



Louis Dreyfus  
ARMATEURS

# LEMAG

JUILLET 2012  
JULY 2012

## LD TravOcean, vents favorables en mer du Nord

*Fair winds*

Jean-Yves Le Drian visite l'ÎLE DE RÉ à Singapour

*Visit by the Minister of Defence*

Les ferries, la sécurité en priorité

*Safety first*

Francis Vallat, Président du Cluster Maritime Français

*Man with a maritime mission*

ABG-LDA signe à Vizag

*In the Bag*



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

## 01. / P. 4 À 7 ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

Le Ministre de la Défense visite l'ILE DE RÉ à Singapour / *Visit by the Minister of Defence*

LD TravOcean, vents favorables en mer du Nord / *Fair winds*

## 02. / P. 8 À 10 ZOOM / CLOSE-UP

Les ferries, la sécurité en priorité / *Safety first*

Les passagers, une attention de tous les instants / *The passengers, our attention of every instant*

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

Francis Vallat, Président du Cluster Maritime Français et du Réseau des Clusters Maritimes Européens / *Man with a maritime mission*

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

Fairmount Marine mobilisée du Brésil à l'Afrique du Sud / *Fairmount's Famous Five*

C'est parti pour les « Handy » ! / *Incredible hulls*

Charbon en Inde, minerai et acier en Australie : LDA sur tous les fronts ! / *LDA on all fronts!*

LDA, adhérent du Syndicat des énergies renouvelables / *Up for renewal*

ABG-LDA signe à Vizag / *In the Bag*

## 05. / P. 17 PROFILS / PORTRAITS

Ronan Kerhervé : Portrait d'un capitaine nommé directeur général d'Alda Marine /

*A new managing director for Alda Marine*

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

BRS Cup : Cetrappa sur le podium ! / *Beginner's luck*

LDA partenaire du premier Gala des Invalides / *Help for heroes*

4L Trophy : Premier raid pour Louis Bouvet / *4L Trophy triumph*

Equasis : Jean-Pierre Laffaye préside l' « Editorial Board » /

*Equasis: Jean-Pierre Laffaye, chairman of the Editorial Board*

Jour de foot / *Having a ball*

Visite exceptionnelle du site d'assemblage d'Airbus / *Taking flight*

Rendez-vous sur l'ILE DE BATZ ! / *Seeing how the other half lives*

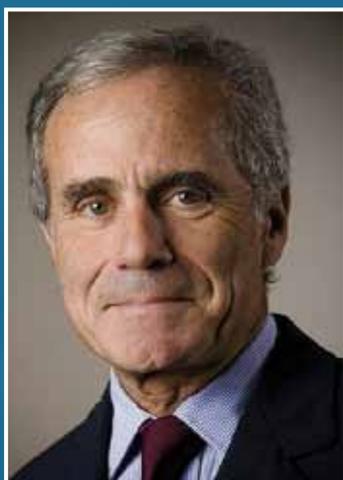
ArcelorMittal ouvre ses portes à Cetrappa / *Melting moments*

La compagnie expliquée aux enfants / *Children's tea party*

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

CHARLES LD au secours de quatre marins perdus / *In the doldrums*





## PHILIPPE LOUIS-DREYFUS Président

### Le RIF au service de la réindustrialisation

Je voudrais d'abord saluer le rétablissement d'un Ministère de la Mer et formuler des vœux sincères de réussite à notre nouveau Ministre. C'est une grande satisfaction de voir reconnue par le Gouvernement l'importance du secteur maritime pour l'économie et aussi l'indépendance de notre pays. On ne peut que se réjouir de voir ainsi distinguée la contribution de tous les acteurs du maritime : armateurs, marins, pêcheurs, assureurs, courtiers, pilotes, agents des ports, chantiers...\*

Je suis de ceux qui pensent que, sans être vraiment un échec, le RIF n'a pas connu le succès ambitionné au départ. Les responsabilités sont partagées : les syndicats en décrétant le classement du RIF comme pavillon de complaisance, les pouvoirs publics qui ont laissé flétrir une loi de la République, les armateurs qui n'ont pas tous « joué le jeu ».

