Louis Dreyfus ARMATEURS

LE MAG

FÉVRIER 2012
FEBRUARY 2012

Des navires et des marins toujours plus nombreux !
New arrivals!

Entretien avec Philippe Dumont, président d'Alcatel Submarine Networks (ASN)
Interview with Philippe Dumont, president of ASN

LD Lines et DFDS ensemble sur « Calais - Douvres »
"Calais - Dover": a new joint service by LD Lines and DFDS

Bienvenue Chef ! Aurélie Colombet, première femme chef mécanicien
Welcome Aurélie, our first chief engineer

N°17

SOMMAIRE / CONTENTS

01. / P. 4 À 6 ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

ILE D'AIX, OCEANIC PHOENIX et OCEANIC CHALLENGER : Des navires et des marins toujours plus nombreux ! / *New arrivals!*

02. / P. 7 À 11 ZOOM / CLOSE-UP

La logistique maritime d'Airbus poursuit son développement / *Plane sailing*

03. / P. 12 À 15 GRAND LARGE / HIGH SEAS

Entretien avec Philippe Dumont, président d'Alcatel Submarine Networks (ASN) / *Interview with Philippe Dumont, president of ASN*

Secrets de fabrication des câbles sous-marins / *Undersea cables: secrets from the deep*

04. / P. 16 À 19 AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

Opérations spectaculaires pour Fairmount Marine / *Spectacular operations for Fairmount Marine*

SLN et Cetragpa engagés pour onze ans / *Nickel-plated contract*

LD Lines et DFDS ensemble sur « Calais - Douvres » / *"Calais - Dover": a new joint service by LD Lines and DFDS*

Le NORMAN SPIRIT affrété pour la Transat Jacques Vabre / *Grand tour*

Autoroute de la mer : succès confirmé / *Modal shift works*

Changement de climat pour la grue SKYLINE / *Sunnier Climes*

Participation au premier forum de la RSE du maritime / *Preaching to the converted*

Philippe Louis-Dreyfus invité d'honneur du dernier Forum International des Industries Maritimes / *Whatever happened to "My word is my bond"?*

05. / P. 20 PROFILS / PORTRAITS

Frédéric et Franck lèvent un coin de voile sur leur passion / *Bitten by the sailing bug*

06. / P. 21 À 23 LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

Concours photo : félicitations à Pascal et Rémi ! / *What a picture!*

Bienvenue Chef ! Aurélie Colombet, première femme chef mécanicien / *Welcome Aurélie, our first chief engineer*

Une soirée au Chalet... / *Come to the cabaret!*

Vœux à Manille : une relation au long cours entre Scanmar et LDA / *Partying the night away*

La communauté maritime participe aux 20 Km de Paris / *"I'm running in the rain..."*

Trail nocturne pour Eric Jolly / *Midnight runner*

Le Mag N°7 - Février 2012 / www.lda.fr

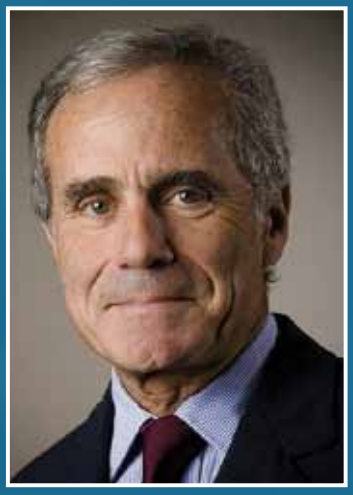
Rédacteur en chef : François-Olivier Braunschvig / lemag@lda.fr

Crédit photos : LDA, LD Lines, L!GNES, Fret-CETAM, ASN, Agence REA, Eric Dulière, LDTVO, Fairmount Marine, CMF, Elisabeth Bicais, Philippe Roy, Eric Houri.

Conception rédactionnelle : L!GNES / **Conception graphique :** Groupe C2 360 - Bureaupôle bât A - 2, avenue Elsa Triolet 13008 Marseille / www.groupec2-360.com

ÉDITO

PHILIPPE LOUIS-DREYFUS
Président



Avis de gros temps

Les eaux sur lesquelles le transport maritime navigue depuis quelques mois sont de plus en plus agitées. Le baromètre a chuté brutalement lors du second semestre 2011 pour se maintenir à un niveau très bas, que ce soit pour les conteneurs, le pétrole et maintenant aussi pour le vrac sec qui avait pourtant bien résisté. Cette crise n'épargne personne, notamment pas les banques : pour des raisons conjoncturelles comme réglementaires (Bâle 3), il devient de plus en plus difficile de trouver des financements en dollars sur le long terme. Certaines ont même annoncé vouloir abandonner les financements shipping.

Cette situation, nous l'avions anticipée, peut-être avec un peu d'avance. Nous avions fermé les écoutilles, sécurisé les cargaisons. Ainsi, dès 2007, nous avions vendu des navires et réduit la voilure sur certaines activités, comme le vrac. Nous avons aussi eu la présence d'esprit de financer nos dernières acquisitions avant la crise financière de l'été dernier.

Le groupe Louis Dreyfus Armateurs est indépendant. Il a démontré sa capacité à s'insérer dans la compétition internationale. Notre savoir-faire, la qualité et les compétences de nos équipages et de nos sédentaires sont largement reconnus. Notre réputation est excellente car nous n'avons jamais manqué à nos engagements : cela paraît normal mais c'est de plus en plus rare de nos jours. Ce sont autant d'atouts qui nous permettront de continuer à naviguer avec sérénité.

C'est donc bien armés pour affronter les années qui viennent, à commencer par 2012, que nous nous lançons à l'assaut de cette nouvelle année. Nous allons être très vigilants aux évolutions de nos marchés : leur volatilité nous impose de garder un œil sur notre cap et sur notre vitesse. Nous devons garder à l'esprit cette valeur qui a toujours fait notre force : la réactivité. Je veux redire aussi ma confiance dans cette valeur essentielle du shipping : le respect de la parole donnée. Sachons la respecter et faire respecter celle de nos contreparties pour revenir à des eaux plus calmes.

Je tiens enfin à vous souhaiter, à toutes et tous, mes meilleurs vœux pour cette nouvelle année. Les défis sont nombreux mais je suis convaincu que nous saurons les relever tous ensemble.

Philippe Louis-Dreyfus
Président

Stormy Weather Ahead

The shipping industry has been battling its way through increasingly rough seas over the past few months. The barometer plummeted in the second semester of 2011 and has remained extremely low ever since, not just for containers and oil, but also now for bulk, which had been weathering out the storm. This recession is sparing nothing and no one, not least the banks. The adverse economic climate, coupled with a tougher regulatory environment (Basel III), means that it is becoming increasingly hard to obtain long-term dollar funding. Some banks have even announced their intention to stop funding shipping companies altogether.

We saw this situation coming, perhaps earlier than others. We battened down the hatches and secured the cargoes. As early as 2007, we sold off some of our ships and shortened sail in some of our areas of activity, such as bulk. We also had the presence of mind to secure funding for a new wave of acquisitions before the financial crisis struck last summer.

Louis Dreyfus Armateurs is an independent group. It has shown itself to be on a par with its international competitors. Our know-how, the quality and skills of our crews and our land-based personnel, are known to all. We enjoy an excellent reputation as we have always honoured our commitments. This is something we find entirely natural, but which is becoming rare by the day. These assets will enable us to sail serenely ahead.

We are therefore well-equipped to face the difficult years ahead of us, starting with 2012. We will be keeping a weather eye on changes in our markets, for such is their volatility that we must constantly be ready to adjust our speed and course. It is vital for us to maintain a high level of adaptability, a value which has always been our strength. I would also like to restate my belief in the importance of keeping one's word, an essential value in shipping. We must continue to keep ours and make sure that all the other parties to our contracts keep theirs if we wish to return to calmer waters.

I would like to end by giving you all my very best wishes for the new year. A great many challenges lie ahead, but I am convinced that, together, we will be able to meet them.

Philippe Louis-Dreyfus
President

01. ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

ILE D'AIX, OCEANIC PHOENIX et OCEANIC CHALLENGER : Des navires et des marins toujours plus nombreux ! / *New arrivals!*

L'année 2011 a été riche en événements, en particulier sur les trois derniers mois, avec l'entrée en flotte de trois nouveaux navires : un câblier et deux sismiques. Ainsi, le Groupe Louis Dreyfus Armateurs accompagne le développement de ses partenaires industriels.

Entre novembre et décembre derniers, trois nouveaux navires ont rejoint la flotte. Le 14 novembre 2011, Louis Dreyfus Armateurs a acheté l'ILE D'AIX à Gibraltar, auprès de Gulmar Badaro Marine Investment, son ancien propriétaire.

Construit en 1992 à Singapour, ce navire câblier de maintenance fut à l'origine exploité par la société Tyco avant d'être transformé pour les besoins de la recherche pétrolière offshore en navire hôtel avec une capacité d'accueil de 240 personnes sous le nom de GULMAR BADARO. Louis Dreyfus Armateurs va rendre à ce navire sa vocation première au cours d'un arrêt technique de quelques semaines au chantier naval espagnol d'Astander, à Santander.

« *Nous avons envoyé le navire au chantier naval de Santander afin de recréer des stockages de répéteurs, des salles de jointage et de tests en lieu et place de cabines existantes. Nous avons retiré ainsi une quarantaine de couchages au navire qui en comptait 240 ! Nous avons reconstitué également les chemins de câbles et les partitions des cuves à câbles. Le navire devrait être prêt à travailler courant février* », souligne **Alain Coatanhay**, directeur de la flotte de LDA.

Propriété du groupe Louis Dreyfus Armateurs, l'ILE D'AIX est affrété par Alcatel-Lucent Submarine Networks (ASN) afin de répondre début février à ses besoins de développement et sera affecté à des opérations de maintenance de câbles sous-marins. Classé au Bureau Veritas, le navire câblier est immatriculé au Registre International Français et est armé par neuf officiers français et 29 officiers et marins philippins.

Ses 151 mètres de long font de l'ILE D'AIX le plus grand des navires de la flotte, maintenant composée de sept câbliers.

Comme les six autres navires câbliers, il sera géré par Alda Marine, filiale de Louis Dreyfus Armateurs et d'Alcatel-Lucent Submarine Networks. Alda Marine gère les câbliers en propriété ILE DE BATZ, ILE DE SEIN, ILE DE BRÉHAT et ILE DE RÉ, ainsi que les LODBROG et PETER FABER contrôlés par ASN.

Cela bouge aussi dans la sismique. Après les CGG ALIZÉ, CGG AMADEUS et CGG SYMPHONY, LDA compte deux navires supplémentaires dans sa flotte. Propriété de Master & Commander, un investisseur norvégien, le navire OCEANIC PHOENIX est affrété coque nue par

Despite all the gloom and doom elsewhere, 2011 proved to be a very positive year for Louis Dreyfus Armateurs, especially the last three months, with the arrival of three new vessels signalling the group's proactive and resolute support for its industrial partners' projects.

On November 14th, for instance, LDA purchased the ILE D'AIX, a ship built in Singapore in 1992 that was originally intended for maintaining undersea cables. She was subsequently modified to accommodate 240 offshore oil workers and renamed the GULMAR BADARO, but is now being returned to her original purpose, at Santander shipyard. She is being chartered by Alcatel-Lucent Submarine Networks (ASN) and will be crewed by nine French officers and 29 Filipino officers and sailors. Measuring 151 metres long, the ILE D'AIX will be the largest of the seven cable-laying vessels (LDA's five "ILES", plus the LODBROG and PETER FABER owned by ASN) managed by Alda Marine, a subsidiary owned jointly by LDA and ASN.

