



Louis Dreyfus
ARMATEURS

LEMAG

OCTOBRE 2011

OCTOBER 2011

Construction de huit vraquiers pour Cetrappa

Eight new ships for Cetrappa

Entretien avec Frank Piedelièvre,
Pdg de Bureau Veritas

*Interview with Frank Piedelièvre, Chairman and CEO of
Bureau Veritas*

ABG-LDA s'implante à Tuticorin

New developments in India

Tsunami : Mission accomplie pour le LODBROG

Mending mission



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

01. / P. 4 À 6 ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

Une commande de 330 millions de dollars pour huit nouveaux vraquiers / *Bulk carriers ordered*

02. / P. 7 À 10 ZOOM / CLOSE-UP

Comment naît un navire...? / *Where do ships come from?*

03. / P. 11 À 12 GRAND LARGE / HIGH SEAS

Entretien avec Frank Piedelièvre, Pdg de Bureau Veritas / *Interview with Frank Piedelièvre, Chairman and CEO of Bureau Veritas*

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

Pose de la première pierre du futur terminal ABG-LDA de Tuticorin / *New developments in India*

LD Lines s'affiche dans le métro de Londres / *LD Lines goes Underground*

Vol Rio-Paris : Mission accomplie pour l'ILE DE SEIN / *Mission accomplished*

Baptêmes en série pour Cetrappa / *We name these ships...*

Mission indonésienne de LDA aux côtés du Premier ministre François Fillon / *Untapped market*

Présence en force de LD TravOcean au salon de l'éolien / *Blowin' in the wind...*

Après le passage du tsunami, le LODBROG en mission de réparation / *Mending mission*

LDA s'associe à DFDS pour une offre de reprise de SeaFrance / *Salvaging SeaFrance*



05. / P. 16 PROFILS / PORTRAITS

Quand Michelle et Delphine jouent la comédie ! / *Treading the boards*



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

Engagement et rigueur au travail récompensés / *Medal winners*

Embarquement sur le PIERRE LD ! / *Seeing how the other half lives*

Fous de foot ! / *Having a ball*

Rémi Leclercq : Un analyste se découvre marathonien ! / *Slow steam ahead!*



ÉDITO

Finance et Maritime, pour le meilleur et pour le pire



L'aventure maritime a, de tout temps, associé deux acteurs économiques essentiels aux positionnements souvent antagonistes mais *in fine* convergents : l'armateur et le financier. Le développement dynamique du commerce international reposait depuis le 17^e siècle sur cet « attelage », le financier devenant le catalyseur du projet maritime pour le meilleur et pour le pire. La Compagnie des Indes en est une parfaite illustration.

La notion d' « aventure maritime » s'est aujourd'hui effacée devenant complètement anachronique.

Bien que le partage des risques ait radicalement changé, l'armateur, et ce dans la mesure où il gère son patrimoine avec prudence, contractera aujourd'hui encore auprès d'un établissement de crédit concomitamment à la signature d'un contrat de construction avec le chantier naval.

Mais ce mécanisme simple peut toutefois se gripper rapidement dès lors que l'environnement financier international se dégrade ou dès que le secteur du transport maritime est fortement déprimé.

2008 « annus horribilis » aura vu s'effondrer les équilibres traditionnels

La forte dégradation de l'environnement financier, la faillite de la banque Lehman Brothers, les plans de sauvetage successifs plus ou moins réussis ainsi que le profond ralentissement des échanges internationaux auront vu ressurgir les spectres de la crise de 1929 en général et ceux des années 80 dans le secteur du transport maritime en particulier.

L'argent « facile » prêté dans l'euphorie du milieu des années 2000 ainsi que les introductions en bourse successives sur les places anglo-saxonnes devenaient des bombes à retardement pour les établissements prêteurs. Ces secousses ont ébranlé les fondations du financement maritime traditionnel.

Après l'euphorie excessive, la profession fait maintenant face à des institutions financières très, voire trop, conservatrices. Le balancier, encore une fois, s'est déplacé de 180° : financer de façon acceptable un navire dans l'environnement actuel est devenu un véritable challenge.

De plus, les multiples fusions, rachats et rapprochements entre banques qui ont été nécessaires pour éviter l'effondrement du système bancaire entre 2008 et 2009 ont fortement asséché « l'univers des possibles » pour les armateurs désireux de financer leurs navires.

Les niveaux de marge, de garanties et de contraintes - dites « covenants » - imposés par les prêteurs atteignent aujourd'hui des niveaux excessifs et sans fondement réel.

Une parfaite illustration est le principe de la « Loan to value clause », véritable épée de Damoclès. Ce concept fait trembler de nombreux armements maritimes depuis quelques mois et continue de peser fortement sur leurs liquidités.

Le Groupe LOUIS DREYFUS ARMATEURS est parvenu, à force de conviction, à éviter jusqu'à présent ces covenants dans ses propres financements en arguant du fait que le banquier et l'armateur sont des « partenaires » et que l'essence même du partenariat est d'être fondée sur les principes de l' *affectio societatis* pour le meilleur et pour le pire.

C'est dans cet environnement houleux et perturbé que nous avons réussi, encore une fois, à financer nos huit navires vraquiers commandés en Chine cette année, les banques choisies étant des partenaires de longue date, véritables catalyseurs de nos projets maritimes...

GILDAS MAIRE Directeur Général Finance-Administration

A Marriage of Convenience

The age of maritime exploration brought together two economic players with frequently divergent views but convergent interests: the shipowner and the financier. The East India Company is a perfect example of how financiers served as catalysts for exploration.

Since the 17th century, this partnership has underpinned the development of international trade, and whenever shipping companies sign an agreement for the construction of a new vessel, they sign a parallel contract with a credit institution.

However, problems can arise when the global economy deteriorates or the shipping industry stagnates.

Annus horribilis

This is exactly what happened in 2008, when the financial crisis, the more or less successful rescue plans and the massive slowdown in international trade raised the twin spectres of the 1929 Great Depression and the shipping recession of the 1980s.

The banks' eagerness to lend money in the mid-2000s and the proliferation of IPOs were time bombs waiting to go off, and when they did explode, they shook traditional shipping finance to its core. The pendulum has now swung 180°, with banks sometimes proving overcautious, making it extremely hard to raise money for new ships. The many mergers and buyouts intended to avert meltdown in the banking system in 2008-9 have exacerbated this "credit crunch".

The covenants that lenders are now imposing on shipowners are both excessive and unjustified, especially the loan-to-value clause. Given current differences between contract and market prices, this has become a veritable sword of Damocles.

LOUIS DREYFUS ARMATEURS has so far managed to avoid the imposition of such covenants, arguing convincingly that banker and shipowner are partners and that a partnership should be based on a spirit of cooperation, for better or for worse.

It is in this challenging context that we have managed to finance the eight bulk carriers we ordered from China earlier this year, selecting longstanding partners who have always been catalysts for our projects.

Gildas Maire
Chief Executive Officer Finance-Administration

01. ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

Une commande de 330 millions de dollars pour huit nouveaux vraquiers / *Bulk carriers ordered*



Retour au cœur de métier du groupe Louis Dreyfus Armateurs. L'armement a commandé en avril dernier huit nouveaux vraquiers pour un investissement de 330 millions de dollars. Leur livraison sera échelonnée entre 2013 et 2014.

Louis Dreyfus Armateurs s'apprête à reconstituer sa flotte de vraquiers en propriété après avoir cédé en 2007 et 2008 une partie de ses navires lorsque le marché était au plus haut. Au printemps dernier, le président **Philippe Louis-Dreyfus** a officialisé une commande pour la construction de huit navires auprès des chantiers navals chinois China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC). La cérémonie s'est tenue dans les locaux du courtier Barry Rogliano Salles.

Dong Qiang, vice-président de CSIC, s'est rendu à Paris en avril dernier, conduisant une délégation du chantier Tianjin Xingang Shipbuilding Heavy Industry Co (XGSIC). Filiale de la compagnie d'Etat, elle sera chargée de la construction des huit nouvelles unités. La signature du contrat a donné le coup d'envoi à la construction de quatre navires de type Capesize (292 m de long) et quatre Handysize (180 m) pour un investissement de 330 millions de dollars. Les premiers navires seront livrés fin 2013. Tous battront pavillon communautaire.