Le Registre International Français est un outil essentiel de compétitivité pour la flotte française. Le groupe Louis Dreyfus Armateurs a fait le pari, voilà 15 ans, de privilégier le développement d'une flotte française de navires à forte valeur embarquée, de navires dits « de service » (câbliers, sismiques, colis spéciaux...). Ils embarquent en effet beaucoup plus d'officiers que les navires de charge traditionnels. Au sein de LDA, sur les 15 dernières années, non seulement le nombre de navires sous registre TAAF puis RIF a augmenté, mais surtout le nombre d'officiers français a plus que doublé !

Par ailleurs, il faut aussi comparer la performance du RIF avec les chiffres de l'emploi industriel en France. Entre 2006 et 2011, ce dernier a chuté de plus de 10% alors que les emplois « sous RIF » ont augmenté de 11,5%. Ce résultat doit être salué dans le contexte actuel de désindustrialisation de notre pays. Je souhaite très sincèrement que le Gouvernement réussisse à renverser la tendance de cette désindustrialisation. C'est un enjeu majeur pour la France et pour les armateurs.

En effet, si l'armement maritime est catalogué comme activité de service, c'est d'abord, c'est surtout, une activité fondamentalement industrielle.

**Philippe Louis-Dreyfus**  
Président

*\*La contribution essentielle du Cluster Maritime Français est décrite dans ce numéro par Francis Vallat, son Président.*

### RIF for reindustrialisation

First of all, I would like to say how much I welcome the reinstatement of the Ministry of the Sea and wish our new Minister every success. It is a source of tremendous satisfaction for me to see the Government acknowledge the importance of the maritime sector for the nation's economy and independence. We naturally welcome the recognition given to all the sector's players, including shipowners, seamen, fishermen, insurers, brokers, pilots, port workers and shipbuilders, and the valuable contributions they have made.\*

I am one of those who believe that while it has not actually been a failure, the French International Register (RIF) has not been as successful as we had hoped. No single person bears the responsibility for this. Rather, it must be shared between the unions, who decided that the RIF was nothing more than a flag of convenience, the authorities, who failed to enforce the law of the French Republic, and the shipowners, who did not all "play the game".

The RIF is key to the French fleet's competitiveness. Fifteen years ago, Louis Dreyfus Armateurs boldly embarked on a policy of developing a French fleet of ships with onboard value-added services. These so-called "service ships" carry far more officers than traditional cargo ships. Since then, not only has LDA seen an increase in the number of ships on the French Austral and Antarctic Territories (TAAF) register, and its successor, the RIF, but above all the number of French officers we employ has more than doubled!

It is important to compare the RIF's performance with France's industrial employment figures. Between 2006 and 2011, the latter fell by more than 10%, whereas RIF job numbers rose by 11.5%. This is something that should be celebrated in the context of our country's current deindustrialisation. I sincerely hope that the new Government will succeed in rebuilding the country's industrial base, which is vital for France and for shipowners alike.

For even if maritime shipowning is often classified as a service activity, it is first and foremost a fundamentally industrial one.

**Philippe Louis-Dreyfus**  
President

*\*The French Maritime Cluster's key contribution is described by Francis Vallat, its president, in the following pages.*

# 01. ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

## Le Ministre de la Défense visite l'ILE DE RÉ à Singapour



**L**e 3 juin dernier, le nouveau ministre de la Défense, Jean-Yves Le Drian, était présent à Singapour dans le cadre du 11<sup>e</sup> « Dialogue Shangri-La » qui rassemble les ministres de la Défense des pays de la zone Asie Pacifique. Il s'y est exprimé sur l'engagement français dans cette région du monde.

Le ministre et la délégation qui l'accompagnait ont passé quelques heures à bord du câblé français d'Alda Marine, l'ILE DE RÉ, également positionné à

Singapour. Le navire était en cours de mobilisation afin d'embarquer matériels et équipements nécessaires à sa prochaine mission : la supervision de travaux sous-marins sur un champ pétrolier dans le Golfe de Thaïlande.

**Simon Bonzom**, commandant de l'ILE DE RÉ, a fait visiter son navire ainsi que différents équipements embarqués (robot sous-marin...). Le ministre s'est montré très attentif au fait que ces équipements sont conçus et construits « maison », à Marseille, par LD TravOcean.