There have also been two new additions to LDA's existing fleet of three seismic vessels, comprising the CGG ALIZÉ, CGG AMADEUS and CGG SYMPHONY. Owned by Master & Commander, a Norwegian investment firm, the OCEANIC PHOENIX was bareboat-chartered last year by CGGVeritas which, in turn, outsourced her technical and crew management to LDA. Now operating off Brazil, alongside the CGG SYMPHONY, the OCEANIC PHOENIX was built back in 2000 by the Japanese shipyard Kanrei Zosen as a cable-laying vessel. She was subsequently equipped with high-pressure air compressors and impressive-looking streamer winches to carry out oil and gas exploration, and was renamed the GEOWAVE MASTER. She measures 114 metres long and 19 metres wide, and is capable of towing 16 streamers, each 8 km long. In 2011, during a major technical stopover in Bergen, her azimuth thrusters were replaced with drive shafts fitted with fixed-pitch propellers. LDA has also signed a contract with CGGVeritas to manage the OCEANIC

Le câblier ILE DE BRÉHAT dans la baie de Monaco. / Alain Coatanhay, directeur de la flotte de LDA. / C/S ILE DE BRÉHAT, Monte-Carlo Bay. / Alain Coatanhay, fleet general manager of Louis Dreyfus Armateurs.

CGGVeritas qui en a confié au groupe Louis Dreyfus Armateurs le 19 novembre 2011 les gestions technique et équipage lors d'une escale à Las Palmas. Une fois les formalités achevées, le navire a appareillé à destination du Brésil où il opère actuellement, à proximité du CGG SYMPHONY.

Construit en 2000 dans les chantiers japonais Kanrei Zosen, l'OCEANIC PHOENIX était à l'origine un navire câblier. En 2007, il est transformé pour recevoir des compresseurs d'air haute pression, d'imposants treuils streamers et des calculateurs qui lui permettent de réaliser des opérations de prospections géophysiques destinées à la recherche sous-marine de poches de pétrole et de gaz.

Ex GEOWAVE MASTER, il mesure 114 m de long pour 19 m de large et traîne derrière lui 16 streamers de 8 km de long.

Sa propulsion a été modifiée en 2011 lors d'un important arrêt technique à Bergen, où le navire y a échangé ses propulseurs azimutaux contre deux nouvelles lignes d'arbres équipées d'hélices à pas fixe.

CGGVeritas a également confié au groupe Louis Dreyfus Armateurs la gestion du navire OCEANIC CHALLENGER le 16 décembre dernier lors d'une escale technique à Antalya en Turquie.

Construit en 2000 dans les chantiers de Søviknes Verft AS, l'ex GEO CHALLENGER mesure 92 m de long et 24 m de large. Tout comme l'OCEANIC PHOENIX, ce navire initialement affecté à la pose et à la maintenance de câbles sous-marins a subi de profondes transformations en 2006.

« *Nous sommes très heureux que CGGVeritas nous renouvelle sa confiance avec la gestion de ces deux nouveaux navires. C'est une reconnaissance de la qualité du travail fourni par nos équipages et de l'expérience acquise sur cette activité spécifique depuis près de 20 ans maintenant* », souligne le directeur de la flotte du groupe Louis Dreyfus Armateurs.

Le transfert de gestion de ces deux navires autrefois gérés par DOF répond à la volonté de CGGVeritas de réduire le nombre de sociétés de management. Au fil de ses acquisitions, la compagnie franco-américaine a eu jusqu'à neuf gestionnaires.

Elle souhaite aujourd'hui davantage s'impliquer dans le management des navires afin d'augmenter leur disponibilité opérationnelle.

Après la création, il y a quelques mois, d'une joint-venture avec l'armement norvégien Eldesvik Offshore pour la gestion maritime d'une dizaine de ses navires, une autre joint-venture de gestion, filiale commune de CGGVeritas et LDA, pourrait voir le jour en 2012. La création de cette nouvelle filiale devrait s'accompagner du transfert de gestion d'une partie de la flotte CGGVeritas au groupe LDA.

L'entrée en flotte des navires ILE D'AIX, OCEANIC PHOENIX et OCEANIC CHALLENGER a eu pour effet d'accroître sensiblement le nombre de navigants au sein de LDA.

Pour les recrutements, le groupe n'a pas eu à publier d'annonce. La campagne de recrutement s'est déroulée par bouche à oreille avec des marins issus des divers établissements de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime. « *Nous avons reçu beaucoup de sollicitations, ce qui démontre l'intérêt des navigants pour notre compagnie qui offre une diversité certaine des activités maritimes et également des possibilités d'évolution de carrières rapides* », explique Alain Coatanhay. En effet, les recrutements ont été accompagnés en parallèle d'opérations de promotion interne.

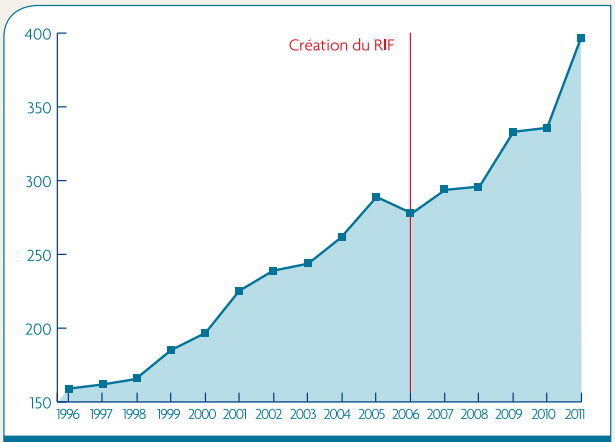
CHALLENGER, formerly named the GEO CHALLENGER, built by Søviknes Verft AS in 2000. Once again, this 92-m long, 24-m wide vessel was initially designed to lay undersea cables, but underwent an extensive refit in 2006. *"We're delighted that CGGVeritas has entrusted the management of these two new ships to us"*, says Fleet General Manager **Alain Coatanhay**. *"It's recognition of the quality of work performed by our crews and the experience we have amassed over nearly twenty years in this specialist area."*

This move is part of CGGVeritas' strategy to streamline the number of its maritime partners (there were up to nine at one time) and increase its involvement in the management side, in order to increase its ships' operational availability. In the wake of the creation last May of a joint venture with the Norwegian shipowner Eldesvik Offshore to manage ten of its ships, there are plans for the creation of a fresh subsidiary by CGGVeritas and LDA in 2012. Under this planned joint venture, CGGVeritas would transfer the management of part of its fleet to LDA.

The arrival of the ILE D'AIX, OCEANIC PHOENIX and OCEANIC CHALLENGER has brought with it a considerable increase in the number of LDA's personnel. There have also been fresh opportunities for in-house promotion. The news of these vacancies spread so fast by word of mouth among maritime academy graduates that there was no need to advertise these new posts. *"We received a great many applications"*, comments Alain Coatanhay, *"which just goes to show how interested sailors are in our company, as a wide-ranging business with plenty of opportunities for rapid career progression"*.

De haut en bas : Les trois nouveaux navires de la flotte, l'OCEANIC PHOENIX, l'ILE D'AIX et l'OCEANIC CHALLENGER. / From top to bottom: The three new ships of the fleet: OCEANIC PHOENIX, ILE D'AIX and OCEANIC CHALLENGER.

Le RIF au service de l'emploi



Les navigants français dans le groupe LDA (hors ferry).

Philippe Louis-Dreyfus a décidé, au milieu des années 90, de diversifier la flotte du groupe, alors essentiellement consacrée aux vracs, vers des activités maritimes à forte valeur ajoutée et des partenariats industriels. Ce pari était motivé par un double constat : trouver une parade à la forte dépendance du groupe au marché du vrac sec, par nature très volatile, et pérenniser l'emploi sous pavillon français grâce à des partenariats industriels de long terme.

La création du RIF (Registre International Français) en 2006, défendue par M. Louis-Dreyfus alors Président d'Armateurs de France, alliée à cette orientation stratégique nouvelle a permis d'augmenter les effectifs de navigants français du groupe de 50 % en six ans (hors ferry). Le RIF demeure clairement un atout essentiel dans la poursuite des activités maritimes sous pavillon français.

LDA, un groupe engagé dans les partenariats technologiques

Louis Dreyfus Armateurs s'est également spécialisé depuis de nombreuses années dans les partenariats technologiques avec des grands noms de l'industrie.

Dès 1990, LDA s'engage dans la recherche sismique marine avec CGG et le navire STORMY, remplacé par le CGG MISTRAL acquis en 1991. La flotte s'agrandit avec l'arrivée des CGG FOHN et CGG HARMATTAN en 1996 et du CGG ALIZÉ en 1999.

En 2000, Louis Dreyfus Armateurs s'associe avec Alcatel Submarine Networks pour créer une filiale commune Alda Marine. Celle-ci fera construire trois navires câbliers identiques : ILE DE SEIN, ILE DE BATZ et ILE DE BRÉHAT livrés début 2002.

Un 4e navire, l'ILE DE RÉ, rejoint en 2002 la flotte, après sa conversion en Pologne à partir d'un navire roulier. Cette opération de conversion concernait également le LODBROG, pour le compte de la filiale danoise d'ASN. La gestion en sera reprise en 2009 par le groupe Louis Dreyfus Armateurs avec celle du PETER FABER.

En 2002, LDA convainc Airbus Industrie d'adopter une solution de transport maritime pour les éléments de son futur avion gros porteur A380. Fret-CETAM (joint-venture entre Louis Dreyfus Armateurs et l'armement norvégien Leif Höegh) fait construire un premier navire roulier spécialisé pour le transport des composants Airbus de l'A380, le VILLE DE BORDEAUX. Il sera suivi en 2008 et 2009 par les navires CITY OF HAMBURG et CIUDAD DE CADIZ.

Au total, la flotte Louis Dreyfus Armateurs représente à présent une cinquantaine d'unités en comptabilisant les activités de transport de vrac, de logistique offshore et de remorquage hauturier. Le Groupe emploie aujourd'hui environ 2 700 personnes (navigants et sédentaires) dans le monde entier.

More jobs thanks to the French Registry

LDA owes the recent 50% increase in its French seagoing personnel to **Philippe Louis-Dreyfus**. Back in the mid-1990s, he set the group on a course of diversification into high value-added activities. The idea was to reduce reliance on the highly volatile dry bulk market and create sustainable employment for French seamen through long-term industrial partnerships. A decade later, he supported the creation of the French International Register (RIF), key to the competitiveness of the French flag.

Digging deep and flying high

For many years now, LDA has been engaging in technology-based partnerships with some of the biggest names in the industry.

It was in 1990 that LDA first dipped a toe into the waters of seismic research with CGG.

The very first ship, the STORMY, was replaced by the CGG Mistral acquired in 1991. The fleet then grew with the arrival of CGG FOHN and CGG HARMATTAN in 1996 and CGG ALIZÉ in 1999 built by Chantiers de l'Atlantique.

