragpa représenté par son directeur général adjoint **Jean-Marc Scordia**. Ce vraquier de 28 000 tonnes de port en lourd a été affrété pour sept ans avec option d'achat.

Ferry encouraging

Logistica Suardiaz, a subsidiary of the Linea Suardiaz shipping line, has acquired a 10% stake in GLD Atlantique, which has been operating the Nantes-Gijón motorway of the sea since September. The move is an encouraging sign of Spanish support. Meanwhile, to cope with increasing traffic, the NORMAN BRIDGE was replaced by the BALTIC AMBER, which has a capacity of 2,255 linear metres for trailers and up to 482 passengers.

Words of wisdom

At the 6th Maritime and Coastal Economy Congress last November, **Philippe Louis-Dreyfus** made a notable contribution to a debate on investment, discussing shipping cycles, motorways of the sea and the Atalaya shipping investment fund. For his part, at a debate on ports of the future, Industrial Business Department director **Olivier Morel-Jean** emphasized the advantages of operating offshore "floating ports" in Europe.

Japanese christening

December 17th saw the christening of the drybulk carrier LAKE DEER at the Imabari shipyard in Japan. Its sponsor was the chairman's grandson. The ceremony was attended by **Jean-Marc Scordia**, executive vice president of Cetragpa, which has chartered the 28,000 dwt vessel for seven years, with a purchase option.

Le NORMAN BRIDGE a été remplacé par le BALTIC AMBER sur la ligne Nantes-Gijón. / Philippe Louis-Dreyfus débat avec les étudiants aux Assises de la mer à Toulon. / Cérémonie de baptême du LAKE DEER le 17 décembre au Japon. / NORMAN BRIDGE was replaced by the BALTIC AMBER on the Nantes-Gijón line. / Philippe Louis-Dreyfus talks with students at the maritime congress in Toulon. / Christening of the LAKE DEER in Japan on December 17th 2010.

Voyage présidentiel en Inde

Lors de sa dernière visite en Inde, du 4 au 8 décembre, le Président de la République **Nicolas Sarkozy** était accompagné d'une imposante délégation d'entreprises françaises, leaders dans les secteurs des communications, de l'énergie, de la Défense, de la banque et de la finance, de la pharmacie... Le transport maritime français était représenté par Louis Dreyfus Armateurs en la personne de son directeur général finance-administration **Gildas Maire.** Accompagné de sept ministres et de cinquante-deux patrons français, le chef de l'Etat s'est rendu à Delhi et Bombay, capitale économique et financière du pays. Avec un taux de croissance économique annuel qui oscille entre 7 et 9 %, l'Inde est une terre propice à la signature de nouveaux contrats et aux investissements. C'est dans ce cadre que LDA s'est associé à la société ABG afin de devenir l'un des leaders de la manutention portuaire de vrac sec en Inde.

Opérations spectaculaires pour Fairmount Marine

Nouvelles prouesses pour les remorqueurs de Fairmount Marine avec deux opérations de remorquage particulièrement spectaculaires dont une en cours, celle du PAZFLOR, le plus grand FPSO jamais construit. Long de 325 m pour 61 m de large et 120 000 tonnes, PAZFLOR a été construit aux chantiers Daewoo Shipbuilding pour Total.

Après avoir appareillé de Koje en Corée le 18 janvier dernier, le FPSO est attendu au large de l'Angola, soit 10 000 milles nautiques à parcourir avec l'aide des remorqueurs de haute-mer FAIRMOUNT EXPEDITION, FAIRMOUNT GLACIER et FAIRMOUNT ALPINE.