Conçus par le service des Constructions Neuves du groupe LDA, en collaboration étroite avec le bureau d'études finlandais Deltamarin, ces huit navires offrent des caractéristiques techniques destinées à réduire au maximum les émissions de CO₂.

Le nouveau design des Capesize permettra d'économiser environ 9200 tonnes de CO₂ par an et par navire. La diminution annuelle des rejets en CO₂ des Handysize est estimée à 5000 tonnes par navire. De plus, le tirant d'eau des Handysize - seulement 10,5 m - sera particulièrement adapté aux ports peu profonds du Sud-Est asiatique. La conception innovante de la carène de ces navires, fruit des calculs des ingénieurs de Deltamarin, permet d'obtenir ce tirant d'eau très faible compte tenu du port en lourd (40 000 t) et contribue à réduire de 10 à 15 % la consommation de combustible comparé aux navires en service.

« Compte tenu du prix du combustible, les ingénieurs remettent au goût du jour des idées anciennes telles que la tuyère imaginée par l'Allemand Mewis (Mewis Duct®). Installée devant l'hélice, elle permet de réguler l'écoulement de l'eau et contribue à économiser entre 5 et 7 % du combustible ! », explique **Hervé Lapierre**, responsable du service des Constructions Neuves de LDA. Bulbes retravaillés, hélices repensées et motorisation à injection électronique... Ces dispositifs économiseurs d'énergie se multiplient sur les navires.

In a decision to refocus on its core business, Louis Dreyfus Armateurs has ordered eight bulk carriers from China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC) for a total cost of 330 million dollars. All vessels will be registered in the E.U.

Philippe Louis-Dreyfus and CSIC's Vice President **Dong Qiang** shook hands on the deal in Paris this April. The move was prompted by the sell-off of part of the bulk fleet in 2007-8 when market prices were at their height. The ships will be built by CSIC's subsidiary Tianjin Xingang Shipbuilding Heavy Industry, with deliveries spaced out over 2013-14.

The four Capesize (292 m long) and four Handysize (180 m long) vessels were designed in house, in close cooperation with the Finnish company Deltamarin, and will have an impressively small carbon footprint, with reductions of between 9,200 t (Capesize) and 5,000 t (Handysize) per annum in carbon emissions.

Deltamarin's optimized hull means that the latter will have a very shallow draught (10.5 m) in relation to their deadweight tonnage (40,000 dwt), giving them greater access to the shallow ports of Southeast Asia and reducing fuel consumption.

As **Hervé Lapierre** Head of the Newbuilding Department explains, "Due to high fuel costs, engineers are reviving old ideas, such as the Becker Mewis Duct®, which improves water flow to the propeller, bringing fuel savings of 5-7%". However, adding innovations like these to "off-the-shelf" ships is no easy matter and CSIC took some convincing of the need to customize in order to economize!

Over the past few years, many 40,000-dwt Handysize vessels have been sent to the scrap yard, meaning that there are fewer of these units in service than there used to be. Always on the lookout for fresh opportunities, LDA is now plugging this gap in the market. One grateful customer is Eramet subsidiary SLN, which operates Handysize vessels between Australia and New Caledonia, and will benefit from an extra 10,000 dwt in carrying capacity.

The deadweight tonnage of geared Handysize ships has increased considerably over the last two decades, up from 28,000 dwt in the 1990s to well over 35,000 dwt today, and they are now similar in width to Panamax carriers.

Des navires sur mesure

Apporter de telles modifications à des navires conçus « sur catalogue » n'a pas été simple et l'armement a dû convaincre les chantiers de la nécessité de modifier des unités standard pour en améliorer les performances techniques et environnementales. Par ailleurs, ces dernières années, de nombreux navires de 40 000 t ont été démantelés. Les unités de cette catégorie se sont donc raréfiées.

LDA s'est alors engouffré dans la brèche en proposant des navires plus avancés pour les chargeurs. C'est le cas par exemple de SLN qui exploite ce type de navire entre l'Australie et Nouméa et qui bénéficiera de 10 000 t de capacité d'emport supplémentaire à chaque voyage.

Par ailleurs, ces dernières années, les Handysize grésés ont pris du volume, passant de 28 000 t dans les années 90 à plus de 35 000 t à présent, compte tenu de l'agrandissement progressif des ports. Leur largeur se rapproche de celle des Panamax.



Quand acheter et vendre...

Délicate est la décision d'acquiescer ou de vendre des navires compte tenu des difficultés (gestion des équipages, montages financiers...). Ces dernières années, le groupe LDA a surpris le monde maritime en cédant une dizaine de navires à des prix attractifs alors que le marché du transport de vrac était au plus haut. Les taux de fret des vrac secs étant extrêmement volatils, le groupe a fait sienne la devise de vendre « au son des violons » et d'acheter « au son du canon ».

Dès fin 2009, le management de LDA estimait que le marché allait redevenir propice à de nouvelles acquisitions. Compte tenu des carnets de commande, de la baisse des prix des navires neufs et de la consommation attendue des industries chinoises, il est apparu opportun fin 2010 de commander des navires pour livraison fin 2013.

Franck Tirard, analyste maison, assure un suivi au jour le jour du marché des vrac secs et élabore des prévisions de carnet de commandes et de transport en minerai de fer et de charbon. Ses analyses, combinées à celle des courtiers maritimes, ont servi à cette décision de construire huit navires. Cela permettra tout d'abord un rééquilibrage entre les navires affrétés (douze) et ceux en propriété (dix) et signera l'engagement durable de LDA vis-à-vis de ses clients chargeurs.

Caractéristiques techniques

	Capesize	Handysize
Longueur	292 m	180 m
Largeur	45 m	30 m
Tirant d'eau	18,3 m	10,5 m
Port en lourd	180 000 tonnes	40 000 tonnes
Vitesse	14,5 nœuds	14 nœuds
Grues		4x30 t équipées de bennes
Puissance moteur	15 530 Kw	6050 Kw
Membres d'équipage	26	25



An ear to the ground

Buying and selling ships is not to be undertaken lightly, given the vast sums of money involved. LDA surprised many in the shipping world when it decided to sell off ten ships at a time when the bulk shipping market looked very buoyant. However, dry bulk freight rates were extremely volatile and the group preferred to abide by its motto to sell "to the sound of violins" and buy "to the sound of cannons".

By the end of 2009, the LDA management determined that the time would soon be right to order new units, as the freight market looked set to remain in the doldrums for another two years and shipbuilding prices looked set to descend to far more reasonable levels. Their decision was supported by information from ship brokers and from the group's own analyst **Franck Tirard**, who tracks the dry bulk market and establishes order-book and seaborne coal and iron ore trade forecasts.

The new ships will restore a healthier owned-to-chartered fleet ratio of 10:12 and signal LDA's long-term commitment to its customers.

Les Handysize revisités par l'architecte naval Deltamarin

Le bureau d'études finlandais Deltamarin a mis au point un nouveau standard de vraquiers. Plus compacts, ces nouveaux navires de type B. Delta présentent une capacité d'emport accrue et consomment moins de combustible grâce à une conception améliorée.

En vitesse de service, 14 nœuds, les Handysize B. Delta 37 consomment 18 tonnes de fuel par jour. Les quatre premiers navires de ce type seront ceux commandés auprès de Tianjin Xingang Shipbuilding Heavy Industry Co par Louis Dreyfus Armateurs. Leur design sera personnalisé pour satisfaire les exigences de l'armement en termes de réduction de CO₂ et de faible consommation en carburant et répondre aux dernières réglementations en matière de protection de l'environnement.

Deltamarin se chargera de la conception des navires jusque dans les moindres détails et assiste le chantier pour les achats techniques. Une équipe LDA sera déployée sur le site de construction afin de vérifier que les navires, durant la phase de production, soient conformes aux plans. Ces navires équipés de 4 grues et bennes pourront embarquer 50 000 m³ de fret réparti dans cinq cales. Deltamarin a réalisé une percée dans le marché des vraquiers au cours des 12 derniers mois avec 15 nouveaux navires déjà signés. Les contrats portent sur la conception de Capesize, Panamax et Supramax, outre les Handysize de type B. Delta 37. La performance de ces futurs navires a été testée à Hambourg dans le bassin d'essais de HSVA.