Further "undersea" diversification came in 2000, in the form of a cooperation agreement with Alcatel Submarine Networks leading to the creation of the joint subsidiary Alda Marine, which ordered three identical state-of-the-art cable-laying vessels, the ILE DE SEIN, ILE DE BATZ and ILE DE BRÉHAT delivered beginning of 2002. A fourth vessel, the ILE DE RÉ, also joined the fleet in 2002, after being converted from a ro-ro in Poland. At the same time, LDA oversaw the conversion of an identical ship, the LODBROG, on behalf of ASN's Danish subsidiary. In 2009, LDA took over the LODBROG's management, together with that of the PETER FABER.

Meanwhile, back in 2002, having persuaded Airbus to adopt a sea transport solution for its A380 aircraft parts, LDA had set up yet another joint venture, this time with the Norwegian shipowner Leif Höegh. This new subsidiary, Fret-CETAM, ordered first the VILLE DE BORDEAUX, then two other purpose-built ships, the CITY OF HAMBURG (delivered in 2008) and the CUIDAD DE CADIZ (delivered in 2009). All three vessels are dedicated to Airbus under long term contracts.

Today, the Louis Dreyfus Armateurs fleet comprises around fifty units, counting its bulk carriers, offshore logistics units, deep-sea tugs, with 2,700 seagoing and land-based employees in the world.

Tableau : Les navigants français dans le groupe LDA (hors ferry). / Graph: French seamen in LDA Group (excluding ferry).

02. ZOOM / CLOSE-UP

La logistique maritime d'Airbus poursuit son développement / *Plane sailing*

«VILLE DE BORDEAUX, CITY OF HAMBURG et CIUDAD DE CADIZ »... La flotte des trois navires rouliers dédiés à Airbus tourne à plein régime suivant un programme logistique adapté à chacune des usines de production de l'A380 à travers l'Europe. Détails des routes...

L'imposante voilure de l'A380 nécessite une logistique spécifique. Les grandes ailes de l'A380 sont transportées sur une barge opérée par Holyhead Towing Company, le long de la rivière Dee, en Grande-Bretagne, jusqu'au port proche de Mostyn. Là, elles sont transbordées sur le CITY OF HAMBURG. Le navire roulier emprunte alors « la route voilures » qui le conduit directement à Pauillac avant de revenir à Mostyn.

Sur le site de Saint-Nazaire sont produits les tronçons avant et central des avions. Le reste du fuselage vient quant à lui d'Hambourg. Cette « route fuselages » est assurée par le CIUDAD DE CADIZ, qui fait escale d'abord à Hambourg puis à St Nazaire et livre ces composants à Pauillac.
Une fois arrivés dans le port girondin, les navires transfèrent leur cargaison sur les barges identiques BREUIL ou BRION. Opérées par la société Socatra, elles remontent la Garonne jusqu'à Langon où se trouve la base de départ pour le transport routier. Les deux ailes, trois fuselages et l'empennage horizontal traverseront alors en trois nuits les Landes, le Gers et la Haute Garonne en convoi exceptionnel sur une distance de 240 km. La cadence actuelle est d'environ deux convois routiers par mois.
A compter du 1er avril 2012, un quatrième navire roulier, le BORE SEA va entrer en flotte pour les besoins de la logistique d'Airbus. Navire roulier construit en 2011 par les chantiers allemands de Flensburger, le BORE SEA bat pavillon finlandais.

> *« Entrée en flotte du BORE SEA au 1er avril 2012 »*

Cette unité affrétée pour une durée de trois ans naviguera essentiellement en Méditerranée aux côtés du VILLE DE BORDEAUX avec un départ par semaine dans chaque sens depuis Naples. La rotation de la route Sud surnommée « Milk Run » sera la suivante : Naples, Cadix, Saint-Nazaire, Pauillac et La Goulette. Les rouliers feront en effet escale dans le port tunisien pour charger des sous-parties de fuselage fabriquées par Aérolia, sous-traitant d'Airbus.

Ce nouveau service permet à Fret-CETAM d'ajouter une solution maritime au programme A320 qui était jusqu'à présent assuré par les avions gros porteurs Beluga. Le programme A320 remporte actuellement un véritable succès dans sa version Néo qui permet d'envisager une certaine pérennité à cette rotation hebdomadaire.

It takes three ro-ros, all working fulltime, to transport the parts needed to build the Airbus A380. Take the wings, which start their journey from Broughton in Wales to the southern French city of Toulouse on the River Dee, on a barge operated by Holyhead Towing Company. When they reach Mostyn, they are loaded onto the CITY OF HAMBURG and taken as far as the French port of Pauillac. Confusingly, the fuselage sections manufactured in Hamburg are transported not by the CITY OF HAMBURG but by the CUIDAD DE CADIZ. In Pauillac, the various aircraft parts are loaded onto one of two identical barges, the BREUIL and the BRION, both operated by Socatra, which sail up the Garonne as far as Langon. There, they are transferred to lorries and taken on a three-night journey to the Airbus assembly plant. A third ship, the VILLE DE BORDEAUX, operates in the Mediterranean, where she will be joined in April 2012 by the BORE SEA, chartered for three years to ply a weekly "milk run" between Naples, Cadiz, Saint-Nazaire, Pauillac and the Tunisian port of La Goulette where it will pick up subassemblies manufactured by Aérolia. Up to now, this service has been provided by Airbus "Beluga" super transporters.

Les rouliers VILLE DE BORDEAUX, CITY OF HAMBURG et CIUDAD DE CADIZ à l'embouchure de l'estuaire de la Gironde. À compter d'avril 2012, le BORE SEA viendra compléter la flotte Airbus. / Ro-Ro vessels VILLE DE BORDEAUX, CITY OF HAMBURG and CIUDAD DE CADIZ sailing through the Gironde estuary. The BORE SEA will join the Airbus fleet as from April 2012.

« Fret-CETAM : Entre mer, terre et fleuve... »

Fret-CETAM touche à tous les modes hormis les airs... La filiale commune de Louis Dreyfus Armateurs et de l'armement norvégien Leif Höegh a pour vocation de gérer la planification de la logistique multimodale et internationale de l'avionneur européen en organisant à la fois le transport fluvial, maritime et routier des tronçons d'avions entre les différents sites de production.

Le 1er septembre 2011, Fret-CETAM a signé un nouveau contrat de cinq ans avec Airbus Transport neuf ans après le tout premier contrat. Le constructeur européen a en effet décidé de lui confier également la planification de la logistique surface portant sur l'ensemble de ses avions.
Depuis cette date, l'équipe Fret-CETAM gère en effet non seulement la logistique de l'A380 mais également celle des pièces de la famille des long-range (A330, A340 et de l'A350 XWB, nouvel appareil entré en production en décembre dernier), les single-aisle (A320, A321) et l'A400 M, futur avion militaire. Une tâche relativement complexe puisque la production des éléments des différents appareils est répartie entre la France, l'Allemagne, l'Espagne, le Royaume-Uni, l'Italie et depuis peu la Tunisie avec l'installation d'Aérolia qui assure le montage des sous-ensembles. L'assemblage final est réalisé à Toulouse pour la majorité des avions et partagé avec Hambourg pour la famille A320.

« Nous avons pour mission de planifier la logistique des pièces pour le compte d'Airbus Transport. Toutefois, la réalisation de ces transports est effectuée par les opérateurs sélectionnés par Airbus. Par exemple, nous organisons le transport routier des tronçons de l'A350 entre Illescas, situé dans la Province de Tolède en Espagne, et Getafe, ville située à 13 km de Madrid. En fonction des dates de disponibilité des composants, nous organisons les transports. Nous devons tenir compte de la date de mise à disposition des pièces par les usines, des autorisations de circulation (transport diurne ou nocturne en fonction des dimensions) et gérons les contraintes spécifiques à chaque mode de transport », explique **Céline Benoît**, responsable planning de Fret-CETAM.
Sa mission ? Optimiser, depuis ses bureaux toulousains, les routes aussi bien à terre qu'en mer en rentabilisant au mieux les moyens de transport (taux de remplissage et consommation de combustible).

High flier

For the past nine years, Fret-CETAM, a subsidiary owned jointly by LDA and the Norwegian firm Leif Höegh, has overseen the transportation by river, sea or road of Airbus A380 aircraft components from their different production units to the assembly plant in Toulouse. In September 2011, it signed a new five-year contract with Airbus whereby it became responsible for the surface logistics for all the company's aircraft, including the long-range and single-aisle families, as well as the new A400 M military transport plane. It is a complex business, as the manufacturers are scattered across France, Germany, Spain, the UK, Italy and now

Tunisia, while assembly takes place mostly in Toulouse and also Hamburg, in the case of the A320 family.
"We organize the logistics side, but it's the operators selected by Airbus who actually transport the parts", explains planning manager **Céline Benoît.** *"We have to take into account the date when the parts are ready to be picked up at the factory, the nature of the abnormal load permits (day or night, according to the size) and the constraints inherent to each mode of transport"*. Needless to say, an additional aim is to optimize loads and fuel consumption.

De haut en bas : Déchargement d'un fuselage avant du VILLE DE BORDEAUX. / Déchargement à Pauillac des voilures du VILLE DE BORDEAUX vers la barge Garonne et stockage des trois autres sur le ponton flottant. / Chargement d'un fuselage arrière à Hambourg à destination de Toulouse. / From top to bottom: A380 forward fuselage unloaded from the VILLE DE BORDEAUX. / A380 wings transfered from the VILLE DE BORDEAUX to barge Garonne. / A380 rear fuselage loading in Hamburg to be delivered to Toulouse.

L'emploi alternatif des rouliers

En véritable spécialiste de l'ingénierie maritime, Fret-CETAM organise des chargements complémentaires afin d'optimiser les taux de remplissage et l'exploitation des trois navires rouliers VILLE DE BORDEAUX, CITY OF HAMBURG et CIUDAD DE CADIZ.

« Il est possible d'optimiser les routes maritimes essentiellement lorsque le navire transporte non pas les composants mais leurs outillages. Sur la "route fuselage" dans le sens de la montée Pauillac-Hambourg, les petits navires ont une grande capacité pour charger essentiellement des lots de voitures », explique **Jean-Louis Cadoret**, responsable de projet.
En octobre 2010, 899 véhicules ont été chargés sur le CITY OF HAMBURG entre Pasajes, à proximité de San Sebastián en Espagne, et Hambourg aux côtés des outillages Airbus. Ces véhicules, transportés pour le compte de UECC, opérateur shortsea en Europe, sont répartis entre les différents ponts voitures déployés à cet effet, ce qui permet d'obtenir une capacité de l'ordre de 900 véhicules.
Fret-CETAM achemine également des véhicules Nissan entre Newcastle et Livourne pour le compte d'Euro Marine Logistics, une compagnie maritime détenue par Mitsui O.S.K. Lines (50 %) et Höegh Autoliners (50 %).
« Lorsqu'EML connaît un surcroît d'activité en fonction du rythme de production des voitures, ils font appel à nos rouliers », précise Jean-Louis Cadoret. Pour le compte d'EML, Fret-CETAM a réalisé plusieurs transports sur la route des ailes ou des fuselages A380, comme entre Santander - Rosslare et Santander - Amsterdam.

La recherche de fret additionnel ne se limite pas aux véhicules neufs. Fret-CETAM met en avant son savoir-faire dans le domaine du transport RoRo de convois exceptionnels. Ainsi le transport réalisé en novembre et décembre 2011 de 44 wagons, destinés à la logistique de la toute nouvelle usine Renault de Tanger, a été assuré par le VILLE DE BORDEAUX de Saint-Nazaire à destination du terminal de Tanger Med.