Très proche de la mer – il en a déjà été le Secrétaire d'Etat – Jean-Yves Le Drian connaît bien la maison LDA et ses dirigeants.

Le ministre s'est également entretenu avec des officiers, échangeant sur l'organisation du travail à bord et sur la formation des élèves. Cette discussion a été l'occasion de faire le point sur la compétitivité du registre RIF, dont le groupe Louis Dreyfus Armateurs a fait la pierre angulaire de sa stratégie dans les métiers maritimes à haute valeur ajoutée.

L'excellence de la formation des Ecoles de la Marine Marchande a aussi été évoquée : la polyvalence des officiers français permet au groupe de proposer des services extrêmement divers à ses clients. Sur les navires câblés comme l'ILE DE RÉ, cela va des travaux sous-marins de tous types, à la récupération d'épaves par grands fonds en passant par les études hydrographiques.

La visite s'est conclue par la remise d'une plaque officielle du Ministre de la Défense et la signature du Livre d'or du navire.



## Visit by the Minister of Defence

On June 3rd, France's new Minister of Defence, **Jean-Yves Le Drian**, was in Singapore to attend the 11th Shangri-La Dialogue, along with his counterparts from the Asia Pacific region. He used the security summit as an opportunity to confirm that France would remain a power in the Pacific and in the Indian Ocean.

Despite his busy schedule, the minister found time to visit Alda Marine's cable-laying vessel ILE DE RÉ, which was in Singapore to take on equipment before heading out to the Gulf of Thailand to supervise an undersea project. The minister, who was shown around by the ship's captain **Simon Bonzom**, showed particular interest in the underwater robot and other pieces of equipment designed "in house" by LD TravOcean. As a former Secretary of State for the Sea, Jean-Yves Le Drian, knows LDA well and spent some time discussing the excellence of training dispensed to French merchant navy officers.



**L'ILE DE RÉ**

**Immatriculation :** France, Marseille  
**Longueur :** 143 m  
**Largeur :** 23 m  
**Tirant d'eau :** 7,48 m  
**Intervention du ROV :**  
jusqu'à 2500 m de profondeur

**Registration:** France, Marseilles  
**Length:** 143 m  
**Width:** 23 m  
**Draught:** 7.48 m  
**ROV operating depth:**  
up to 2,500 m

## LD TravOcean, vents favorables en mer du Nord



2012 sera une année décisive dans le domaine des éoliennes offshore en mer du Nord avec le démarrage de la deuxième phase de la ferme de Thornton Bank, située à 27 km des côtes belges. Les équipes de LD TravOcean participent à cette grande aventure maritime initiée par C-Power.

Après la mise en route en 2009 d'un projet pilote comprenant six turbines d'une puissance unitaire de 5 MW au large d'Ostende, C-Power a donné en mars dernier le coup d'envoi à la construction d'une ferme éolienne offshore comprenant la pose de 30 nouvelles turbines de 6,15 MW chacune portant la capacité totale du parc à 215 MW à fin 2012.

L'année suivante, le champ sera encore élargi avec la pose de 18 éoliennes supplémentaires. Le consortium européen a confié la pose et l'ensouillage du câble export, reliant les 48 éoliennes à la terre, à LD TravOcean et Visser & Smit Marine Contracting (VSMC), déjà partenaires sur le champ de Walney.

Après un dragage préalable des fonds par DEME, VSMC a posé les 35 km de câble au mois d'avril, avant de passer le relais à LDTVO pour l'ensouillage sur une distance de 22 km. Alors que le premier câble export relie les six premières éoliennes à la plage d'Ostende, ce second câble est raccordé à la ville de Zeebrugge.

« Nous sommes spécialistes des travaux maritimes et nous sommes sur une zone côtière, une zone dense de navigation où de nombreux chalutiers circulent présentant un danger pour le câble. Par sécurité, le câble a été ensouillé à 1,5 m de profondeur », explique **Marc Denner**, chef de projet chez LDTVO qui a mené les opérations d'ensouillage en mai et juin derniers.