Deltamarin comes in Handy...size

Finnish marine consulting specialist Deltamarin has been making major inroads into the bulk carrier market over the last year, signing contracts to design 15 Capesize, Supra and Handysize ships. The four Handysize vessels, each equipped with four deck cranes and five cargo holds (total capacity 50,000 m³), were ordered by Louis Dreyfus Armateurs. The group was impressed by the new B. Delta 37 standard design, which is more compact and has a greater carrying capacity and lower fuel consumption rates (18 t per day at a service speed of 14 knots).

The units will be built by Tianjin Xingang Shipbuilding Heavy Industry Co and the standard design will incorporate several customized features, in order to meet LDA's fuel consumption and carbon emission targets.

Deltamarin will be responsible for both basic and detailed design, and provide technical procurement assistance to the shipyard, where a LDA team will monitor compliance throughout production.



02. ZOOM / CLOSE-UP

Comment naît un navire... ? /

Where do ships come from?



Au moins deux années peuvent s'écouler entre les esquisses sur la planche à dessin et la première rotation commerciale d'un navire. Se lancer dans la construction n'est pas une mince affaire... Encore moins imaginer les caractéristiques techniques du futur navire, d'autant qu'avec la flambée du prix du combustible, les ingénieurs doivent faire preuve d'une extrême créativité pour réduire au maximum la consommation. Le bureau des Constructions Neuves du groupe LDA nous ouvre ses portes.



Engager la construction d'un navire est le fruit d'une décision éminemment stratégique et longuement mûrie pour un armateur et qui peut répondre à diverses motivations. Engagement vis-à-vis d'un chargeur, anticipation de la demande en transport, opération financière, ou bien unités innovantes... Le recours à la construction peut également s'imposer lorsque la perle rare souhaitée est tout simplement introuvable sur le marché de l'affrètement ou de l'occasion.

Tous les cas de figure se sont présentés dans l'histoire du groupe Louis Dreyfus Armateurs avec une grande diversité de navires construits ces dernières années. La moitié des unités construites est composée de vraquiers, l'autre moitié est constituée de rouliers, de ferries, de câbliers et de navires sismiques. Au sein du groupe, certains départements ou filiales tels que la DAI ou Alda Marine font de la prospective, d'autres comme LD Lines, recherchent des navires dans l'optique d'ouvrir de nouvelles lignes.

« A compter du moment où une société du groupe émet le souhait d'un navire neuf, nous préparons un dossier technique en tenant compte des exigences commerciales du navire et des contraintes d'exploitation. Nous définissons les principales caractéristiques techniques, le type de propulsion. C'est également à ce stade que nos équipes créatives entrent en jeu afin de limiter notamment la consommation en combustible. Nous pensons aussi aux navigateurs en concevant des espaces dédiés à leur confort tels que la piscine, le gymnase ou la salle de repos et, bien entendu, avant tout, à la sécurité. Les plans sont revus sous forme papier car cela permet d'un seul coup d'œil d'avoir à la fois une vision globale et détaillée du projet. Les plans sont ensuite élaborés par les chantiers qui réalisent une modélisation 3D », indique **Hervé Lapière** qui dirige depuis 2002 le département des Constructions Neuves, un service transversal employant quatre personnes à Suresnes.

Une fois le dossier préparé en interne, il est transmis à un bureau d'études dont le travail est entièrement piloté par le service des Constructions Neuves. « Nous tenons la main des concepteurs. Nous travaillons essentiellement avec les Norvégiens de Vik Sandvik et les Finlandais de Deltamarin. Après la définition de nos besoins, nous travaillons sur un projet dont l'aboutissement est le "tender package", c'est-à-dire un appel d'offres précisant les spécifications du futur navire. Ce document de 300 à 400 pages décrit le navire dans les moindres détails. Près d'un tiers de ce document, voire la moitié, sera réécrit par le bureau des Constructions Neuves », ajoute M. Lapière.

Très souvent sur le terrain, il est assisté d'**Elisabeth Bicaïs**, **François Garret** et **Sylvie Picot**. Ingénieurs, Elisabeth et François ont la lourde tâche d'approuver les plans du navire et de veiller à ce que les spécifications techniques soient conformes aux recommandations de l'armateur. Sylvie, de son côté, assure le travail indispensable et minutieux de tenir à jour le suivi de toute la documentation. Le service comprend également une équipe

At Louis Dreyfus Armateurs, the reasons for ordering a new ship can be many and various. Market conditions may have changed, a customer may have unsatisfied needs, technology may have moved on, the vessel may be part of a larger financial operation or there may simply be nothing suitable available on the charter market.

There is a similar diversity in the ships that have been ordered by the group in the past few years - not just bulk carriers, but ro-ro ferries, cable-laying

vessels and seismic research ships, too.

A ship's journey from drawing board to reality can take at least two years. As soon as one of the group's companies expresses the desire to acquire a new vessel, the members of the Newbuilding Department set about defining its main technical characteristics and its propulsion system.

It is never easy to get all these features right, and these days engineers have to be extremely creative as well, in order to find new ways of reducing

fuel consumption. "We also consider the people who are going to sail in her, designing spaces that will make life more comfortable for them, such as gyms, rest rooms and swimming pools. And above all, of course, we think about their safety", says **Hervé Lapière**, who has managed the department since 2002.

Once the technical details have been finalized in house, the ship designers are called in - either the "Norwegians from Vik Sandvik or the Finns from

de surveillants chargés de veiller à l'avancement des travaux directement dans les chantiers de construction navale. **Michael Germain, Jean-Christian Eloy et Bruno Foucher** sont des hommes de terrain scrutant la qualité et la conformité des travaux depuis la découpe de la première tôle jusqu'au départ du navire. « *Selon les stades de construction du navire, cette équipe peut être renforcée avec des chefs mécaniciens détachés sur les chantiers* », ajoute M. Lapierre. La composition des équipes dépend également de la technicité des projets. Lorsqu'un navire est particulièrement complexe, LDA peut détacher jusqu'à dix personnes : mécaniciens, tuyauteurs, électriciens détachés temporairement du service équipage. Bien souvent une secrétaire est recrutée localement pour faciliter les démarches administratives.

“ Frissons et émotion lorsque le navire largue les amarres ”

Deux mois avant la mise en service le chef mécanicien se rend sur le navire, rejoint par le commandant et le second quinze jours à trois semaines avant l'appareillage. Les trois officiers préparent toutes les formalités réglementaires et commandent tout le nécessaire du bord. Une ligne budgétaire permet d'acquérir les cartes marines, marmites, draps, ainsi que DVD et jeux vidéo et, en dernier lieu, les vivres. L'équipage ne sera au complet que deux jours seulement avant l'appareillage. C'est à ce moment-là que s'opère le transfert entre le service Constructions Neuves et la flotte.

L'effervescence s'empare alors de toute la compagnie. Véritable vitrine de l'armement à la fois en interne et à l'extérieur, la livraison d'un navire neuf est riche en émotions et en stress. « *Avant la livraison du navire, nous collaborons avec la direction générale pour préparer le baptême. Un moment intense où tout doit être parfait !* », commente Sylvie.

Entré chez LDA il y a seulement trois ans, François avoue avoir été particulièrement ému par le lancement du CIUDAD DE CADIZ. Émotion et frissons intenses, lorsque le navire rentre dans l'eau pour la première fois et flotte...

Et puis quelle joie pour Elisabeth de voir à la télévision des navires qu'elle a conçus comme ce fut le cas pour le CITY OF HAMBURG en 2008. Pas surprenant en effet de voir s'instaurer un attachement quasi passionnel après plusieurs mois de dur labeur. Pour Hervé Lapierre, les sentiments s'emmêlent. Outre la fierté du travail accompli, il ressent également de la tristesse en voyant s'achever l'aventure de la construction. L'aventure commerciale va enfin pouvoir commencer.



Deltamarin” - to draw up the specifications in what is known as a “tender package”, a hefty document of up to 400 pages describing the ship down to the last detail.

The Newbuilding Department provides constant input throughout this process.

Often out of the office, Hervé is aided and abetted by **Elisabeth Bicais** and **François Garret**, both engineers, who have the onerous task of checking that the technical specifications match LDA's recommendations (“*up to a third of the tender package, possibly even half, will be rewritten by our department*”) and putting the final stamp of approval on the plans.

The fourth member of his team is **Sylvie Picot**, who painstakingly keeps track of all documentation.