Ces opérations de transports additionnels ont représenté en 2011 environ 11 000 véhicules neufs et une cinquantaine d'unités de fret transportées à une fréquence quasi mensuelle tout au long de l'année.

« L'entrée en flotte du BORE SEA, affrété à temps pour trois ans à partir d'avril 2012, avec une option pour deux années supplémentaires, permettra d'accroître les capacités entre la façade Atlantique et la Méditerranée, et ainsi renforcer la flotte et notre offre de transport alternatif sur les lignes Airbus », ajoute Jean-Louis Cadoret.

Filled to the gunwhales

Fret-CETAM always tries to ensure that its three ro-ros, the VILLE DE BORDEAUX, CITY OF HAMBURG and CIUDAD DE CADIZ, never leave a port only half-full, let alone empty. In October 2010, for instance, 899 vehicles were packed onto the CITY OF HAMBURG's car decks alongside Airbus tooling as the ship made her way back to Hamburg to pick up her next consignment of fuselage sections. That mission was for UECC, an automotive shortsea carrier in Europe, but Fret-CETAM also carries Nissan vehicles between Newcastle and Livorno for EML. As its project manager **Jean-Louis Cadoret** explains, *"Whenever vehicle production increases and EML sees a surge in its business, it uses our ro-ros"*. Abnormal loads are another speciality, witness the 44 railway trucks taken by the VILLE DE BORDEAUX from Saint-Nazaire to the brand-new Renault factory in Tanger last November and December. Altogether, these operations "on the side" represent 11,000 new vehicles each year and fifty or so freight units each month. The BORE SEA is expected to *"offer additional capacity along the Atlantic seaboard and the Mediterranean, thereby increasing our offering of alternative modes of transportation on the Airbus routes"*.

De haut en bas : Le CITY OF HAMBURG en configuration impressionnante de chargement de voitures à Newcastle. / Les deux sisterships le CITY OF HAMBURG et le CIUDAD DE CADIZ en opération à Saint-Nazaire. / CITY OF HAMBURG in Newcastle ready to load cars. / Sisterships CITY OF HAMBURG and CIUDAD DE CADIZ in operations in Saint-Nazaire.

Fret-CETAM : Entre Paris et Toulouse

Installée à Toulouse pour être au plus près du client, l'équipe Fret-CETAM composée de **Jean-Louis Cadoret** (responsable de projet) et de **Céline Benoît** (responsable planning), va s'agrandir dans le courant de l'année avec le recrutement d'une assistante planning.

Depuis Suresnes, **Olivier Fages** exerce les fonctions de contrôleur d'exploitation de Fret-CETAM. Chargé de veiller aux dépenses, il s'attache à respecter le budget défini et validé par Airbus. Chargé du « reporting » financier, Olivier fait le lien avec la comptabilité et la trésorerie du groupe.

Partagé entre Suresnes et Toulouse, Jean-Louis assure la coordination des moyens de production et répond aux requêtes du constructeur européen. *« Notre rôle consiste également à travailler sur les nouveaux projets d'Airbus comme, par exemple, l'implantation d'une nouvelle usine en faisant appel au transport maritime »,* souligne Jean-Louis. En liaison étroite avec les commandants de bord, Céline s'assure du respect des plannings des rouliers et de tous les moyens de transport terrestres. Elle supervise également les plans de chargement.

Afin de respecter au mieux les délais de livraison, Fret-CETAM va déployer en mars 2012, un logiciel de suivi et d'information sur l'état du transport. Conçu par la société britannique Entee, ce logiciel de planification, adapté aux spécifications d'Airbus, permettra in fine de comparer le transport planifié et sa réalisation afin d'établir les indicateurs de performance de chaque opérateur.

Fret-CETAM: a split personality?

Based in Toulouse, home to the Airbus headquarters, Fret-CETAM's team is led by **Jean-Louis Cadoret**, who not only oversees ongoing operations but also works on future projects, *"such as organizing sea transport for a proposed new factory"*. Planning manager **Céline Benoît**, ensures that there are no hitches in the land and sea transport - a task that should become easier in March, with the introduction of tracking software, designed by the British firm Entee to Airbus specifications, to monitor disparities between planned and actual performances. Back in Suresnes, **Olivier Fages** ensures that the company keeps within the budget allocated by Airbus and reports back to LDA.

De haut en bas : Olivier Fages, contrôleur d'exploitation. / Jean-Louis Cadoret, responsable de projet. / Céline Benoît, responsable planning de Fret-CETAM. / From top to bottom: Olivier Fages, operation controller. / Jean-Louis Cadoret, project manager. / Céline Benoît, planning manager of Fret-CETAM.

Une flotte au service des géants des airs

Les VILLE DE BORDEAUX, CITY OF HAMBURG et CIUDAD DE CADIZ sont trois navires rouliers livrés respectivement en 2004, 2008 et 2009. Tous trois appartiennent à Fret-CETAM et naviguent sous pavillon français. Affrétés pour vingt ans par Airbus, ils assurent le transport maritime des pièces des appareils entre les différents sites européens de construction. Construit au chantier naval de Nanjing en Chine, le VILLE DE BORDEAUX est entré en service en 2004. Il est entièrement dédié au transport des composants de grande taille de l'A380 depuis les différentes usines européennes d'Airbus vers Bordeaux.
Les éléments produits par l'avionneur européen rejoignent ensuite le site d'assemblage de Toulouse Blagnac. Son garage principal mesure 120 m de long, 21 m de large et 11,5 m de haut. Il est ventilé et déshumidifié. Le chargement se fait à partir d'une rampe double à l'arrière, protégée par une porte articulée au niveau du pont supérieur.

Quand il ne transporte pas les pièces de l'A380, le VILLE DE BORDEAUX, employé sur la route sud, peut être utilisé pour embarquer 150 camions ou 650 voitures sur trois niveaux ; dans ce cas, il dispose de 6 720 m² d'espace de stockage pour les voitures, ou 1 800 mètres linéaires pour les remorques routières. Construits dans les chantiers ST Marine de Singapour, les CITY OF HAMBURG et CIUDAD DE CADIZ ont également été conçus pour le transport d'éléments du gros porteur A380. Leur design s'inspire d'un car-carrier et ils peuvent embarquer près de 900 voitures.

	VILLE DE BORDEAUX	CITY OF HAMBURG / CIUDAD DE CADIZ	BORE SEA
Longueur hors tout	154 m	126,50 m	195,40 m
Largeur	24 m	20,60 m	26,20 m
Tirant d'eau	6,75 m	4,50 m / 5,50 m	7,05 m
Moteur principal	2 x 8 400 kW	2 x 4 000 kW	12 000 kW
Mètres linéaires	1 850 ml	500 ml	2 863 ml
Surface de ponts	6 350 m²	8 650 m²	13 000 m²

Fleet air arm

The VILLE DE BORDEAUX is one of three purpose-built vessels belonging to Fret-CETAM, all flying under the French flag, that have been chartered for twenty years by Airbus to transport parts from the different production units to the assembly facility in Toulouse-Blagnac. Built in China and delivered in 2004, she features a double stern ramp and a huge cargo space where the atmosphere is continuously dehumidified and ventilated. As she is fitted with three hoistable car decks, she can also serve as a conventional ro-ro, with a capacity of 650 cars or 150 lorries. Built in a Singaporean shipyard, the sister ships CITY OF HAMBURG and CIUDAD DE CADIZ were delivered in 2008 and 2009. When not transporting aircraft parts, they can each carry nearly 900 cars or 1,800 linear metres of rolling cargo.

Le BORE SEA a été affrété pour trois ans à compter d'avril 2012 avec une option pour deux années supplémentaires. / The BORE SEA has been chartered for three years from April 2012 with an option for two more years.

03. GRAND LARGE / HIGH SEAS

Entretien avec Philippe Dumont, président d'Alcatel Submarine Networks (ASN) / *Interview with Philippe Dumont, president of ASN*

Quel est le rôle d'ASN au sein du groupe Alcatel-Lucent ?

Alcatel Submarine Networks (ASN) est une filiale à 100 % du groupe Alcatel-Lucent, avec toute autonomie. Fort de plus de 150 ans d'expérience dans le développement et la pose des câbles sous-marins, ASN est le leader du marché en termes de capacité de production (jusqu'à 40 000 km/an), de base installée (plus de 500 000 km) ou de technologie de transmission DWDM (dense wavelength-division multiplexing, ou multiplexage dense par répartition en longueurs d'ondes) et d'innovations vers le 40 Gbit/s voire le 100 Gbit/s.

Les pays en développement s'équipent peu à peu en fibre optique, une opportunité pour vous ?

La connectivité aide les pays, l'Afrique en est un bon exemple, à stimuler leur développement économique et social. Alors qu'un certain nombre de projets de câbles sous-marins ont vu le jour ces dernières années, il existe encore des pays qui ne possèdent pas d'accès direct aux réseaux internationaux de fibres optiques.

> *« Le continent africain devrait être couvert en Internet haut débit d'ici 2012 »*

Sur le continent africain par exemple, des projets comme WACS, ACE, EASSy, TEAMs et d'autres visent à répondre au besoin croissant des utilisateurs africains de disposer d'infrastructures de pointe. Les projets lancés dans les trois dernières années représentent une étape majeure pour les africains, nos clients et notre compagnie. Avec ces projets, nous sommes en train de franchir une nouvelle étape importante en apportant de la connectivité là où l'on en a le plus besoin. Avec ces câbles, le continent africain devrait être couvert en Internet haut

Alcatel-Lucent Submarine Networks (ASN) specializes in the laying and maintenance of undersea cables, a sector with great potential for growth, according to its president, **Philippe Dumont**. He sees particularly exciting prospects in Africa, where better communications are expected to drive economic and social development. Although some African countries still have no direct access to international fibre-optic networks, several new projects have been launched within the last three years, representing *"a major step forward for both our African clients and our own company"*. Philippe Dumont confidently predicts that *"the whole of the African continent will have high-speed Internet access by the end of 2012"*, with a global capacity of 21.6 Tb/s as opposed to just 0.2 Gb/s in 2000.

Ever higher speeds to cope with soaring demand and support new multimedia applications, the increased reliance of the world economy on the Internet (creating a need for built-in redundancy), healthy competition and the fact that even the most isolated countries cannot resist the digital revolution, are all factors for growth, although the market is not immune to short-term fluctuations.

The bulk of ASN's business concerns the actual laying of the cables, which have a lifespan of 25 years, but it also works with cable operators to ensure that there is no reduction in reliability, as this could adversely affect customer confidence. *"As a turnkey supplier, we offer a wide range of installation and maintenance services. Our Atlantic Private Maintenance Agreement, for example, covers the servicing of more than 150,000 km of undersea cable infrastructures from the West Coast of Africa to Greenland and the West Indies, taking into account the maintenance policies and specific needs of individual cable owners."*

It was back in 2000 that ASN and Louis Dreyfus Armateurs set up a joint subsidiary called Alda Marine, paving the way for the creation of a fleet of cable laying vessels. *"Ten years after the delivery of the first vessels, its success is there for all to see: we have at our disposal a fleet of ships that*

De haut en bas : Opération d'atterrage d'un câble de télécommunication par un navire câblier. / Philippe Dumont, président d'Alcatel Submarine Networks. / Landing operation of a telecommunication cable by a cable-laying vessel.

débit d'ici 2012 avec une capacité globale de 21,6 Tb/s contre 0,2 Gb/s en 2000 et 78 points de raccordements à terre seront déployés contre 16. Dans certains pays, l'atterrissement des câbles sous-marins est censé diviser par dix le prix de la connectivité internationale, jusqu'à présent reposant sur les satellites.