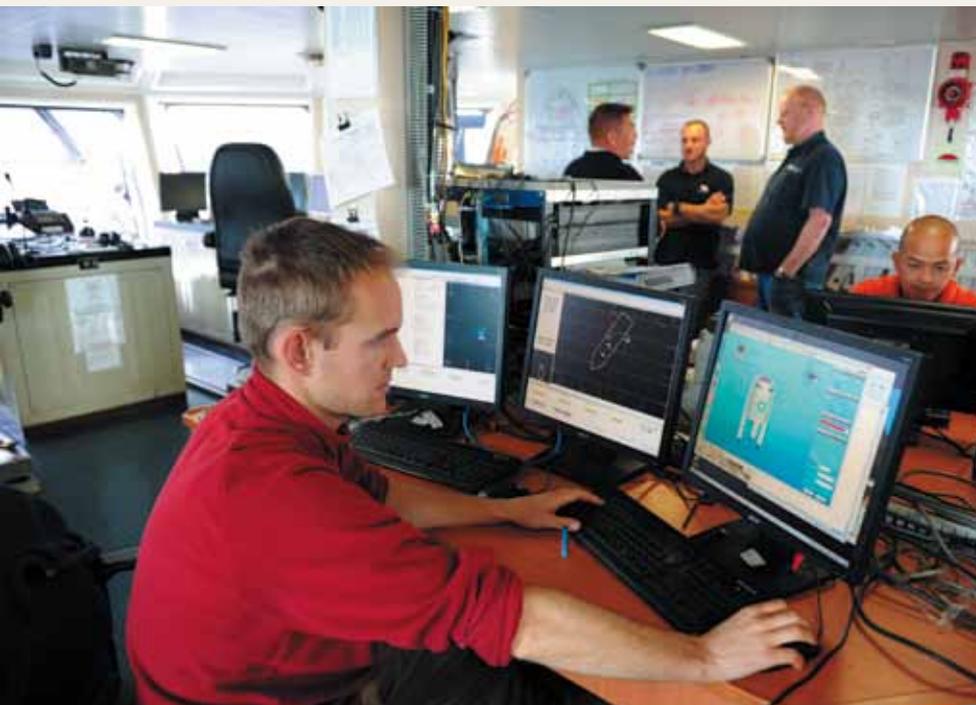


### Fair winds

2012 is proving to be a decisive year for LD TravOcean. In May and June, a seventy-strong team, including forty technicians, buried cables that had been laid by Visser & Smit Marine Contracting to link C-Power's Thornton Bank offshore wind farm to Ostend and Zeebrugge



on the Belgian mainland. Located 27 km from the coast, the park currently comprises thirty turbines (215 MW), six of which were installed as a pilot project back in 2009, and there are plans to construct a further eighteen next year, bringing the total capacity up to 325 MW. According to LDTVO's project manager **Marc Denner**, "this





Deux supports ont été nécessaires compte tenu de la profondeur de pose. D'abord la barge FETSY L, qui mesure 60 m de long et 20 m de large. Son faible tirant d'eau (2 m) lui a permis d'ensouiller depuis la plage jusqu'à 10 km au large.

Ensuite, pour ensouiller le câble, LDTV O a fait appel au ROVJET 605, robot sous-marin conçu et construit par ses propres équipes en France et déjà utilisé sur les champs de Walney et Ormonde.

Pour avancer tout en ensouillant, la barge FETSY L a employé la technique du « papillonnage » à savoir un système de huit ancrs que l'on déplace progressivement à l'aide de deux bateaux multicat.

Pour les grands fonds, LDTV O a fait appel à un navire à positionnement dynamique, le SWIBER ELSE MARIE. Ce navire multiservices de 70 m de long, 17 m de large pour un tirant d'eau de 6 mètres, avait à son bord le ROVJET 806, dernier né des robots de LDTV O. Véritable Rolls sous-marine, ce robot développe une puissance de 800 chevaux (soit 200 de plus que son prédécesseur), ce qui lui permet de creuser des tranchées dans des sols plus durs. Conçu par ABB en Suède, le câble export de 234 mm de diamètre, renferme trois conducteurs en aluminium. Le câble est protégé par une armure en acier. L'ensouillage du câble de Thornton Bank a mobilisé une équipe de 30 membres d'équipage et 40 techniciens spécialisés.