The department also includes three supervisors, who play equally vital roles on the ground. **Michael Germain, Jean-Christian Eloy** and **Bruno Foucher** fly out to the shipyard and stay there to monitor quality and compliance throughout the construction process.

If the project is particularly complex, their three-strong team may be increased to ten, with engineers, pipefitters and electricians on temporary secondment from the Crew Department.

Two months before the ship comes into service, the chief engineer joins the ship, and two or three weeks before, the captain and chief mate arrive.

Their task is to go through all the legal formalities and order all the supplies, from charts and saucepans to bedsheets, video games and, at the very last minute, food. The crew is only complete two days before the sailing. The final task of the Newbuilding Department, before the ship is transferred to the Fleet Department, is to prepare for the christening, “*when everything has to be perfect*”. It is a period of considerable stress and emotion, as the delivery represents a prime opportunity to showcase the group both in-house and externally.

François remembers being particularly moved by the launch of the CIUDAD DE CADIZ, while Elisabeth is always delighted to see the ships she helped to design on television, as was the case with the CITY OF HAMBURG in 2008.

For his part, Hervé Lapierre experiences mixed feelings - pride at a job well done and sadness at reaching the end of another thrilling adventure.

Petite équipe pour grands projets

Ingénieur projets, François Garret a rejoint LDA il y a trois ans. Issu du monde de l'ingénierie parapétrolière, cet ancien « gadzart » a conçu des usines flottantes tels que les FPSO. A présent, il assure la veille technologique sur les énergies marines renouvelables. Depuis près de deux ans, il a concentré son attention sur les éoliennes offshore. « Nous sommes dans une phase créative où nous discutons à la fois avec des clients potentiels et nous rencontrons les fabricants d'éoliennes », explique François. Il collabore ainsi au projet avec le chantier STX portant sur la conception d'un navire dédié à la pose de câbles électriques entre les éoliennes.

Binôme d'Hervé Lapiere, Elisabeth Bicais met sa créativité et ses compétences d'ingénieur au service de LDA depuis six ans, après un passage aux Affaires Maritimes et au Germanischer Lloyd. Incollable en réglementation maritime, elle apprécie la diversité de son métier et avoue avoir été touchée par le syndrome de Corto Maltese. Actuellement, elle pilote techniquement un projet de bâtiments d'assistance offshore polyvalents nécessitant bien plus d'imagination que les vraquiers.

Sans Sylvie Picot point de navire ! A ce poste depuis 13 ans, elle est la mémoire vivante de toute construction et joue un rôle capital quant au respect des délais. La traçabilité documentaire, c'est elle ! « L'approbation des plans nécessite une grande réactivité ! Il ne faut rien laisser au hasard et vérifier tout ce que l'on reçoit », précise Sylvie.



Les vraquiers Cetrappa inaugurent le site de Tianjin Xingang Shipbuilding Heavy Industry Co

Installé depuis une cinquantaine d'années à Tianjin, à 240 km de Pékin, le chantier de construction navale Tianjin Xingang Shipbuilding Heavy Industry Co a été contraint de déménager vers la zone économique de Lingang. Le dédommagement de la ville a permis de financer la construction d'un nouveau site comprenant deux immenses formes de radoub en cours d'achèvement. Les vraquiers LDA seront parmi les premiers navires construits dans ces deux formes aux caractéristiques imposantes (l'une mesure 520 m de long pour 110 m de large et l'autre 440 m de long pour 80 m de large avec une profondeur de 13,3 m). Le site est équipé de portiques d'une capacité de levage de 600 tonnes et d'un dock flottant pour la partie chantier de réparation.

02. ZOOM / CLOSE-UP



Small team, big ideas

François Garret joined LDA three years ago, after working as a project engineer designing FPSOs. His job is to track technological advances in offshore power generation, especially wind energy, and he was recently involved in the project to design an inter-turbine cable-laying vessel. "We're in a creative phase at present, talking to potential customers and meeting turbine manufacturers".

Elisabeth Bicais has been with LDA for six years. Given her previous posts at the French Maritime and Coastguard Agency and Germanischer Lloyd, she knows all there is to know about maritime regulations. She is currently overseeing an offshore support vessel (OSV) project that is as much about "imagineering" as engineering!

The department's longest standing member is **Sylvie Picot**, who keeps track of documents and deadlines. "Plan approval requires quick response times and nothing can be left to chance - it's vital to check everything we receive".

In the dock!

Tianjin Xingang Shipbuilding Heavy Industry Co has recently been forced to quit the yards it had operated for fifty years in Tianjin, 240 km from Beijing, and move to the Lingang Economic Zone. The compensation money it received from the city has been used to pay for two huge dry docks, now nearing completion. The bulk carriers ordered by LDA will be among the first ships to be built in these impressive structures, one measuring 520 m long and 110 m wide, the other 440 m long and 80 m wide (each 13.3 m deep). The yard is also equipped with 600-t gantry cranes and a floating dry dock for ship repair services.



LDA et STX France poussés par le même vent

Les équipes du groupe LOUIS DREYFUS ARMATEURS et le chantier STX ont décidé d'associer leurs compétences pour le développement d'un navire d'assistance polyvalent à positionnement dynamique.

Unique en son genre, le futur navire sera le support nécessaire des opérateurs qui répondront à l'appel d'offres lancé par le gouvernement français pour constituer une filière industrielle française consacrée à l'éolien offshore. Lancé en juillet dernier, cet appel d'offres porte sur la création d'un parc de 600 éoliennes en mer d'une capacité de 3000 mégawatts, à installer d'ici 2015 au large des côtes de la Manche et de l'Atlantique.

Le navire conçu par les équipes de STX Saint-Nazaire et Lorient en association avec celles du groupe LDA sera capable de remplir un grand nombre de tâches afin de rentabiliser l'investissement.

En phase d'installation, le navire effectuera des missions de pose et de protection de câbles, d'assistance à la plongée légère et de transport de colis lourds. Ensuite, tout au long de la phase d'exploitation, ce navire permettra l'inspection et la réparation des matériels et sera pour cela pourvu des capacités de logement pour 60 personnes (base-vie) comme les câbliers exploités en joint-venture avec Alcatel Submarine Networks.

Doté d'une passerelle dite à « mouvements compensés » qui garantit sa stabilité, le navire permettra d'assurer, dans des conditions de sécurité absolue, le transfert des personnels entre le navire et l'éolienne. Par ailleurs, sa conception repose sur la technologie de « positionnement dynamique » qui permet une manœuvrabilité et une tenue à la mer optimales et de travailler efficacement jusqu'à des états de mer élevés.

Enfin, la propulsion innovante de ce navire, assurée par des moteurs consommant du gaz naturel liquéfié (GNL), garantit l'élimination totale des émissions de soufre, la réduction de 90 % des émissions d'oxydes d'azote, de 90 % des particules (suies) et de 20 % des émissions de CO₂ par rapport à une motorisation traditionnelle au fuel.

Des projets qui deviennent réalité

Le département des Constructions Neuves travaille en permanence sur deux à trois projets de navires. Généralement l'un d'eux aboutit tous les deux ans. En plus de navires dédiés à l'éolien offshore, le département travaille en ce moment sur des projets de bâtiments d'assistance offshore, de navires sismiques, de navires rouliers grésés polyvalents et de barges autopropulsées autodéchargeantes de grande capacité.

Supporting our local wind farms

Taking advantage of the French Government's invitation to tender for 600 wind turbines to be installed along the Channel and Atlantic coasts by 2015, Louis Dreyfus Armateurs Group and the shipbuilding giant STX have joined forces to develop a support vessel intended for use by the operators of the future offshore wind farms.

Their objective is to design a truly multipurpose craft to maximize return on investment. In the construction phase, it will lay cables, provide diving support and carry heavy packages. In the operating phase, it will be used to inspect and repair equipment, with accommodation for sixty workers. A motion-compensated gangway will enable personnel to transfer safely to and from the turbines, while a dynamic positioning system will enhance manoeuvrability even in heavy swells. To reduce its carbon footprint, the engines will run on LNG, drastically cutting nitrous oxide, particulates and CO₂ emissions, and totally eliminating sulphur emissions.



Moving off the drawing board

The Newbuilding Department always has several ideas on the go at any one time, with one generally coming to fruition every two years. Current projects include offshore support units, seismic research ships, multipurpose ro-ro vessels and self-propelled / self-unloading large capacity barges.