Quelles sont les perspectives de croissance du marché ?

Trois éléments contribuent à des perspectives de croissance, ce qui n'empêche pas le marché d'être soumis à des fluctuations à court terme. Le premier est l'augmentation significative de débit dans les câbles – variable selon les régions mais de l'ordre de 50 % par an – pour supporter la croissance du trafic et la diversification des services grâce aux nouvelles applications multimédia. Le second est lié à l'importance prise par le trafic internet dans l'économie mondiale. Une coupure du trafic à la suite, par exemple, d'un tremblement de terre, n'est plus tolérable : il faut donc qu'il y ait redondance dans les réseaux. Pour cette raison, et compte tenu des règles habituelles de concurrence, au lieu de construire un câble, on en construit généralement deux ou trois. Et comme aucun pays, aussi petit et éloigné soit-il (Groenland), ne peut rester à l'écart de la révolution numérique, nous devons aussi les connecter au réseau mondial.

Quelle est la part de votre activité consacrée à la maintenance des câbles sous-marins et celle destinée à la pose ? Quelle est la durée de vie d'un câble sous-marin ?

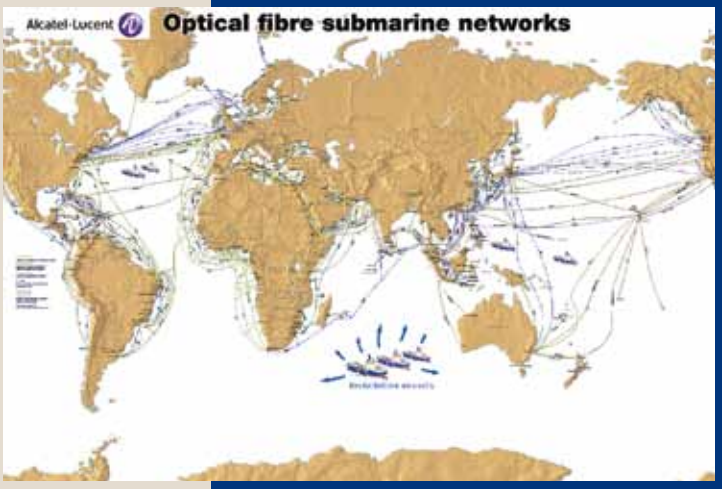
Les câbles sont développés selon des critères qui assurent une fiabilité maximale et pour avoir une durée de vie de 25 ans. Les business en termes de répartitions des ventes voient une contribution majeure des activités de pose mais ASN a un rôle prépondérant dans le domaine des services maritimes et auprès des opérateurs, en les aidant à maintenir au plus haut niveau la fiabilité de leurs réseaux et, par conséquent, la confiance de leurs utilisateurs. Notre proposition de valeur tire parti de notre expérience unique en tant que fournisseur clés en main, ce qui nous permet de proposer un large éventail de services d'installation, de maintenance ou autre, notamment le contrat Atlantic Private Maintenance Agreement qui fournit une solution unique en réponse aux politiques de maintenance et aux besoins spécifiques de chaque propriétaire de câbles. En particulier, ce contrat assure la maintenance de plus de 150 000 km d'infrastructures de câbles sous-marins dans la région Atlantique, depuis la côte occidentale de l'Afrique jusqu'aux Antilles et au Groenland.

Voilà douze ans, vous avez conclu un partenariat industriel avec Louis Dreyfus Armateurs en créant une filiale commune, Alda Marine. Quel regard portez-vous sur cet accord ? Ce partenariat a-t-il évolué ces dernières années et comment voyez-vous son avenir ?

Le partenariat industriel avec Louis Dreyfus Armateurs a été lancé en 2000 et a véritablement pris effet en 2002 avec la livraison des câbliers. Dix ans plus tard, il a apporté la preuve de son succès : il nous permet de disposer d'une flotte de câbliers qui sont reconnus comme les plus performants du marché et qui contribuent à notre position de leader mondial sur ce marché. Le partenariat a démontré sa vigueur et son efficacité et c'est donc avec un regard très favorable que nous envisageons le renouvellement de nos accords en 2014.

are regarded as the most efficient in the market - ships that help us maintain our position as world leader in this sector. Ours has proved to be a vigorous and successful partnership, and we therefore view the upcoming renewal of our agreement in 2014 extremely favourably."

ASN attaches considerable importance to the fact that the fleet sails under the French flag, as far as both its cable laying and maintenance activities are concerned. *"The success of an undersea cable and its long-term reliability depend primarily on the professionalism and attention to detail that go into its planning and installation. The fleet we use is the most advanced there is, with its dynamic positioning system that allows vessels to hold their position even in adverse weather conditions."*



Despite the massive surge of interest in offshore wind power, Philippe Dumont would not be drawn about his own company's diversification into the laying of inter-turbine cables.

Le répéteur permet de régénérer le signal optique afin de contrer les atténuations et de couvrir la totalité de la distance du système. / Les réseaux de câbles de fibre optique dans le monde. / The repeater regenerates the optical signal to counteract the attenuations and to cover the entire distance of the system. / Optical fibre submarine networks in the world.

Quelle est la place de la flotte Alda Marine dans le monde de la pose de câbles sous-marins ? Quelle place accordez-vous au pavillon français ?

Nous accordons une place de premier rang à notre pavillon, que ce soit en matière de pose ou de maintenance. Le succès d'un réseau de câbles sous-marins et sa fiabilité à long terme dépendent en grande partie de la minutie et du professionnalisme de sa planification et de sa mise en œuvre. La flotte dont nous disposons est la plus avancée sur le marché avec son système de positionnement dynamique qui permet de maintenir les navires en position, quelles que soient les conditions météorologiques.

Vous intéressez-vous aux énergies éoliennes et à la pose de câbles inter éoliennes ?

Pour l'instant, nous analysons le dossier.

Secrets de fabrication des câbles sous-marins

Surfer sur Internet, regarder la 3G, téléphoner, sont des gestes si naturels... Tellement naturels qu'on en oublie parfois que les connexions sous-marines sont le fruit de mois de recherche et de travail. Les équipes d'Alcatel-Lucent à Calais conçoivent les câbles en fibre optique qui seront posés au fond des océans. Un savoir-faire unique au monde. LDA Mag vous emmène à la découverte des secrets de fabrication de ces fameux câbles...

Calais. Ses dentelles, ses Bourgeois et surtout ses câbles. L'usine Alcatel-Lucent, établie à quelques encablures de la Manche, est la fierté des calaisiens. L'usine est devenue un des fleurons français en matière de nouvelles technologies au service des opérateurs de télécommunication du monde entier.
Actionnaire à 51 % d'Alda Marine aux côtés de Louis Dreyfus Armateurs, Alcatel-Lucent est un des rares opérateurs au monde à proposer un service intégré, de la fabrication à la pose, en passant par un service de maintenance des câbles sous-marins. Le site produit du câble en continu, 24h/24 et 365 jours par an grâce aux équipes qui travaillent en 5/8.
Tout commence par l'arrivée par avion de la fibre optique à l'usine. Chaque bobine correspond à une spécification optique aussi bien en atténuation[1] qu'en dispersion chromatique[2]. Les fibres, subtil mélange de silice et de résine, sont alors soigneusement codées et stockées.
Afin de reconnaître les différentes fibres qui constitueront le câble, celles-ci sont colorées dans un atelier qui ne supporte pas un seul grain de poussière.
Ici, masque et blouse sont de rigueur. Avant de passer dans un bain d'encre, les fibres sont assemblées entre elles toujours selon les spécifications requises par le client. La soudure des fibres s'effectue au laser. Les fils sont dénudés jusqu'à apercevoir la silice. Un vrai travail d'horloger suisse vu le diamètre qui ne dépasse pas les 250 microns ! La résine est alors reconstituée et la soudure testée.
Rouge, vert, jaune, violet, rose... Il y en a pour tous les goûts ou plutôt pour toutes

Undersea cables: secrets from the deep

In Calais, once famous for its lace-making, an equally delicate and intricate art is now practised, for it is at Alcatel-Lucent's state-of-the-art factory, operating round the clock, 7 days a week, 365 days a year, that many of the world's undersea cables are designed, developed and manufactured.
Brought to the factory by air, each spool of optical fibres corresponds to the client's optical specifications in terms of attenuation (signal weakening) and chromatic dispersion (blurring of the signal caused by different wavelengths travelling down the cable at different speeds).
The first step is to painstakingly laser-weld these fibres, bearing in mind that a single fibre, made from pure glass, measures no more than 250 microns in diameter! They are then colour-coded in a clean room, speeding through the vats of dye at 1,000 metres per minute.
At this point, as at every stage in production, quality control checks are carried out, with zero tolerance. The fibres are now ready to be assembled into bundles, again according to the client's specifications.
To the inexperienced eye, these bundles all look impossibly slender, whether they contain two or

twenty fibres, but this soon changes, with the addition of multiple layers of protection. First of all, the bundles are encased in 2.3-mm diameter stainless-steel tubing, which is filled with a gel to prevent seawater from entering if ever the tubing is accidentally severed.
Next, the cable is fed through a huge stranding

Les fibres sont enveloppées dans un tube en inox de 2,3 mm. Du gel est ensuite injecté pour empêcher l'eau de mer de remonter dans le tube en cas de section au fond des océans. / First of all, the bundles are encased in 2.3-mm diameter stainless-steel tubing, which is then filled with a gel to prevent seawater from entering if ever the tubing is accidentally severed.

les demandes des opérateurs. On se croirait dans un atelier de haute-couture. Les bobines défilent à toute vitesse, « 1 000 mètres par minute », et l'adhérence de la couleur sur la fibre est testée avec une « tolérance zéro ».
Deux, trois, dix, vingt-quatre... Le nombre de fibres dans le câble varie selon les requêtes des opérateurs de communications. A l'œil nu, aucune différence. Le câble est toujours aussi mince. En revanche, les multiples couches de protection font varier son diamètre. Les fibres sont tout d'abord enveloppées dans un tube en inox de 2,3 mm. Du gel est ensuite injecté pour empêcher l'eau de mer de remonter dans le tube en cas de section au fond des océans.
La production, stockée sur des tourets, part ensuite dans des lignes de conducteurs composites et glisse à toute vitesse dans une toronneuse, énorme machine de plusieurs mètres de long qui permet de protéger le câble avec des fils d'acier, de la fibre sans oublier d'y insérer un tube de cuivre pour alimenter les amplificateurs, fabriqués à l'usine de Greenwich. Le tube est ensuite recouvert d'une couche de polyéthylène.
A ce stade, le câble peut être mis à l'eau directement sur les grands fonds marins, sur des zones où il n'y a que peu de risque de section. Déposé pour 25 ans à des profondeurs abyssales – 2 000, 6 000 voire une fois à 9 000 mètres de fond –, le câble est à l'abri.
En revanche, sur des faibles fonds, il est soit ensouillé soit enveloppé dans une armure. Ses plus gros ennemis sont les hameçons des pêcheurs et les ancres des grands navires de commerce qui emmènent le câble dans leur course folle. Sur des zones à forte circulation maritime, le câble est protégé un peu comme un mille-feuille : goudron, filins, goudron.
Comment sait-on qu'à tel endroit il faut poser tel ou tel type de câble ? Cela se calcule des mois à l'avance avec des sondages sur zone qui permettent d'élaborer un diagramme en ligne qui définit les lignes de protection du câble tout au long de sa route.
La fabrication du câble terminée, il est stocké dans les cuves terminales du site calaisien. Le câble est enroulé soit mécaniquement soit à la main de façon minutieuse par des « loveurs » que l'on retrouvera aussi dans les cales des câbliers lors de l'opération de chargement. Marins et dockers effectuent alors un vrai travail d'orfèvre. Une manutention précise et rigoureuse.
Avant le grand départ, une dernière étape consiste à jointer les amplificateurs, religieusement stockés à l'entrée du tunnel. Alcatel-Lucent est le seul fabricant au monde à refroidir les amplificateurs pour simuler la température de l'eau... Au prix du répéteur et de sa pose, mieux vaut s'assurer en amont que tout marche !
Dès que le feu vert est donné, le câble part alors dans un tunnel de 800 mètres de long qui relie l'usine au quai de chargement des navires. Une fois sa course sous-terraine achevée, il est stocké sur le navire sous l'œil attentif du bord, du représentant Alcatel-Lucent et du client.
A ce moment-là, une aventure s'achève à Calais et une autre démarre en mer... Direction le Pacifique et l'Atlantique pour relier les pays et les hommes entre eux.