Une fois les opérations achevées, le SWIBER ELSE MARIE a mis le cap sur le Danemark en direction du champ d'éoliennes d'Anholt. Depuis la mi-juin, les équipes de LDTV O sont à pied d'œuvre pour ensouiller 140 km de câbles pour le compte de DONG Energy. Ces câbles relieront pas moins de 111 éoliennes dont la production totale est estimée à 400 mégawatt. Pour l'ensouillage, là encore, le ROVJET 806 sera mobilisé. DONG Energy, basé au Danemark, est l'un des groupes énergétiques leader en Europe qui dispose de douze parcs en exploitation.

*is a coastal area of dense shipping, where the presence of so many trawlers represents a very real threat to the cable. To be on the safe side, we therefore decided to bury it at a depth of 1.5 m".*

For the first 10-km stretch leading from the beach, LDTV O chartered the FETSY L, a 60-m barge with a draught of just 2 m, and used its own purpose-built trencher, the ROVJET 605. For the deeper waters (up to 27 m), it used the dynamic positioning vessel SWIBER ELSE MARIE and the ROVJET 806, LDTV O's most powerful remotely operated vehicle to date, capable of digging trenches in very hard rock. No sooner had the SWIBER ELSE MARIE completed her job off Belgium than she headed north to the Anholt wind farm in the Kattegat, where LDTV O has been using the ROVJET 806 to bury 140 km of cables for the Danish firm DONG Energy since mid-June. The Danish park's 111 turbines are expected to generate 400 MW.



The 234-mm diameter export power cable was designed by the Swedish firm ABB. It contains three aluminium conductors. The cable is protected by a steel wire armour.



# Premier champ d'éoliennes offshore en Belgique

Une première pour la Belgique dont il s'agit du tout premier champ éolien offshore. Thornton Bank constitue également une prouesse technologique : jamais des éoliennes d'une telle puissance n'avaient été installées aussi loin des côtes (30 kilomètres) et sur des fonds aussi profonds (30 mètres). Les éoliennes sont érigées sur des jackets, structures métalliques dont la conception tire son origine dans la réalisation des plates-formes pétrolières offshore.

La construction de ce champ d'éoliennes est prévue en trois phases : la phase 1 avec 6 turbines de 5 MW (phase pilote achevée en 2009) puis les phases 2 et 3 avec 48 turbines produisant chacune 6,15 MW.

La mise en service du champ est annoncée pour 2013. Le site produira alors une puissance combinée de 325 mégawatt soit 6 % de la consommation annuelle des foyers belges et qui correspond à la consommation de 600 000 personnes.

## C-Power, un consortium européen

C-Power rassemble à la fois des actionnaires belges et internationaux ayant obtenu en 2003 une concession pour vingt ans du champ de Thornton Bank avec une possibilité d'extension de trente ans.

L'actionnariat belge comprend DEME, SRIW, Socofe, Nuhma NV, tandis que RWE Innogy, EDF Energies Nouvelles et Marguerite Wind sont les actionnaires internationaux.

Avec ce contrat, C-Power devrait contribuer à hauteur de 10 % à la capacité en énergies renouvelables nécessaires à la Belgique pour répondre aux objectifs de l'Union Européenne, à savoir de 13 % d'énergies renouvelables d'ici 2020.



## Wind of change for Belgium

Thornton Bank, Belgium's first offshore wind farm, is a genuine technological feat, as turbines have never before been built in such deep water (30 m) and so far from the coast (30 km). They are erected on "jackets" inspired by offshore oil platforms. After the three-phase construction, the 54-turbine farm (325 MW) will come on stream in 2013 and should supply power for 6% of Belgian households - the equivalent of 600,000 people.

## Power United

Formed in 2003, C-Power is the consortium of Belgian and international shareholders, including EDF Energies Nouvelles, that won the twenty-year concession to operate Thornton Bank with a possible extension of 30 years.

C-Power's contract will help Belgium meet its renewable energy target set by the EU.