03. GRAND LARGE / HIGH SEAS

Entretien avec Frank Piedelièvre, Président-Directeur Général de Bureau Veritas / Interview with Frank Piedelièvre, Chairman and CEO of Bureau Veritas



Bureau Veritas est une entreprise présente sur toute la « chaîne de confiance » liée à la qualité, à la sécurité, à la santé et à la préservation de l'environnement. Le « BV » inspecte, teste ou certifie des équipements industriels, des navires, des bâtiments et infrastructures jusqu'aux biens de consommation et aux systèmes de management de ses clients. Ses services visent à vérifier leur conformité aux normes et réglementations. Frank Piedelièvre, Pdg de Bureau Veritas, a levé un coin de voile sur la stratégie et les développements du groupe.

Que représente aujourd'hui le transport maritime, berceau de l'activité de Bureau Veritas, en termes de chiffre d'affaires ?

En 2010, la division Marine a réalisé plus de 310 millions d'euros de chiffre d'affaires. Cette activité n'a cessé de croître mais ne représente plus que 10 % du chiffre d'affaires total du Groupe. A ce jour, nous classons 9770 navires de haute mer et 1880 bateaux de navigation intérieure, ce qui place Bureau Veritas au deuxième rang des sociétés de classification dans le monde en nombre de navires classés.

“ Nos services vont bien au-delà de nos missions de classification et de certification ”

Allez-vous au-delà de l'aspect sécuritaire et conseillez-vous les armements dans l'amélioration de leurs standards techniques ?

Nous fournissons des services qui vont bien au-delà de nos missions de classification et de certification de navires. A titre d'exemple, la plateforme électronique d'échange d'information entre les chantiers et Bureau Veritas est utilisée par LDA dans une version adaptée pour l'approbation des plans des constructions neuves.

Bureau Veritas a mis en place des modules de formation dans le cadre de l'entrée en vigueur prochaine de la convention sur le travail maritime. En situation d'urgence, l'armateur a aussi recours à notre service ERS (Emergency Response Service), qui fournit des informations sur la résistance et la stabilité du navire en situation critique.

De quelle manière avez-vous intégré les nouvelles contraintes en matière de protection de l'environnement et d'économie d'énergie ?

Nous avons développé depuis plusieurs années des services destinés à aider les armateurs dans l'application des normes sur la prévention de la pollution et dans la gestion des risques environnementaux.

Plusieurs marques complémentaires de classification ont été conçues dans ce domaine. Elles attestent que les navires sont pourvus d'équipements et d'installations leur permettant de contrôler et de réduire l'émission de substances polluantes dans la mer et dans l'air. Il existe également le passeport vert pour le recyclage des navires. Dernièrement, Bureau Veritas a mis au point un logiciel facilitant l'établissement d'un plan d'efficacité énergétique du navire et a développé un outil de simulation pour évaluer les gains de performances énergétiques.

Providing one-stop service

Bureau Veritas is a global leader in conformity assessment and certification, working to ensure that its clients meet standards and regulations governing quality, health and safety, and environmental protection (QHSE).

Present in 140 countries, it has undergone massive expansion over the past fifteen years, its workforce increasing from 8,000 to 50,000. This growth has been partly due to diversification, for its business sectors now range from shipping, industry and construction to consumer products and management systems. At the same time, the group has broadened the range of services it offers, adding asset management, consulting and training to its original classification and certification missions. BV has also been quick to extend its remit to environmental protection and the need to reduce energy consumption.

BV's origins lie in the shipping industry, and it is currently the world's second leading classification society in terms of numbers (9,770 seagoing ships and 1,880 inland navigation vessels), but although “this business has never ceased to grow, it now represents just 10% of the group's total turnover”, says BV's Chairman and CEO, **Frank Piedelièvre**.

Louis Dreyfus Armateurs enjoys a special relationship with Bureau Veritas. **Philippe Louis-Dreyfus** chairs a committee representing French shipping interests which advises BV's Marine Division on its day-to-day operations as well as on the major issues of the day, while **Hervé Lapiere** chairs the European Technical Committee, overseeing BV's classification rules and suggesting changes where necessary.

As in the other sectors, BV no longer simply surveys and classifies vessels. It runs training courses on the

03. GRAND LARGE HIGH SEAS

Le nouveau régime d'inspection des navires selon les termes du Mémoire de Paris (MOU) sur le contrôle par l'Etat du port a-t-il eu un impact sur Bureau Veritas ?

Ce sont surtout les pavillons et les compagnies maritimes qui ont été les plus impactés par l'entrée en vigueur du nouveau système de contrôle. De notre côté, nous avons mis en place les mesures d'ordre préventif et d'accompagnement qui semblent à ce jour porter leurs fruits puisque les navires classés Bureau Veritas ne font pas l'objet d'une augmentation du nombre d'immobilisations, ce que le nouveau système aurait très bien pu induire.

Quelles sont les éventuelles conséquences sur le fonctionnement de Bureau Veritas, du suivi et des audits par l'Agence de Sécurité Maritime Européenne des sociétés de classification ?

Le mécanisme de suivi et d'audits mis en place par l'EMSA est un système de surveillance parmi d'autres. A celui-ci s'ajoutent les contrôles des Etats du pavillon, les audits effectués dans le cadre du QACE, la nouvelle entité indépendante d'évaluation et de certification de la qualité en Europe, ceux de l'Association Internationale des Sociétés de Classification et enfin ceux des organismes qui viennent certifier le système qualité de Bureau Veritas. L'ensemble se traduit par l'audit d'au moins deux unités de la division Marine de Bureau Veritas chaque semaine. Nous voyons ces audits comme l'un des moyens d'améliorer la qualité des services des sociétés de classification.

“ Relations privilégiées avec le Groupe Louis Dreyfus Armateurs ”

Quelle relation entretenez-vous avec les différents services du Groupe Louis Dreyfus Armateurs ?

Notre Division Marine entretient des relations privilégiées avec le Groupe Louis Dreyfus Armateurs. **Philippe Louis-Dreyfus** est président du Comité Français de Bureau Veritas qui réunit les principaux acteurs de l'industrie maritime française. Ce comité a pour rôle de conseiller la Division Marine sur le fonctionnement de ses services ainsi que sur les grands sujets maritimes concernant la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement. Par ailleurs, **Hervé Lapierre** préside notre Comité Technique Européen qui donne des avis pertinents sur le contenu et l'évolution de nos règlements de classification. Ces participations au plus haut niveau montrent la volonté de coopération du Groupe LDA dans sa recherche constante de la qualité et de l'innovation pour ses navires. La commande récente par LDA de huit vraquiers optimisés pour réduire les émissions de CO₂ par rapport aux navires actuels de tonnage équivalent traduit cette quête permanente de l'excellence.

50 000 salariés, 3 milliards d'euros de chiffre d'affaires

En 1996, Bureau Veritas était une entreprise de 8000 collaborateurs, principalement au service des secteurs de la marine, de la construction, de l'industrie et du commerce international. En quinze ans, Bureau Veritas a connu un développement accéléré de son implantation internationale et de sa gamme de services et s'est engagé dans de nouveaux secteurs d'activité, tels que les biens de consommation et les matières premières. Aujourd'hui, Bureau Veritas est un leader mondial, présent dans 140 pays avec plus de 50 000 collaborateurs, réalisant près de 3 milliards d'euros de chiffre d'affaires.



implementation of the Maritime Labour Convention, operates an emergency response service, providing information on stability and structural integrity in critical situations, and has set up a Web-based project management platform (which LDA uses to exchange information with shipyards).

“Over the past few years we've also developed services aimed at helping shipping companies apply pollution prevention measures and manage environmental risks”. Ships can now be issued with a “Green Passport” inventorying hazardous materials that makes the decommissioning process safer. BV has also designed software to help establish energy efficiency plans and a tool to simulate energy performance gains.



Who watches the watchmen?

There have been a whole host of initiatives to try and improve standards at international level, not least the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Since the Paris MoU came into force, *“the main impact has been on shipping companies and flag administrations”*. Bureau Veritas itself has introduced several preventive measures *“which seem to be bearing fruit, as BV-certified ships have so far not seen any increase in the number of detentions”*.