Le 1er mars dernier, Fairmount Marine a livré à BP en mer de Norvège, SKARV IDUN, un FPSO de 292 m de long pour 50,6 m de large et 128 000 tonnes, construit aux chantiers sud-coréens Samsung Heavy Industries d'Okpo. FAIRMOUNT SHERPA et FAIRMOUNT SUMMIT ont remorqué le FPSO sur 15 300 milles nautiques. *« Le remorquage a été effectué en 92 jours, en comptabilisant les arrêts pour les opérations d'avitaillement et relève d'équipage. Compte tenu de la distance, il s'agit d'une belle réalisation »*, s'est félicité **Albert J. de Heer,** directeur général de Fairmount Marine. SKARV IDUN doit entrer en production au troisième trimestre 2011 et vient clore deux années de préparation pour les équipes de Fairmount.

Eastern promise

When he went to India last December, the French President **Nicolas Sarkozy** took with him a delegation of top industry representatives. The shipping industry was represented by Louis Dreyfus Armateurs, in the figure of its CEO for finance and administration, **Gildas Maire.**

With an annual growth rate of 7-9%, India is an attractive proposition, and by teaming up with ABG, LDA hopes to become a leader in dry bulk handling services there.

Fairmount Marine does it again... and again

Fairmount Marine has recently undertaken two spectacular operations, one still underway.

The largest FPSO ever built, the Total-owned PAZFLOR, left the South Korean port of Geoje on January 18th, on the start of a 10,000-mile voyage to Angola. It is being towed by three tugs, FAIRMOUNT EXPEDITION, FAIRMOUNT GLACIER and FAIRMOUNT ALPINE.

Meanwhile, on March 1st, Fairmount Marine delivered the SKARV IDUN to its owner BP in the Norwegian Sea. Built by another Korean shipyard, this FPSO was towed a staggering 15,300 miles by the FAIRMOUNT SHERPA and FAIRMOUNT SUMMIT. All told, the voyage lasted 92 days. Fairmount's CEO **Albert J. de Heer** acknowledges that *"given the distance, it was quite an achievement".*

De haut en bas : Le président Nicolas Sarkozy a accompagné une délégation d'entreprises françaises en Inde en décembre dernier. / La plus grosse unité de stockage de pétrole au monde FPSO PAZFLOR a appareillé de Corée en janvier dernier aux côtés de trois remorqueurs de Fairmount Marine. / From top to bottom: President Nicolas Sarkozy took with him a delegation of French top industry representatives. / The world's largest ever floating oil storage facility, the PAZFLOR, set off from South Korea last January, shepherded by three Fairmount Marine deep-sea tugs.

De la fibre optique entre le Vénézuela et Cuba

Un mois à peine ! C'est le temps qu'il a fallu à l'ILE DE BATZ pour relier le Vénézuela (La Guaira) à Cuba (Santiago de Cuba) et à La Jamaïque (Ocho Rios) au moyen d'un câble en fibre optique. La pose de ce lien sous-marin de 1600 km a débuté le 22 janvier dernier lors d'une cérémonie en présence des autorités des deux pays, d'Alcatel-Lucent et du client Telecomunicaciones Gran Caribe. La mise en service du câble, programmée pour juin, permettra à Cuba de multiplier par trois mille sa capacité de connexion qui se faisait jusque-là par satellite.
Le câblier ILE DE BATZ qui a achevé ses opérations le 15 février à Kingston, vient de quitter les mers chaudes des Caraïbes pour les Canaries où il doit poser, aux côtés de l'ILE DE SEIN, le câble Canalink qui relie le Sud de l'Espagne aux Iles Canaries.

Renforcer les liens commerciaux avec l'Indonésie

Président du Conseil de chefs d'entreprises France-Indonésie de MEDEF International, **Philippe Louis-Dreyfus** a emmené une délégation de 40 chefs d'entreprises françaises aux côtés de la Ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, **Christine Lagarde,** en visite à Jakarta les 24 et 25 février derniers. Cette délégation multisectorielle (BTP, transports, ingénierie, aéronautique...) a bénéficié d'entretiens au plus haut niveau avec le vice-président de la République indonésienne, M. **Boediono**, le ministre des Finances et le ministre du Commerce. Il s'agissait de la première visite officielle au niveau ministériel en Indonésie depuis 14 ans ! Les 102 entreprises françaises présentes dans l'archipel indonésien emploient 40 000 personnes.