## 02. ZOOM / CLOSE-UP

Les ferries, la sécurité en priorité / *Safety first*



**F**rançois Thomas dirige le service qualité et sécurité du Groupe Louis Dreyfus Armateurs. Depuis sa diversification dans le transport maritime de passagers en 2005, la compagnie applique, avec rigueur et professionnalisme, les règles et méthodes applicables aux ferries. A Dieppe, la coordination a été confiée au Commandant Benoît Sebilleau, responsable du suivi qualité et sécurité.

### Quelles sont les principales réglementations applicables au transport de passagers ?

Le transport de passagers, en Europe en particulier, est soumis à diverses directives qui impliquent, sur le trafic transmanche, des visites conjointes franco-anglaises tous les six mois.

Les navires et le siège du Groupe sont également soumis à des audits réguliers des autorités du pavillon. Les personnels représentant les autorités maritimes nationales, MCA<sup>(1)</sup> pour le Royaume-Uni et CSN<sup>(2)</sup> pour la France, sont très rigoureux et stricts dans leurs contrôles. Leurs connaissances et expériences, constamment enrichies du fait de leur activité de contrôle, sont un atout qui nous font avancer dans l'amélioration continue de la sécurité à bord des navires.

LD Transmanche Ferries et le groupe LDA effectuent également plusieurs audits internes par an.

### Comment veillez-vous au respect de l'intégrité physique des passagers ?

Il est important lors de nos visites à bord, de se mettre à la place de nos passagers, d'imaginer leurs difficultés (orientation, obstacles, accès, visibilité...) et d'envisager toujours le pire. L'objectif est de limiter au maximum le niveau de risque des multiples activités du bord, relatives tant au domaine maritime (navigation, maintenance...) qu'au domaine commercial (restauration, ponctualité des traversées...) tout en maintenant un service de qualité.

Selon les nationalités, l'appréciation du risque est différente et nous devons aussi en tenir compte.

LDA has always made safety its top priority, not least since it diversified into passenger ferries in 2005. Passenger transport in Europe is covered by a variety of directives, with the result that cross-Channel ferries are subject to "joint Franco-British inspections every six months", according to **François Thomas**, group safety and quality manager.

Both the ships and the company headquarters undergo regular safety checks by the two flag authorities, in the shape of the British Maritime and Coastguard Agency and its French counterpart. Their inspectors are "very strict and rigorous",

and the knowledge and experience they have acquired over the years "help us to keep on improving ship safety". LD Transmanche Ferries and LDA also carry out several in-house inspections each year.

For François Thomas, it is important to put oneself in the passenger's shoes: "imagining the difficulties they may encounter and always picturing the worst-case scenario." Attention also has to be paid to improving access for persons with reduced mobility.

Even with the best will in the world and taking every possible precaution, children

### Quelles sont les mesures prises par le bord en cas d'accident ?

Malgré toutes les mesures mises en place, des accidents peuvent arriver. Il est impossible d'éviter que certains se coincent les doigts dans les portes ou que des enfants chutent en se bousculant sur le pont. Le navire dispose d'une dotation médicale (matériel et médicaments) adaptée au transport de passagers. Les navigants sont formés pour intervenir et assister les personnes en cas de blessure. Par ailleurs, un service de téléconsultation médicale, animé par un médecin urgentiste, est joignable à tout moment.

Chaque accident fait l'objet de rapports et d'analyses afin d'en tirer les enseignements nécessaires et d'améliorer les procédures de sécurité le cas échéant. Par exemple, le marquage au sol est très important pour diminuer les chutes. Nous veillons aussi en permanence à sensibiliser nos équipages aux questions de sécurité.

Nous devons tenir compte aussi de la présence de personnes à mobilité réduite. Leur accès et mobilité à bord doivent être facilités et nous devons pouvoir leur apporter toute l'aide nécessaire en cas de problème.

La formation et les exercices sont essentiels. Les membres d'équipage reçoivent des formations complémentaires pour la gestion de foule, la gestion de crise par exemple. Le siège n'est pas en reste, des exercices de crise y sont organisés tous les ans, parfois avec la collaboration des autorités.

<sup>(1)</sup> MCA : Maritime and Coastguard Agency.

<sup>(2)</sup> CSN : Centre de Sécurité des Navires.