BV's Marine Division is itself monitored and inspected on a regular basis, not just by the flag states, but also by the new European Maritime Safety Agency (EMSA), Europe's new independent Entity for Quality Assessment and Certification of Organizations (QACE) and the International Association of Classification Societies (IACS). *“All told, it means that each week at least two of our units are audited. We see these audits as a means of improving the quality of our services”*.

04. AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

Pose de la première pierre du futur terminal ABG-LDA de Tuticorin

Monsieur G. K. Vasan, ministre Indien des Transports a répondu présent le 11 février dernier à l'invitation de **Saket Agarwal**, directeur d'ABG Ports, et de **Gurpreet Malhi**, directeur général de la joint-venture entre ABG Ports et LDA, pour participer à la cérémonie de pose de la première pierre du futur terminal vrac d'ABG-LDA sur le port de Tuticorin, terminal dont la mise en service est prévue pour 2013 et qui représente un investissement global de 55 M €. Situé sur la jetée nord du port et dédié à l'importation de charbons thermique et industriel, le terminal disposera d'une capacité annuelle de 10 à 12 MT. Le quai mesurera 306 m de long pour 22,9 m de large et pourra accueillir des navires d'un tirant d'eau de 12,8 m. Equipé d'engins de déchargement, le site sera également doté d'une bande transporteuse de 3 km de long et d'engins de manutention destinés à gérer les stocks et leur reprise par voie terrestre (route et fer). Concessionnaire pour une durée de 30 ans, ABG-LDA prévoit d'embaucher 170 personnes sur le terminal charbonnier de Tuticorin. D'autres terminaux similaires devraient être construits dans les années à venir pour répondre à la forte demande en charbon de la région de Tamil Nadu, au sud du pays, où de nombreux projets de centrales thermiques sont à l'étude.



LD Lines s'affiche dans le métro de Londres

Une première dans le tube londonien ! LD Lines a lancé le 28 mars dernier et pour deux semaines une campagne de communication avec des affiches XXL dans le métro. Cette même campagne a été déclinée également dans les trains de proche banlieue durant trois mois. Avec pour slogan « Every Mile with a Smile ! », cette opération visait à inciter les Britanniques à emprunter la ligne maritime Portsmouth-Le Havre (pour un prix d'appel de 41,75 £) à l'aube de la haute saison.

Vol Rio-Paris : Mission accomplie pour l'ILE DE SEIN

Gisant par 3900 mètres de fond, les deux boîtes noires du vol Rio-Paris ont été repêchées début mai dans l'Atlantique par l'ILE DE SEIN, aidé de son ROV, un sous-marin filoguidé. L'équipage a efficacement répondu à la demande de la justice française pour ramener les victimes en France. Les marins ont rendu hommage aux victimes avant de quitter le site.

Le câblage d'Alda Marine, en opération de pose entre l'Afrique du Sud et le Portugal (câble WACS), a été mobilisé du 12 avril au 9 juin 2011 par le Bureau d'Enquête et d'Analyses (BEA), chargé de l'enquête technique. La flotte d'Alda Marine a déjà été sollicitée pour des opérations exceptionnelles. En 2004, l'ILE DE BATZ avait remonté les débris et les boîtes noires de l'avion qui s'était abîmé au large de Sharm El Sheikh. En 2007, l'ILE DE RE avait mené une opération analogue après le crash d'un avion au large de Moorea.

New developments in India

The first stone of ABG-LDA's future bulk coal terminal in the Tamil Nadu port of Tuticorin was laid on February 11th, during a ceremony attended by India's Shipping Minister **Mr G. K. Vasan**. Designed to handle 10 to 12 mt of thermal and industrial coal per annum, the terminal will have a quay length of 306 m and a maximum berth draught of 12.8 m. It will be equipped with ship un-loaders, stackers, front end loaders and a 3-km belt conveyor. The coal handling contract won by ABG-LDA, a joint venture between ABG Ports and LDA, is for thirty years and will result in the creation of 170 jobs. There are plans to build additional terminals in the state in order to meet the expected surge in demand arising from the construction of new power stations.

LD Lines goes Underground

On March 28th, LD Lines launched an unprecedented two-week campaign featuring giant posters in the London Underground to persuade Londoners to use its Portsmouth-Le Havre service, with an unbeatable starting price of just £41.75. London Overground trains carried its "Every Mile with a Smile!" slogan for three months in the run-up to the high season.



Missing, then found

The black boxes from the aircraft that disappeared in June 2009, en route from Rio to Paris, were recovered in May by Alda Marine's cable-laying vessel ILE DE SEIN, and its underwater vehicle (ROV). The crew paid their respects to the victims before leaving the site. The wreckage, lying by 3,900m at the bottom of the Atlantic Ocean was discovered in April. In 2004, the ILE DE BATZ retrieved the wreckage and black boxes of the aircraft that crashed off Sharm El Sheikh, and in 2007 the ILE DE RE conducted same operations for a crash near Moorea Island.

Baptêmes en série pour Cetrappa

Deux baptêmes à une semaine d'intervalle pour Cetrappa. Le LAKE DOLPHIN, imposant vraquier de 180 000 tonnes construit au chantier d'Hanjin à Subic Bay aux Philippines, a été livré le 6 mai dernier lors d'une cérémonie en présence d'**Edouard Louis-Dreyfus**, directeur général Business de LDA et d'**Emmanuel Zajac**, executive vice-président de Cetrappa dont l'épouse, **Florence**, était la marraine de ce navire affrété pour dix ans. Ils ont ensuite fait le déplacement au chantier japonais d'Imabari à Koyo le 12 mai pour participer à la cérémonie de baptême du LAKE D aux côtés de **François-Olivier Braunschvig**, chairman de Cetrappa et de son épouse **Sibylle**, marraine du navire. D'un port en lourd de 181 000 t et mesurant 292 m de long pour 45 m de large, le LAKE D a été donné en affrètement à Cetrappa pour dix ans par son armateur japonais, Shoen Kisen Kaisha.

Mission indonésienne de LDA aux côtés du Premier ministre François Fillon

Le Premier ministre **François Fillon** s'est rendu en Indonésie et au Cambodge du 23 juin au 3 juillet 2011 accompagné d'une délégation composée de trente chefs d'entreprises françaises, conduite par **Philippe Louis-Dreyfus**, convaincu depuis de nombreuses années du potentiel de cet archipel composé de 18 000 îles, et qui milite activement pour le développement des relations France-Indonésie.

Président du Conseil de chefs d'entreprises France-Indonésie de MEDEF International, il avait accueilli à Paris en 2009 le président Indonésien **Susilo Bambang Yudhoyono**, et s'était rendu en février dernier à Jakarta aux côtés de **Christine Lagarde**, alors Ministre de l'Economie et des Finances. L'Asie du Sud-Est a été « oubliée au profit de la Chine par la France ». Or l'Indonésie, qui affichait 6,1 % de croissance en 2010, présente un « potentiel énorme en termes d'investissements dans les infrastructures, les travaux publics, les voies ferrées, les liaisons maritimes, aériennes et la logistique... », a commenté le président de LDA. En effet avec 1 % de part de marché en Indonésie, la France a encore un long chemin à parcourir !

LDA, présent et très actif dans cet archipel depuis plus de quinze ans, ne peut que s'en féliciter.

Présence en force de LD TravOcean au salon de l'éolien en mer



La ville du Havre a accueilli les 23 et 24 juin derniers, la 4ème édition des « Rencontres internationales du Havre » dédiées à la filière éolienne et axées cette année sur la construction et l'exploitation des centrales de production électrique en mer. Une manifestation à l'écho grandissant compte tenu de la

volonté du gouvernement français de créer une filière industrielle d'ici 2015. En pointe sur ce thème, la filiale LD TravOcean (LDTV) de Louis Dreyfus Armateurs y tenait un stand et a participé activement aux conférences. La première journée, **Jean-Pierre Bivaud**, directeur général d'Alda Marine et **Sylvain Guillon**, directeur de projets de LDTV, ont présenté leur activité de pose et d'entretien de câbles électriques sous-marins lors d'un débat consacré à « la production électrique en masse, en mer ».

We name these ships...