Commande de 330 M $ pour huit vraquiers

LDA a annoncé en début d'année un investissement de 330 millions de dollars dans la construction de huit vraquiers, quatre Capesize et quatre Handymax. Des navires commandés auprès des chantiers chinois Tianjin Xingang Shipbuilding Heavy Industry. Leurs livraisons devraient s'échelonner entre 2013 et 2014 pour le compte de la filiale de transport de vracs Cetragpa. Le design des Capesize permettra d'économiser 9300 tonnes de CO2 par an. Ils mesureront 292 m de long pour 45 m de large et 180 000 Tpl. Les Handymax, dotés de 4 grues de 30 T, mesureront 180 m de long, 30 m de large et offriront 40 000 Tpl. Leur design a été spécialement conçu pour les ports d'Asie du Sud-Est de faible profondeur et permettra d'économiser 5000 tonnes de CO2 par navire et par an.

A very well-connected island

January 22nd saw a ceremony marking the launch of an operation by Alcatel-Lucent and Telecomunicaciones Gran Caribe to lay a 1,600-km fibre-optic cable linking Venezuela to Cuba and Jamaica. A month later, the ILE DE BATZ reached Kingston, marking the end of its mission, and immediately headed back to Europe, to lay a cable between southern Spain and the Canary Islands. Until now, Cuba has relied on a satellite link and the cable (operational in June) will increase its download speed by 3,000.

Closer ties with Indonesia

When France's Finance Minister **Christine Lagarde** travelled to Jakarta this February, she was accompanied by a delegation of forty French company directors led by **Philippe Louis-Dreyfus**, Chairman of the France-Indonesia Directors' Council of the MEDEF International business confederation. The multi-sector delegation had top-level meetings with Indonesia's Vice President and two of its ministers.

Eight new ships for Cetragpa

At the start of 2011, LDA announced that it is investing $330 million in eight bulk carriers, to be built at a Chinese shipyard. Delivery is scheduled for 2013-14.
There will be four Capesize vessels, designed to reduce carbon emissions by 9,300 tonnes each year, and four Handymax vessels, each equipped with four 30-t cranes and capable of entering the shallow-draft ports of Southeast Asia.

De haut en bas : Il aura fallu un mois seulement à l'équipage de l'ILE DE BATZ pour relier le Vénézuela, Cuba et la Jamaïque en fibre optique. / Visite indonésienne en février pour Christine Lagarde et Philippe Louis-Dreyfus. / From top to bottom: It took scarcely a month for the crew of the ILE DE BATZ to lay the fibre-optic link between Venezuela, Cuba and Jamaica. / Philippe Louis-Dreyfus and France's Finance Minister Christine Lagarde travelled to Indonesia last February.

05. PROFILS / PORTRAITS

Jean-Michel Pap : La Grande évasion /
The lure of the open road

Plus qu'une passion, la moto est un art de vivre, une philosophie… Jean-Michel Pap, directeur des opérations d'ABG LDA en Inde depuis bientôt deux ans, affectionne plus particulièrement les Harley-Davidson. Ces machines reflètent un état d'esprit, répondent à une soif de liberté. Jean-Michel collectionne ces monstres mécaniques et organise de grandes virées à la découverte des contrées sauvages.

C'est en 1992, alors âgé de 33 ans, que **Jean-Michel Pap** tombe en extase devant les Harleys rutilantes alignées dans une boutique à Paris. Capitaine au long cours chez LDA, il s'offre alors sa première Harley, une FXR 92 et, en 1998, part seul pour un périple de six mois aux Etats-Unis. Ce « lonesome cow-boy » parcourra 42 000 km et fendra le bitume de la fameuse Route 66 de Chicago à L.A. *« J'ai notamment sillonné les grands parcs nationaux et je suis descendu plus au Sud, vers la frontière mexicaine, j'ai suivi les Rocheuses et la mythique Route 101 qui longe le Pacifique. Je suis remonté jusqu'à Vancouver puis j'ai rejoint Albuquerque et Chicago »,* raconte Jean-Michel qui a participé aux incontournables rassemblements de bikers, notamment ceux de Sturgis et Daytona.