(1) L'atténuation est l'affaiblissement du signal.

(2) La dispersion chromatique est l'écart de vitesse de propagation entre deux faisceaux de longueur d'onde différente.

machine which encases it in a steel wire and textile mesh. This is then clad in copper and the resulting composite conductor is given a polyethylene jacket to insulate and protect it.

This is the "lightweight" version of the fibre-optic cable, intended for deepsea deployment. It can be laid on the ocean floor at a depth of up to 9,000 metres, where it is expected to remain in service for a quarter of a century. If the detailed preliminary surveys have indicated the need for additional protection, due to the presence of shallow waters, the cable will be further encased in a wire and tar sheath, to protect it from its two main enemies, namely fishhooks and ship's anchors.
Carefully coiled either mechanically or by hand, the cables are stored in special tanks until the time comes for them to leave Calais for more exotic parts. The final stage consists in adding (and testing) the optical amplifiers, or repeaters, produced at Alcatel's Enderby's Wharf factory in Greenwich.
Alcatel is the only manufacturer to cool these amplifiers beforehand, to simulate the temperature of the seawater – a wise precaution, given how much they cost to make and install. The cables are fed through an 800-m tunnel from the factory to the wharf, where the same gang of "coilers" stows the cable in a circular hold in one of Alda Marine's cable-laying vessels. As a majority shareholder of Alda Marine, alongside LDA, Alcatel-Lucent is able to offer all its customers a seamless service, from production to laying and maintenance.

De haut en bas : Transfert d'un répéteur depuis l'usine de Calais sur un navire câblier. / Rouge, vert, jaune, violet, rose... Il y en a pour tous les goûts ou plutôt pour toutes les demandes des opérateurs. On se croirait dans un atelier de haute-couture. / From top to bottom: Loading a repeater from Calais' factory onboard cable ship. / Red, green, yellow, purple, pink ... There's something for everyone, or rather for all applications of the operators. Looks like a high fashion shop.

04. AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

Opérations spectaculaires pour Fairmount Marine

Ces derniers mois, les remorqueurs de Fairmount Marine ont été particulièrement sollicités. Pour des opérations programmées plusieurs mois à l'avance ou pour venir au secours des navires en perdition comme ce fut le cas début décembre 2011 lorsque le FAIRMOUNT ALPINE a porté assistance à un porte-conteneurs sur le point de se fracasser sur les côtes cubaines à la suite d'une avarie de propulsion. Le remorqueur a pris le cargo en remorque et, après deux jours de convoyage, l'a conduit à Port Royal au large de Kingston, en Jamaïque. Sauvetages en série pour le FAIRMOUNT ALPINE qui a aussi remis à flot mi-décembre 2011 un vraquier singapourien, l'IKAN SEPAT, échoué au Honduras à l'entrée de Porto Torres.

Remorquer 18 000 tonnes sur 12 068 milles n'est pas une mince affaire ! C'est la prouesse réalisée tout début décembre par le FAIRMOUNT EXPEDITION qui a pris en charge, en octobre 2011, depuis Corpus Christi aux Etats-Unis, la partie supérieure d'une plate-forme gazière offshore pour la remorquer jusqu'à Tarragone en Méditerranée. L'imposante structure a effectué un voyage de cinquante jours sur une barge H-541.

Opération remarquable également pour le FAIRMOUNT GLACIER qui a conduit l'ULSAN, un FPSO de 120 000 tonnes depuis la sortie des chantiers sud-coréens Hyundai Heavy Industries jusqu'au large du Nigeria au terme d'un voyage de neuf semaines. La plate-forme de stockage de pétrole, mesure 320 mètres de long et 61 mètres de large. Elle appartient à Saipem Energies. C'est également pour le groupe pétrolier italien que le FAIRMOUNT GLACIER a remorqué en novembre 2011 la plate-forme de forage Rig Scarabeo 9, longeant le Cap de Bonne Espérance. Une opération menée avec succès en dépit de mauvaises conditions météorologiques.

FAIRMOUNT SHERPA a pris en remorque la plate-forme de forage Noble Paul Romano depuis la Jamaïque jusqu'au bassin du Grand Nil, en Egypte. Un voyage de 8 000 milles qui s'est poursuivi pour le remorqueur par le transfert d'une autre unité de forage, le Baharia I, sur le champ pétrolier de Zeit Bay, au sud-ouest du golfe de Suez.

Spectacular operations for Fairmount Marine

Fairmount Marine has had a hectic few months, starting with the ALPINE's intervention in early December to prevent a container ship with main engine trouble from smashing onto the Cuban coast. A fortnight later, she came to the rescue of a Singaporean bulk carrier that had run aground in Honduras. The EXPEDITION, meanwhile, towed the upper section of an offshore gas platform on the barge H-541 from Corpus Christi in the US to the Spanish port of Tarragona in the Mediterranean. It took 50 days to transport the 18,000-t structure. Not to be outdone, the GLACIER brought a 120,000-t FPSO measuring 320 metres long from a South Korean shipyard to the waters off the Nigerian coast. The journey took 9 weeks and was followed by another mission for the same Italian contractors, Saipem, when the GLACIER successfully towed a drilling platform around the Cape of Good Hope, despite adverse weather conditions. The SHERPA, too, towed a drilling platform all the way from Jamaica to Egypt (8,000 miles).

Les navires de la flotte de Fairmount Marine enchaînent les opérations spectaculaires et réussies. / More spectacular and successful operations by Fairmount Marine's fleet.

SLN et Cetragpa engagés pour onze ans

Le 16 septembre 2011, Cetragpa et Eramet ont signé, dans les bureaux de BRS à Paris, un contrat d'affrètement à temps d'un vraquier de 40 000 tonnes pour une durée ferme de onze ans avec une possibilité d'extension de trois ans supplémentaires. Le navire, dont la première tôle sera découpée prochainement dans les chantiers navals chinois de Tianjin Xingang Shipbuilding Heavy Industry, sera livré au premier trimestre 2013. Il sera le premier d'une série de quatre navires identiques devant être livrés entre 2013 et 2014.
Le navire effectuera environ neuf voyages par an pour acheminer du charbon d'Australie vers Nouméa en Nouvelle Calédonie où se trouve l'usine SLN, filiale du groupe Eramet dédiée à la production de ferro-nickel. Par ailleurs, le navire sera en plein emploi jusqu'en 2023 au service de la Nouvelle Calédonie puisqu'il approvisionnera en parallèle la centrale thermique de Prony Energies (Province Sud de la Nouvelle Calédonie) en charbon.

LD Lines et DFDS ensemble sur « Calais - Douvres »

LD Lines et le groupe danois DFDS ont annoncé le lancement d'un nouveau service conjoint entre Calais et Douvres le 17 février 2012 afin de maintenir le pavillon français sur cet axe stratégique quelques jours après la liquidation de Seafrance.
L'objectif est d'embaucher 300 personnes, principalement recrutées parmi les anciens salariés de Seafrance, pour déployer deux car-ferries sur la ligne.
Initialement, le service sera opéré par le navire NORMAN SPIRIT, battant pavillon français premier registre. Un second navire, sous pavillon français lui aussi, viendra compléter l'offre dans les plus brefs délais. Cette opération s'est faite avec le soutien du Gouvernement, des pouvoirs publics et des élus et autorités locales.
« Nous sommes convaincus que nos clients apprécieront la flexibilité dorénavant offerte grâce à notre réseau combinant des liaisons Dunkerque - Douvres et Calais - Douvres. Nous avons hâte de proposer un service dédié à nos clients, efficace et offrant à nos salariés un environnement de travail stable », ont indiqué DFDS et LD Lines. Par ailleurs, *« l'excellente coopération et la relation de confiance qui existent entre les partenaires DFDS et Louis Dreyfus Armateurs ont permis de concrétiser ce projet ».*

Nickel-plated contract

On September 16th, Cetragpa and Eramet signed a contract to charter a 40,000-t bulk carrier for eleven years, with a possible three-year extension. The ship will be delivered by Tianjin Xingang Shipbuilding Heavy Industry in 2013, followed by three more identical vessels. Each year, it will complete nine round trips, carrying Australian coal to a ferronickel plant in Nouméa operated by Eramet subsidiary SLN. It will also supply coal to Prony Energies' power station in the south of the island.

"Calais - Dover": a new joint service by LD Lines and DFDS

February 17th will see the launch of a new service on the Calais - Dover line, run jointly by LD Lines and DFDS. The Danish group already operates a service between Dunkirk and Dover, and the two partners believe their combined offering will provide customers with welcomed flexibility. The goal being to hire 300 people, mostly from among former SeaFrance employees. The NORMAN SPIRIT will initially ply this key strategic route on her own, but she will be joined as quickly as possible by a second French ferry. The launch, supported by the French Government and local authorities, would not have been possible were it not for the "excellent relationship between DFDS and LDA based on trust and cooperation".

De haut en bas : Le 16 septembre 2011, Cetragpa et Eramet ont signé un contrat d'affrètement à temps de onze ans dans les bureaux de BRS à Paris. Barry Rogliano Salles étant le courtier à la fois d'Eramet et de Cetragpa. / Le NORMAN SPIRIT sera rejoint par un autre ferry sur l'axe Calais - Douvres. / From top to bottom: The charter contract was signed in the Paris offices of shipbrokers Barry Rogliano Salles. / The NORMAN SPIRIT will be joined by a second French ferry on the Calais - Dover route.