Built by the Hanjin shipyard in the Philippines, the LAKE DOLPHIN (180,000 dwt) was named on May 6th by **Florence**, wife of Cetrappa's Executive Vice President **Emmanuel Zajac**, at a ceremony attended by **Edouard Louis-Dreyfus**. Six days later, LDA's Chief Executive Officer Business flew to Japan to attend a second naming and delivery ceremony at the Imabari shipyard in Koyo. This time, it was **Sibylle**, wife of Cetrappa's Chairman **François-Olivier Braunschvig**, who broke the good-luck bottle of champagne against the bow of the LAKE D (181,000 dwt). Cetrappa has chartered both ships for ten years.



Untapped market

In June, French Prime Minister **François Fillon** flew to Indonesia and Cambodia with a delegation of thirty French company directors led by **Philippe Louis-Dreyfus**, who also accompanied **Christine Lagarde**, then French Finance Minister, on her trip to Jakarta last February.

Chairman of MEDEF International's France-Indonesia Directors' Council, Philippe Louis-Dreyfus believes that France's focus on China has caused it to neglect Southeast Asia, and yet with growth of 6.1% in 2010, Indonesia offers "huge potential in terms of investment in infrastructure, civil engineering, railways, air and sea links, and logistics." France has a mere 1% share of total Indonesian imports, so there is plenty of room for improvement!

Blowin' in the wind...

In the wake of the French Government's decision to invest massively in offshore power generation, Le Havre hosted a two-day symposium this June on the construction and operation of offshore wind farms. LDA's subsidiary LD TravOcean, which already has experience in this field, had its own stand, and **Jean-Pierre Bivaud** (Alda Marine) and **Sylvain Guillon** (LDTV) gave a presentation on the laying and maintenance of sub-sea power cables in a debate on "Large-scale power generation at sea".

Après le passage du tsunami, le LODBROG en mission de réparation

Le séisme et le tsunami qui ont frappé les côtes japonaises le 11 mars dernier, faisant plus de 10 000 victimes et 17 443 disparus, ont également endommagé quelques câbles sous-marins de télécommunication.

Le câblier LODBROG, opéré par Alda Marine pour le compte d'Alcatel-Lucent Submarine Networks, positionné en permanence dans la zone Pacifique dans le cadre d'un contrat de maintenance, a appareillé de Taiwan le 20 mars pour rejoindre, quatre jours plus tard, le port de Kagoshima, loin de la zone du séisme.

Après s'être assuré de l'absence de risque de radiations ionisantes sur la zone de réparation, le navire a quitté Kagoshima le 16 avril pour réaliser les réparations sur deux câbles situés entre 120 et 240 kilomètres à l'est de la centrale de Fukushima pour le compte d'un consortium d'opérateurs japonais, asiatiques et américains. Il aura fallu un mois à l'équipage du LODBROG pour réparer, en toute sécurité, les multiples ruptures constatées sur le câble PC-1 North reliant le Japon aux Etats-Unis.

Les opérations ont pris fin le 18 juin dernier et le LODBROG, après une escale à Kagoshima, a mis le cap au sud, non loin de Yokohama, pour intervenir sur le câble domestique PC-1 West également endommagé.



Mending mission

The earthquake and tsunami that killed so many people and caused such massive destruction in Japan also damaged several submarine communications cables.

Operated by Alda Marine on behalf of Alcatel-Lucent Submarine Networks, the cable-laying vessel LODBROG is permanently stationed in the Pacific. Following checks to ensure the absence of ionising radiation, she was therefore despatched to repair

multiple sections of PC-1 North between Japan and the US, 120 and 240 km east of Fukushima. After completing the repairs mid-June, the LODBROG sailed south to a zone off Yokohama, to repair PC-1 West.

Salvaging SeaFrance

In July, LDA and the Danish company DFDS submitted a bid for some SeaFrance's assets. If successful, they will form a jointly-owned company incorporating SeaFrance, DFDS's Dover-Dunkirk line and LDA's LD Lines subsidiary, forming a European ferry leader. SeaFrance, now in the hands of the receivers, operates a passenger and freight service between Calais and Dover, with three ro-pax ferries and one ro-ro vessel. In 2010, it carried 2.9 million passengers and 551,000 lorries.

LDA s'associe à DFDS pour une offre de reprise de SeaFrance

Le 26 juillet dernier, le groupe LDA a présenté, aux côtés de la compagnie danoise DFDS, une offre de reprise partielle des actifs et du personnel de SeaFrance. La compagnie publique, placée en redressement judiciaire en juin 2010, cherche des repreneurs pour maintenir l'activité transmanche et les emplois. LDA et DFDS ont présenté une réponse à l'appel à candidatures lancé par les administrateurs judiciaires de SeaFrance. Si cette offre était retenue, les deux groupes formeraient une société commune, détenue majoritairement par DFDS, pour acquérir les actifs repris de SeaFrance. De plus, l'intention des deux partenaires est d'apporter à cette société commune la ligne Douvres – Dunkerque (DFDS) et les activités ferries de LD Lines, afin de créer un leader européen du ferry.

SeaFrance opère une ligne de transport maritime de fret et de passagers entre les ports de Calais et Douvres avec trois ferries ropax et un navire roulier. En 2010, SeaFrance a transporté 2,9 millions de passagers et 551 000 camions.



05. PROFILS / PORTRAITS

Quand Michelle et Delphine jouent la comédie ! /

Treading the boards

Sérieuses et concentrées au bureau, artistes confirmées dans la vie... Michelle Roger et Delphine Plurien ont une passion commune pour le théâtre. Deux actrices tournées essentiellement vers la comédie. Regards croisés de deux actrices amateurs totalement dévouées à leur passion.

Michelle Roger, blonde et pétillante, adore rire et faire rire. Assistante de direction chez LD Lines et employée depuis trente ans dans le Groupe Louis Dreyfus, elle préside le « Théâtre des Amuse-Bouches », une association fondée en 2005 qui propose des représentations théâtrales dans les maisons de retraite, les hôpitaux et les centres socio-culturels. « *Nous jouons des pièces courtes, tout public, dans le comique de texte mais aussi visuel, bien souvent accompagnées de chansons car notre challenge consiste à capter l'attention des personnes âgées et surtout à les faire rire* », explique Michelle qui anime à



présent une troupe d'une vingtaine de membres, tous bénévoles. Actrice depuis 1997, Michelle a également écrit deux pièces et une quinzaine de sketches. « *J'aime distraire le public. Je veux qu'il reparte heureux d'avoir passé un bon moment* », ajoute Michelle qui apprécie l'humour décalé des

« Deschiens » et donne libre cours parfois à l'improvisation. Le trac ? Elle dit ne pas connaître. Récemment, elle s'est produite devant ses collègues de travail, surpris par son talent. Sur les planches, Michelle est tout autre, portée par son élan artistique. Le 29 octobre prochain, elle jouera à l'Hôpital Henri Mondor à Créteil et devrait également se

produire au profit de l'association française des hémophiles. Réservez votre soirée du 19 novembre au Théâtre du Val d'Osne à Saint-Maurice (94). Michelle jouera « Week-end en ascenseur », un huis clos chaud pour quatre allumés coincés dans un ascenseur !

Le cursus artistique de **Delphine Plurien** est tout autre. Entrée chez LDA en mai 2008, elle est responsable du service juridique et étudie, entre autres, les projets de partenariat. Cette juriste a fait ses premiers pas sur scène à l'âge de 9 ans seulement. Après une expérience théâtrale en pointillé, elle

décide finalement de se lancer dans une carrière juridique. Elle multiplie les diplômes, entame alors sa carrière professionnelle, et s'autorise à remonter sur les planches en 2008, année où elle intègre la troupe « Café Cheminée ». A quatre reprises, Delphine interprétera « Je sais que tu es dans la salle ». Elle porte la pièce de Sacha Guitry à bout de bras jouant un monologue de vingt minutes ! Dans la salle, le metteur en scène Marc Eskenazi la repère et lui propose d'interpréter une pièce de Marivaux « Le jeu de l'amour et du hasard ». Elle rejoint la compagnie Nova, la troupe au sein de laquelle elle joue encore aujourd'hui. Depuis plusieurs semaines maintenant, elle répète « Huis clos » de Jean-Paul Sartre, une pièce qui sera jouée en décembre et dans laquelle elle interprète Estelle. Extravertie, elle avoue aimer changer de peau. « *Lorsque je suis Silvia, je suis entière, fragile et fleur bleue et je suis une femme mondaine lorsque je joue Estelle !* », lance-t-elle.



Michelle et Delphine, deux personnalités pour le moins surprenantes !