« Plus de 500 000 Harleys venues de tout le pays se retrouvent à Sturgis. J'ai le souvenir du « Broken Spoke Saloon » et de… 1800 motos garées devant ! », raconte ce passionné de grands espaces. Chromes à gogo, vrombissements incessants, musique et tatouages ponctuent ces événements pas comme les autres.

Une ambiance « roots » qu'il a retrouvée quelques années plus tard avec Claudine, son épouse, à qui il a offert une… Harley Sportster 900 cm3 pour partager sa passion. Les voilà partis en 2003 pour un périple de 32 000 km aux Etats-Unis à chevaucher leur bécane et à dormir sous la tente. *« Nous avons visité les Rocheuses, le Nord-Ouest et aussi Key West, la Floride, la Louisiane et la Nouvelle-Orléans »,* raconte-t-il.

> *« Mon épouse et moi étions les seuls visages pâles »*

Au total, le couple séjournera six mois au pays de l'Oncle Sam. *« Nous avons eu la chance de rencontrer des tribus indiennes et visiter le plus grand village de tipis au monde lors d'un Pow Wow à Browning. Mon épouse et moi étions les seuls « visages pâles » à camper avec les indiens issus de toutes les régions d'Amérique du Nord »,* se souvient-il.

Propriétaire de deux Harleys, une FXR de 1992 et un Chopper de 1975, il vient de faire l'acquisition en Inde d'une Royal Enfield de 500 cm3. *« Une moto attachante avec une grosse personnalité à l'esprit proche des Harleys »,* confie Jean-Michel. Et, d'ores et déjà, il prépare sa prochaine escapade dans le Ladakh et le Kashmir et prévoit de franchir le col Khardung, la route la plus haute du monde à 5359 m d'altitude. D'ici deux à trois ans, lorsqu'il quittera définitivement l'Inde, il prévoit de retrouver son « home sweet home » en Charente-Maritime à moto, soit quelque 12 000 km. Un périple qui devrait le conduire au Rajasthan, Pakistan puis via Persepolis en Iran, séjourner en Turquie avant de faire une halte en Grèce pour terminer par l'Italie et la France.

Jean-Michel Pap has been head of ABG LDA's operations in India for nearly two years now, but while he is, of course, passionate about his work, he is possibly even more passionate about motorcycles, especially Harley-Davidsons. Indeed, biking has become a way of life, almost a philosophy.

He was 33 when he bought his first machine back in 1992, after falling awestruck at the sight of these gleaming monsters in a shop in Paris. Six years later, he and his FXR 92 set off on a six-month tour of the United States, a 42,000-km odyssey which took him along the historic Route 66 from Chicago to Los Angeles and Route 101 up the Pacific coast. He has moving memories of the huge motorcycle gatherings. *"I'll never forget the Broken Spoke Saloon in Sturgis, with 1,800 bikes parked in front!"* He later returned to the States, but this time with his wife, riding her own Harley Sportster. Biking by day, camping by night, the couple completed a 32,000-km tour of *"the Rockies and the Northwest, as well as Florida, Louisiana and New Orleans"*.

Jean-Michel has since acquired a second Harley – a 1975 Chopper – and an Indian-built Royal Enfield *("a big personality")*. Before he leaves India, he intends to explore Ladakh and Kashmir, and drive along the Khardungla, said to be the world's highest motorable pass at 5,359 m. His return to France will bring further adventure, for instead of being cramped in an aeroplane, Jean-Michel wants to make the 12,000-km journey home on his faithful motorbike.