Le NORMAN SPIRIT affrété pour la Transat Jacques Vabre

A l'occasion du départ le 2 novembre 2011 de la 10e édition de la Transat Jacques Vabre, le car-ferry NORMAN SPIRIT a été spécialement affrété par le Grand Port Maritime du Havre. Le port souhaitait en effet faire découvrir, depuis le car-ferry qui avait hissé le grand Pavois pour la circonstance, à la fois les installations portuaires (Port 2000) et admirer la multitude de voiliers en compétition. A bord, 584 invités privilégiés ont bénéficié durant toute une journée d'un accueil VIP dans une ambiance décontractée. Sur le pont 8, l'équipe commerciale havraise de LD Lines, composée de **Thierry Ouin** et **François Leclerc**, avait dressé un stand afin de présenter la ligne quotidienne vers la Grande-Bretagne. Un jeu concours a été organisé à bord et le gagnant a remporté une traversée gratuite entre Le Havre et Portsmouth. Enchantés de cette sortie en mer, les participants se sont promis de se retrouver dans deux ans pour la prochaine édition de la Transat !

Autoroute de la mer : succès confirmé

En 2011, 18 200 camions (85 % d'ensembles routiers et 15 % de remorques non accompagnées) et 15 370 véhicules neufs (Renault et Iveco) ont emprunté l'autoroute de la mer entre Nantes et Gijón opérée alternativement par deux navires identiques, les NORMAN VOYAGER et NORMAN ASTURIAS.
Sur cette ligne qui propose trois départs par semaine dans chaque sens, 33 021 passagers et 11 273 voitures de tourisme ont été transportés de janvier à fin novembre 2011.
Ces chiffres viennent conforter le succès de cette liaison appréciée des transporteurs routiers à l'image de **Raúl Busto Valcárcel**, gérant des transports Busto, utilisateur depuis la première heure : *« Je représente près de 10 % des camions qui transitent sur ce service avec 1 300 passages, principalement de remorques non accompagnées. Ce service nous a permis de conquérir de nouveaux clients dans la région de Gijón et des Asturies »*, a indiqué Raúl Busto Valcárcel établi à Vigo et qui, depuis 1996, compte une agence à Saint-Nazaire.
Sa politique en faveur du report modal a été récompensée le 7 décembre 2011 lors de « La nuit du short sea », organisée par le Bureau de Promotion du Short Sea (BP2S). *« Le cabotage peut devenir un outil extraordinaire s'il est perfectionné »*, explique Raúl Busto Valcárcel qui transporte en direction du Nord Europe de l'alimentation de bétail, de la magnésie. Dans l'autre sens, le transporteur, membre du groupe Astre, dessert les différents sites d'un fabricant de boîtes de conserves pour lequel il achemine les plaques d'aluminium. Sucre et carrelages remplissent également ses remorques.

Grand tour

To mark the start of the 10th Transat Jacques Vabre ocean race on last November 2nd, Le Havre's port authority chartered the car ferry NORMAN SPIRIT to take 584 VIPs on a tour of the new Port 2000 facilities, at the same time giving them a grandstand view of the competing monohulls and multihulls. LD Lines' marketing team (**Thierry Ouin** and **François Leclerc**) manned a stand presenting the daily cross-Channel service, and organized a competition where the first prize was a free return trip to Portsmouth.

Modal shift works

The Nantes-Gijón motorway of the sea, offering three departures a week either way, is proving very popular. In 2011, the NORMAN ASTURIAS or the NORMAN VOYAGER carried a total of 18,200 lorries and 15,370 new vehicles, as well as 11,273 private cars and 33,021 passengers. **Raúl Busto Valcárcel**, whose haulage company belongs to the Astre group, has been a major client from the very outset. He sends cattle feed

and magnesium north, bringing back sugar, tiles and aluminium sheets for canning factories. *"It's helped us win new clients in Gijón and the whole of the Asturias region."* He won a trophy for his modal shift policy at the Night of the Short Sea organized by the French Short Sea Promotion Centre (BP2S). *"If you get it right, coastal shipping can be a fantastic tool."*

De haut en bas : Quelques privilégiés embarqués sur le NORMAN SPIRIT ont assisté au large à la Transat Jacques Vabre. / Les transporteurs routiers espagnols à l'image de Raúl Busto Valcárcel, apprécient l'autoroute de la mer. / Nouvelle livrée pour le NORMAN VOYAGER. / From top to bottom: the privileged few on board the NORMAN SPIRIT attended off the Transat Jacques Vabre. / Spanish hauliers like Raul Busto Valcárcel appreciate motorways of the sea. / The NORMAN VOYAGER with her new paintings.

Changement de climat pour la grue SKYLINE

La grue flottante "SKYLINE", positionnée depuis un an au large de Cherbourg, a quitté le 27 août 2011 le climat rigoureux du Nord pour des températures plus clémentes dans la mer des Caraïbes. Une traversée effectuée à bord du navire semi-submersible SUPERSERVANT III appartenant à la compagnie Dockwise.
La grue, de 2 250 t et d'une hauteur de 40 m, a jeté l'ancre au large du port privé de Prodeco, à Santa Marta, sur la côte Atlantique de la Colombie. Sur place, Carbograneles, filiale de LDA dédiée au transbordement offshore de charbon, mobilise en effet une flotte de six grues flottantes qui chargent jour et nuit des vraquiers pour le compte de la compagnie minière Prodeco (filiale de Glencore). Les DONA FLOR et DONA ZELIA sont deux autres grues offshore opérées pour le compte de Vale Colombia.

Sunnier Climes

After spending 12 chilly months off Cherbourg, the 2,250-t crane Skyline is now to be found in a private port at Santa Marta owned by the Prodeco mining company. She is part of a fleet of six floating cranes used by Carbograneles to load coal onto bulk carriers day and night. She arrived in Colombia on board Dockwise's semi-submersible SUPERSERVANT III.

Participation au premier forum de la RSE du maritime

Gildas Maire, directeur général Finance-Administration du groupe LDA, a participé le 27 octobre 2011 à Londres au premier forum annuel de la responsabilité sociétale de l'entreprise (RSE). Une journée entièrement consacrée à la RSE dans l'industrie du transport maritime et de l'offshore. L'événement a rassemblé plus de 300 experts du secteur qui ont exposé leurs bonnes pratiques en matière de protection de l'environnement et leurs préoccupations sociétales dans lesquelles LDA joue un rôle pionnier et moteur dans l'industrie depuis plusieurs décennies (panneaux de cales plus sécurisés, navires double coques, recherche sur de nouveaux moteurs à émissions réduites, autoroutes de la mer).

Preaching to the converted

On October 27th 2011, **Gildas Maire** travelled to London for the first annual forum on corporate social responsibility (CSR) in the shipping and offshore industry. Attended by more than 300 specialists, the day-long forum was intended to promote best practice in environmental protection. LDA has developed an enviable track record in CSR over the last few decades, switching to double-hull vessels and more secure hatch covers, introducing motorways of the sea and promoting research on low-emission engines.

Philippe Louis-Dreyfus invité d'honneur du Forum International des Industries Maritimes

Armateur indépendant. C'est à ce titre que **Philippe Louis-Dreyfus** fut l'invité d'honneur du dernier séminaire organisé à Londres le 23 novembre 2011 par le Forum International des Industries Maritimes (IMIF). Le Président a présenté les défis auxquels les armateurs devaient faire face et a souligné celui de la concurrence des pays émergents, de la Chine en particulier. Selon lui, une difficulté majeure concerne aussi l'accès aux financements bancaires. L'argent se raréfie et les banquiers sont réticents à prêter à long terme et en dollar, ce qui est pourtant nécessaire pour les financements maritimes.
Philippe Louis-Dreyfus déplore également une absence d'éthique croissante dans la profession. Les armateurs et chargeurs d'aujourd'hui oublient trop souvent la valeur de la parole donnée, si essentielle dans nos métiers, « my word is my bond ». C'est un problème de moralité mais aussi d'efficacité de fonctionnement de nos marchés.

Whatever happened to "My word is my bond"?

Philippe Louis-Dreyfus was in London on November 23rd 2011 as a guest of honour of the International Maritime Industries Forum (IMIF). In his address, he listed the current problems faced by fellow shipowners, including competition from emerging countries such as China, bankers' reluctance to lend long term and in dollar, both of which are really necessary to finance shipping, and a decline in the ethical standards that underpin the market.

De haut en bas : La grue flottante "SKYLINE" a quitté Cherbourg le 27 août 2011 pour le port privé de Prodeco à Santa Marta, en Colombie. / Gildas Maire, directeur général Finance-Administration du groupe LDA, a participé le 27 octobre 2011 à Londres au premier forum annuel de la responsabilité sociétale de l'entreprise (RSE) dédié au transport maritime. / From top to bottom: The 40-m crane "SKYLINE" left Cherbourg for the Caribbean on August 27th 2011. / Gildas Maire, LDA's chief executive officer Finance-Administration, took part in a panel discussion at the CSR forum on October 27th 2011.

05. PROFILS / PORTRAITS

Frédéric et Franck lèvent un coin de voile sur leur passion / *Bitten by the sailing bug*

Parcourir des milliers de milles au ras de l'eau, le visage buriné par le soleil, le vent, le sel et les embruns... Frédéric Rivet et Franck Henneuse, tous deux officiers du groupe Louis Dreyfus Armateurs, passent certainement plus de temps en mer qu'à terre. Ces deux mordus de voile racontent leur passion : en version pro et amateur.

Ses exploits dans le circuit Figaro Solo l'ont hissé au 15e rang du classement mondial dans la catégorie navigation en solitaire. **Frédéric Rivet**, 33 ans, est indéniablement un des meilleurs skippers de l'Hexagone. Depuis une dizaine d'années, il collectionne les courses les plus prestigieuses. Son palmarès force le respect : Matches Racing de la Coupe de l'America à Valence, vainqueur à deux reprises du Tour de France à la Voile, les transatlantiques et la « Solitaire » auxquelles il participe depuis 2007.
Lorsqu'il affale ses voiles, Frédéric exerce le métier d'officier pont et machine entre Dieppe et Newhaven. Entré chez LD Transmanche Ferries en 2006, il concilie parfaitement ses deux amours : « *La compagnie me permet d'aménager mon emploi du temps pour participer aux courses. A la fin de la saison, je suis ravi de retrouver la navigation marchande. J'ai conservé ce plaisir d'être à bord des navires de commerce et je tiens à mener ces deux carrières de front* », souligne Frédéric Rivet.
De nouveaux challenges l'attendent pour 2012 : la course Lorient – St Barth en avril puis la Solitaire du Figaro en juin, la Solo du Havre fin août et la Cap Izmir qui le conduira sur les côtes méditerranéennes. « *Pour gagner une course, il faut gérer la météo, l'aspect technique et les temps de repos ! La maîtrise de soi fait toute la différence. Et lorsque je dors trois heures par 24 heures pendant plusieurs jours d'affilée, je commence à avoir des hallucinations. Là, je sais que j'ai atteint mes limites* », raconte cet habitant de l'Ile d'Yeu.

A 39 ans, **Franck Henneuse**, commandant du vraquier capesize JEAN LD, a choisi de partager en famille sa passion de la navigation. En octobre 2010, il embarque son épouse Véronique et leurs deux filles, Adèle et Lola, âgées de 8 et 10 ans, sur l' « Héliodore », un Océanis 393 de Bénéteau, pour un tour de la Caraïbe à la voile. L'emploi du temps est simple : travaux scolaires le matin et découverte de la nature l'après-midi.