Blond and vivacious **Michelle Roger** leads a double life. During the day, she works as a personal assistant at LD Lines (she joined LDA thirty years ago), but the rest of the time, she runs Théâtre des Amuse-Bouches, a nonprofit organization set up in 2005 to provide entertainment in retirement homes, hospitals and community centres. "We put on short plays that will appeal to all the family, with plenty of visual and verbal humour, often with songs as well, because we're keen to attract the attention of our older audiences and make them laugh." Michelle has been acting since 1997 and currently has a theatre troupe of twenty actors, all volunteers. She has written two plays and numerous sketches, but has also been known to do improvisations on occasion. She claims not to suffer from stage fright, even when performing in front of her colleagues, as she did recently. Coming up on November 19th: Weekend in an Elevator (not for the faint-hearted!).

Delphine Plurien is equally extravert, but her route to acting has been very different. She first went on stage at the tender age of nine, but then set her mind on more serious things, obtaining a string of letters after her name. It was in 2008, the year she joined LDA as head of the Legal Department, that she returned to the stage, joining the Café Cheminée troupe. Thanks to her twenty-minute monologue in Sacha Guitry's one-act play *Je sais que tu es dans la pièce*, she was spotted by the director Marc Eskenazi. He offered her the role of the "fragile and sentimental" Silvia in Marivaux's *Le jeu de l'amour et du hasard* with the Nova theatre company, with which she has remained ever since. Delphine, who enjoys taking on different roles, has recently been rehearsing the part of "socialite" Estelle in Sartre's *Huis clos*, which will be staged in December.

06. LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

Engagement et rigueur au travail récompensés



Le groupe Louis Dreyfus Armateurs a su s'entourer au fil des ans de collaborateurs d'exception dévoués et attachés à leur vaisseau amiral. Dans les différents services de la compagnie et quelle que soit leur position hiérarchique, ils ont fait preuve d'un engagement indéfectible qui leur a valu, le 12 avril dernier, de recevoir une haute distinction des mains du président **Philippe Louis-Dreyfus**. Six d'entre eux ont vu leur fidélité récompensée par la remise de Médailles d'honneur du travail lors d'une cérémonie qui s'est déroulée au siège de la compagnie à Suresnes. La Médaille d'or a été attribuée à **Jean-Marc Scordia**. Recruté en 1975 chez LDA, il occupe actuellement le poste d'Executive vice-president de Cetrappa.

Quant à **Lucien Bensaid**, responsable du service comptabilité, finance et informatique de Cetrappa, ses trente années d'activité au service de la filiale vrac, lui ont valu la Médaille de vermeil, tout comme **Nadine Mareau**, assistante de trésorerie de LDA.

Trois Médailles d'argent ont été remises à **Olivier Fages**, contrôleur d'exploitation chez Fret-Cetam, **Daniel Gorrée**, adjoint au capitaine d'armement en charge des relèves et **Gildas Maire**, directeur général finance-administration, également fait Chevalier de l'Ordre National du Mérite l'an dernier.

Marie-Annick Maillaut, opératrice chez Cetrappa, a reçu le 14 avril dernier des mains de Philippe Louis-Dreyfus les insignes de Chevalier de l'Ordre National du Mérite. Une distinction qui honore également le groupe Louis Dreyfus Armateurs.

Enfin, le 12 septembre dernier, Philippe Louis-Dreyfus a remis à **Jean-Pierre Bivaud** les insignes de Chevalier de l'Ordre National du Mérite pour son engagement au service de l'Armement français, du Groupe Louis Dreyfus Armateurs et de LD TravOcean. Cette distinction récompense également ses compétences de navigant et d'entrepreneur. M. Bivaud occupe depuis 2002 les fonctions de directeur général d'Alda Marine.

Medal winners

Louis Dreyfus Armateurs is blessed with some remarkable - and remarkably loyal - employees and their unwavering service was recognized on April 12th in a medal ceremony at the Suresnes headquarters presided over by **Philippe Louis-Dreyfus**.

A gold medal was awarded to **Jean-Marc Scordia**, who joined the group in 1975 and is now Cetrappa's Executive Vice President. As for **Lucien Bensaid**, head of Cetrappa's Accounting, Finance and IT Department, he earned a silver gilt medal for his thirty years of service, as did **Nadine Mareau**, accounts assistant at LDA.

Three silver medals were awarded this year, one to **Olivier Fages**, at Fret-Cetam, one to **Daniel Gorrée**, Deputy Personnel Manager, and one to **Gildas Maire**, Chief Executive Officer Finance-Administration.

Last year, Mr Maire had been made "Chevalier de l'Ordre National du Mérite", and on April 14th, it was the turn of **Marie-Annick Maillaut**, an operator at Cetrappa, to receive the insignia from Philippe Louis-Dreyfus for her commitment to shipping.



A similar ceremony was held on September 12th for **Jean-Pierre Bivaud**, awarding his commitment to France's shipping, to LDA group and LD TravOcean, as a good sailor and manager. Mr Bivaud has been Managing Director of Alda Marine since 2002.



Embarquement sur le PIERRE LD !



N'allez pas croire que les mondes des navigants et sédentaires soient étanches ! Tout au moins ils ne le sont pas au sein du groupe LDA qui organise régulièrement des opérations de visite des navires afin d'améliorer les échanges entre ces deux univers !

Ainsi, le 9 mai dernier, le personnel de Suresnes a été invité à embarquer sur le vraquier PIERRE LD, amarré dans le port de Rotterdam. Une demi-douzaine de personnes emmenées par **Jean-Pierre Laffaye**, directeur des opérations de Cetrappa, ont ainsi pu découvrir ce gigantesque navire de la quille à la pomme du mât ! Une visite, commentée par le second capitaine **Loïc Glavany**. Le personnel a, comme à l'accoutumée, apprécié cette escapade sur les quais jugée « *très enrichissante* », par **Louis Chéné**, opérateur chez Cetrappa. Le sourire de **Olawunmi Bamgbele**, comptable chez Cetrappa, en témoigne ! Construit en 2005, le PIERRE LD mesure 289 m de long pour 45 m de large et bat pavillon français. Ses neuf cales lui offrent un volume de 187 060 m³ dédié au transport de charbon et de minerai de fer.

Fous de foot !

Ils sont ingénieurs, informaticiens, managers et... footballeurs le temps d'une rencontre amicale le 18 juin dernier sur la pelouse de Clairefontaine. Les grands sportifs de LDA apprécient chaque année de se mesurer à d'autres salariés des entreprises d'Ile de France. L'équipe, emmenée par le capitaine **Nicolas Winter** avec **Edouard Louis-Dreyfus** dans les buts, s'est classée 29^{ème} du tournoi. Ambiance conviviale et chaleureuse même si le temps n'était pas de la partie !

Autour de Jean-Pierre Papin (au milieu) :
Rangée du haut : Louis Bouvet, Edouard Louis-Dreyfus, Anthony Provot, Nicolas Winter (respectivement 2e, 3e, 5e et 6e en partant de la gauche),
Rangée du bas : Julien Delunel, Vivien Peuchamiel et Jean-Jacques Beugré (respectivement 1er, 3e et 4e en partant de la gauche).



De haut en bas : Des sédentaires de Suresnes, acheteur, superintendent, opérateur et comptable, ont découvert le Pierre LD en escale à Rotterdam le 9 mai dernier. Sur notre photo, Olawunmi Bamgbele, comptable chez Cetrappa. / Cetrappa accountant Olawunmi Bamgbele was one of the land-based employees who toured the PIERRE LD last May.



Seeing how the other half lives

Never let it be said that the world is divided into seagoing and land-based personnel, and that never the twain shall meet! LDA regularly arranges guided tours of ships in order to promote relations between the two. The latest was on May 9th, when Cetrappa's Head of Operations **Jean-Pierre Laffaye** accompanied half a dozen employees from the Suresnes headquarters on a visit to the bulk carrier PIERRE LD, moored in the port of Rotterdam. They were shown around by Chief Mate **Loïc Glavany**. Built in 2005, the 289 m long PIERRE LD is used to transport coal and iron ore.

Having a ball

Captained by **Nicolas Winter**, with **Edouard Louis-Dreyfus** as goalie, LDA's wannabe footballers put in a spirited performance at the inter-company tournament at the Clairefontaine National Training Centre this June, coming a creditable 29th.