De haut en bas : Jean-Michel sur sa Harley Chopper de 1975. / Aux côtés de son épouse Claudine sur la Royal Enfield achetée en Inde. /
From top to bottom: Jean-Michel on his 1975 Harley Chopper. / With his wife Claudine on the Royal Enfield bought in India.

06. LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

Caroline, « Sénégazelle » au grand cœur

Son des djembés au loin, sable, vent, sueur et surtout beaucoup d'émotions partagées pour **Caroline Huynh** qui a abandonné quelques jours le service comptabilité de Suresnes pour vivre une aventure humanitaire et sportive en participant à la dernière édition de la Sénégazelle du 5 au 12 mars. Notre jeune comptable faisait partie des 65 femmes à fouler le sol sénégalais et à parcourir une dizaine de kilomètres par jour durant les cinq jours de l'épreuve.

Dans ses bagages, Caroline a emmené 50 kg de fournitures scolaires collectées (provenant entre autres de quelques collègues) et distribuées aux enfants d'écoles primaires. Cette « *action concrète* » pour Caroline et les autres participantes « *empreinte d'émotions et de sourires de par les échanges* » a permis une dotation globale auprès de 8000 enfants pour leur plus grande joie et celle des directeurs d'écoles et parents d'élèves qui se sont mobilisés pour accueillir les « *gazelles* » sur la ligne d'arrivée dans une ambiance très chaleureuse.

Concours photo 1000 euros de prix !

A vos appareils ! LDA organise un deuxième concours photo, jusqu'au 14 juin, ouvert aux sédentaires et navigants de la compagnie et de ses filiales. A la clé, des bons cadeaux Fnac d'une valeur de 1000 euros. Deux catégories ont été retenues cette année : « Les navires du groupe LDA sous tous les angles » et « La mer et ses paysages ». Pour participer, il suffit d'envoyer la photo accompagnée d'un commentaire explicatif à : **lemag@lda.fr**. Les deux photos gagnantes et les textes seront publiés dans le numéro 6 du Mag LDA. Vingt autres seront exposées au siège de la compagnie à Suresnes. L'intégralité du règlement est disponible sur l'Intranet de LDA.

A school run with a difference

Accountant **Caroline Huynh** abandoned her desk at LDA's Suresnes headquarters earlier this year and travelled to Senegal to take part in the five-day Sénégazelle race on March 5th-12th, covering a distance of 10 km each day in the fierce heat and blowing sand.

This was a humanitarian as well as a sporting adventure, and like the other 64 women participants, Caroline had brought with her 50 kg of school stationery, some donated by her colleagues, in order to do something *"concrete"* to help. In all, they were able to hand out supplies to 8,000 delighted primary schoolchildren, whose

head teachers and parents ensured that they received a very warm welcome at the finish line.

As Caroline says, she and her fellow runners were more than rewarded for their generosity by *"shared emotions and smiles"*.

Happy snapping!

You have until June 14th to enter LDA's second annual photo competition, open to both land-based and seagoing personnel of the company and all its subsidiaries. FNAC gift tokens totalling 1,000 euros in value will be awarded to the best pictures in two categories: "Ships of the LDA Group from every angle" and "The sea and its seascapes".

The two winning photos will be published in the next edition of this magazine and the twenty runners-up will be exhibited at the Suresnes company headquarters. Each entry should be sent to **lemag@lda.fr** and accompanied by a brief explanation. The full competition rules can be found on LDA's Intranet.

De haut en bas : Caroline aux côtés de jeunes enfants sénégalais. / Cinq jours de course au profit des enfants du Sénégal. / Concours photo : envoyez votre photo à **lemag@lda.fr**. / From top to bottom: Caroline surrounded by Senegalese schoolchildren. / A five-day race in aid of children in Senegal. / Photo competition: send your pictures to **lemag@lda.fr**.