Un périple de neuf mois durant lesquels ils ont parcouru 2 000 milles nautiques avec 130 escales dans 52 îles. Partis de St Martin, ils ont ensuite mis le cap au Sud vers St Barth et découvert les cocotiers et l'ambiance jet-set de ces îles paradisiaques. Dépaysement total en arrivant à Saba et Statia, deux îles hollandaises quasi désertiques où les volcans règnent en maître tout comme à St Kitts, Névis et Montserrat. Le voilier a jeté l'ancre en Guadeloupe aux Saintes et à Marie-Galante où les rencontres sont si enrichissantes ! À Barbuda, les fillettes ont côtoyé les dauphins, les tortues et les raies mantas. Elles sont devenues elles-mêmes deux petits poissons dans l'eau. Elles ont aussi découvert les requins et les barracudas autour de l'île de Sombrero. Un festival d'odeurs et de couleurs que la famille morbihannaise n'est pas prête d'oublier ! « *Ce voyage a changé notre vie et nos rapports. La diversité des paysages et des rencontres nous ont ouvert l'esprit* », raconte Franck depuis la passerelle du JEAN LD.

Ce navigateur n'a pas encore étanché sa soif d'aventures. « *Que va-t-on chercher sur une île déserte ? Soi-même. Evidemment, on ne s'y trouve pas, mais on s'y aperçoit...* ».

You might think that men who spend their professional lives out at sea would prefer their leisure activities to be on dry land, but far from it! Take 33-year-old **Frédéric Rivet**, who has served as a deck and engineering officer on the Dieppe-Newhaven ferry line since 2006. Solo sailor Frédéric is currently ranked 15th in the world, thanks to his performance on the Figaro circuit. He has twice won the "Tour de France" and has several competitions lined up for 2012, including the Lorient-St Barts and the Solitaire du Figaro. He is grateful to LD Lines for *"allowing me to organize my work schedule around my racing commitments. At the end of the season, I'm always pleased to get back."* He believes that his success depends on the weather, technical factors and... sleep. *"When I've only been sleeping three hours out of 24, I start to hallucinate. That's when I know I've reached my limit!"*

39-year-old **Franck Henneuse**, captain of the bulk carrier JEAN LD, is also a keen yachtsmen, but "en famille". In October 2010, he and his wife took their two young daughters on a 9-month tour of the Caribbean. They visited 52 islands - not just the top beach destinations of St Barts and Guadeloupe, but also some of the uninhabited islands, such as Barbuda, Sombrero, and the two Dutch islands Saba and Statia. The girls would do their schoolwork in the morning and spend the afternoons exploring or swimming alongside dolphins and turtles. *"This trip changed our lives and the way we relate to each other. The diversity of the landscapes and the people we met really opened up our minds."* This will certainly not be their last adventure, not least because of the lure of those desert islands. *"What do you go there to look for? Yourself, of course. You don't find it, obviously, but you do catch a glimpse of it."*

Aventures en solitaire pour Frédéric Rivet. Officier de pont chez LD Lines, il collectionne les titres des courses les plus prestigieuses. / Franck Henneuse, commandant de bord, a choisi durant neuf mois la navigation en famille. / Solitary adventures for Frederic Rivet. Mate with LD Lines, he collects the titles of the most prestigious races. / Captain Franck Henneuse, chose a 9-month navigation trip with his family.

06. LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

Concours photo : félicitations à Pascal et Rémi !

Bravo à **Pascal Richard**, adjoint au responsable qualité et sécurité chez LDA (et retraité depuis juillet dernier) et **Rémi Leclercq**, analyste chez Cetragpa, nos deux gagnants du concours photo interne qui s'est déroulé du 14 février au 30 septembre 2011. Tous deux ont reçu un bon cadeau d'une valeur de 500 euros.
Pascal a remporté le premier prix sur le thème « Les navires du groupe LDA sous tous les angles » avec un cliché du CIUDAD DE CADIZ pris en août 2010 juste après un orage. Sur le thème « La mer et ses paysages », Rémi nous a fait partager son émotion en photographiant un caboteur naviguant feux allumés près des côtes de Girolata en Corse, tôt un matin de septembre 2011.
LDA Mag remercie les nombreux participants dont les photos sont visibles sur l'intranet.

Bienvenue Chef ! Aurélie Colombet, première femme chef mécanicien

Le 5 décembre 2011 fera date dans l'histoire du groupe LDA et marquera le parcours professionnel d'**Aurélie Colombet**, promue chef mécanicien à bord de l'ILE DE RÉ. Depuis cette date, la jeune femme de 29 ans, encadre l'équipe machine et les services ROV, câbles et charrue, soit une quinzaine de navigants.
Ses nouvelles fonctions l'amènent également à travailler de manière étroite avec le commandant et à gérer des hommes, plus âgés qu'elle pour la plupart. Qu'à cela ne tienne, son expertise force le respect. Avec des qualités professionnelles reconnues et saluées par ses pairs, cette nomination n'est une surprise pour personne... sauf peut-être pour l'intéressée qui se dit étonnée de cette rapide promotion. « *La plupart du temps, les femmes abandonnent la navigation avant d'arriver à ce poste* », souligne Aurélie.
Originaire de Salon de Provence, cette diplômée de l'Ecole Nationale de la Marine Marchande de Marseille a rejoint le groupe Louis Dreyfus Armateurs en 2009. En moins de trois ans, Aurélie, passionnée par la technique, a déjà navigué sur les rouliers, les câbliers et les sismiques où le travail à la machine joue un rôle essentiel à bord de tous les navires.

What a picture!

Pascal Richard, former assistant quality and safety manager at LDA, and Cetragpa analyst **Rémi Leclercq** are the winners of our 2011 photo competition. They both received gifts worth 500 euros. Pascal's winning pic ("Ships of the LDA Group from every angle" category) was of the CIUDAD DE CADIZ and Rémi's ("The sea and its seascapes") of a tramp vessel off Corsica. All the entries can be seen on our intranet.

Welcome Aurélie, our first chief engineer

In a first for LDA, 29-year-old **Aurélie Colombet** was promoted to the post of chief engineer on December 5th 2011, on board the ILE DE RÉ. She now has 15 seamen under her orders, many older than her. Such is her expertise that the promotion came as a surprise to nobody but herself. *"Most women quit their seagoing career before they reach this level"*. A graduate of the national maritime academy in Marseilles, Aurélie joined LDA in 2009, since when she has worked on ro-ros, cable-laying vessels and seismic ships.

Pascal Richard et Rémi Leclercq sont les deux gagnants du concours photo de LDA. / À 29 ans, Aurélie Colombet est devenue la première chef mécanicien du groupe Louis Dreyfus Armateurs. / Pascal Richard and Rémi Leclercq are the two winners of the LDA photo competition. / Welcome to Aurélie Colombet, LDA's first chief engineer!

Une soirée au Chalet...

Les soirées de fin d'année se suivent et ne se ressemblent pas chez LDA ! Cette année, la compagnie avait choisi le cadre inédit du Pavillon du Chalet des Iles, au bois de Boulogne, pour y présenter ses vœux au personnel, le 6 décembre dernier. Une soirée rendue encore davantage originale avec le désir des salariés de s'impliquer et de se mettre en scène. **Loïs Laplace**, spécialiste du câble, mais également fin compositeur, a donné le « la » en interprétant quelques morceaux choisis au piano.

La soirée s'est poursuivie dans une ambiance cabaret avec Mistinguette, interprétée par **Elisabeth Bicais**, qui a jeté son dévolu sur un millionnaire admirablement interprété par **Michael Orchard**.

La suite ? « Rhum Coca », une comédie musicale féminine ou presque... Outre **Sylvie Virasack**, **Sylvie Picot** et **Michelle Roger**, qui ont superbement joué les stars d'un soir, **Franck Tirard** s'est glissé dans la peau d'une jolie marinière sous les applaudissements et éclats de rire de ses collègues.

Lors des vœux aux collaborateurs, **Philippe Louis-Dreyfus** s'est voulu rassurant précisant que l'armement poursuivait sa route malgré la tempête qui s'abat sur l'économie mondiale. Le président en donne pour preuve la poursuite des investissements dans la flotte en engageant 250 millions de dollars dans la commande de six nouveaux vraquiers et l'entrée en flotte de deux sismiques et d'un câblier notamment. De nouveaux partenariats dans l'industrie éolienne devraient également trouver une traduction concrète dans les prochains mois. Philippe Louis-Dreyfus a également annoncé le changement de siège de la compagnie prévu en 2014.

Le groupe LDA conservera Suresnes comme port d'attache : il s'installera à quelques encablures du siège actuel et après avoir déhalé le long de la Seine, dans un bâtiment qui fera l'objet d'une rénovation de la quille à la pomme du mât !

Vœux à Manille : une relation au long cours entre Scanmar et LDA

Traditionnelles retrouvailles le 25 novembre dernier à Manille entre la direction de l'armement de Louis Dreyfus Armateurs, représentée par **Alain Coatanhay**, directeur de la flotte, **Ganor Ginat**, capitaine d'armement, **François Sailly**, son adjoint, et 250 navigants philippins et leurs familles pour célébrer les fêtes de fin d'année.

Une année particulièrement riche pour Scanmar dont le nombre de navires gérés pour le groupe LDA a doublé en un an pour s'établir à 18 unités. Depuis 2011, l'agence de manning gère désormais l'équipage de six remorqueurs Fairmount Marine, d'un câblier et de deux navires sismiques.

La soirée fut ponctuée par la présentation des vœux au personnel et la cérémonie de remise des témoignages de reconnaissances de service. Six marins ont été récompensés pour leurs 15 années d'ancienneté et quatre pour leur fidélité de 20 ans au groupe LDA.

Une relation au long cours entre LDA et Scanmar qui voit arriver la deuxième génération de navigants ! Et oui, les enfants des navigants les plus anciens embarquent à leur tour. La soirée était ponctuée par des animations de qualité.

Come to the cabaret!

LDA's end-of-year knees-up took place in the delightful Chalet des Iles, a lakeside restaurant in the Bois de Boulogne, with entertainment provided by staff members. Cable specialist **Loïs Laplace** proved to be an accomplished pianist, while **Elisabeth Bicais** gave a spirited rendition of "I'm Feeling like a Million" à la Mistinguett. **Sylvie Virasack**, **Sylvie Picot**, **Michelle Roger** and **Franck Tirard** (fetchingly dressed up as a jolly sailor girl) performed an "all-woman" musical.

Philippe Louis-Dreyfus had a reassuring message for the year ahead, despite the gloomy economic climate, citing the company's $250 million investment in six new bulk carriers and its new partnerships in the offshore wind generation industry. He also announced that LDA would be moving to new headquarters in Suresnes in 2014.

Partying the night away

On November 25th 2011, 250 Filipino seamen and their families attended the party that LDA throws each year in Manila. Ten won loyal service awards. The group was represented by **Alain Coatanhay**, fleet general manager, **Ganor Ginat**, marine personnel manager, and his deputy, **François Sailly**. The Filipino manning agent Scanmar has a longstanding relationship with LDA. In 2011, it started providing crews for six tugs, a cable-laying vessel and two seismic ships, bringing the total number of LDA vessels it manages to 18.

De haut en bas : Une ambiance cabaret pour la soirée de fin d'année 2011 de LDA. / De Paris à Manille, les personnels de Louis Dreyfus Armateurs se retrouvent pour les fêtes de fin d'année. / From top to bottom: In the mood for cabaret during the Christmas party of LDA in December 2011. / From Paris to Manila, the staff of Louis Dreyfus Armateurs gather at the end of the year.