## Les passagers, une attention de tous les instants

Sur l'ensemble du réseau LD Lines, en Atlantique et en Manche, les passagers sont au centre de toutes les attentions de la compagnie. Souci du détail, accueil, renseignements... **Thibault de Keghel**, directeur services passagers, dévoile la stratégie marketing de la compagnie.

Instant privilégié, la traversée maritime constitue une parenthèse dans le temps et une introduction aux vacances. Excitation des passagers lorsqu'elle marque le début de quelques jours de repos ou nostalgie lorsque le bateau ramène les passagers vers leur home sweet home...

Le ferry, à l'instar des autres modes de transport, s'est démocratisé et les passagers cherchent avant tout le meilleur rapport qualité/prix dans un marché particulièrement concurrentiel.

« *Les passagers préfèrent consacrer leur budget aux dépenses à destination, plutôt que dans les transports. Ils souhaitent simplement voyager dans de bonnes conditions au meilleur prix* », résume Thibault de Keghel. Le directeur services passagers de LD Lines explique que les ventes de billets s'effectuent à 86 % par Internet, seulement à 12 % aux ports et via les centres d'appels de Dieppe et d'Oxford, la clientèle étant majoritairement britannique.

« *Nous venons tout juste d'améliorer notre site internet afin de le rendre compatible avec une lecture sur smartphone ou iPad, ce qui nous permet d'améliorer le taux de conversion mais aussi d'améliorer l'accessibilité à l'information pour nos passagers. Nous traitons également environ 90 000 appels par an*



will still trap their fingers in doors or get a little too boisterous (as will adults), so seagoing personnel are fully trained in first aid and have access to an A&E teleconsultation service day or night. A report is prepared after every incident in order to learn lessons and improve safety procedures where necessary.

Training and exercises are obviously vital. "We work very hard at raising crew awareness of safety issues", says François Thomas, and crew members are given training in related areas such as crowd control and crisis management. "We even stage an annual crisis exercise at the company headquarters, sometimes involving the authorities".



## The passengers, our attention of every instant

For the LD Lines network in both the English Channel and the Atlantic (700 seagoing and land-based personnel in all), close commercial attention is also devoted to the passengers. Ferry travel is no longer the preserve of an elite, and in the current competitive context, people look first and foremost for value for money. "Passengers - mostly English - prefer to spend their money on their destination, rather on actually getting there. They just want to travel in good conditions at the best possible price", says **Thibault de Keghel**, passenger services director.

The company processes 27,000 emails a year and its two call centres in Oxford and Dieppe handle 90,000 calls. Its Website was recently made iPad and Smartphone compatible, which improves access to information - as well as the site's conversion rate. Today, 86% of tickets are sold over the Internet, meaning that the first direct contact between





dont 50 000 en France ainsi que 27 000 mails », souligne Thibault.

Les tout premiers contacts directs de la compagnie avec la clientèle se déroulent donc très souvent sur les terminaux portuaires. Les équipes d'escales veillent à ce que les passagers réalisent leurs formalités d'embarquement, soit directement auprès des bornes électroniques, soit via les aubettes de contrôle.

C'est à ce moment-là que les passagers se voient remettre leur carte d'embarquement ainsi que des informations concernant leur traversée. Les passagers ayant besoin d'une assistance particulière à l'embarquement sont également identifiés. « *Nous portons une attention particulière à ce premier contact et veillons à bien prendre en compte les besoins spécifiques des personnes, notamment de celles qui ont besoin d'assistance. Il peut s'agir de femmes enceintes ou accompagnées d'enfants, de personnes à mobilité réduite, ou de non-voyants. Leur embarquement est traité de façon prioritaire, leurs véhicules sont placés près des ascenseurs dans les ponts garages. Ensuite le personnel de bord prend en charge* », précise Thibault.

La réception constitue indéniablement le centre névralgique du navire. Les passagers y retirent leur carte d'accès aux cabines. C'est depuis ce lieu d'échanges que sont diffusées les informations commerciales.

Au cœur du dispositif, on trouve le commissaire de bord et l'intendant, chargés tous deux du confort des passagers. « *Ils représentent la compagnie auprès de nos clients durant la traversée. Le commissaire gère les fonctions commerciales et opérationnelles des espaces publics, à savoir les ventes à bord et en particulier la partie restauration. Le commissaire occupe un poste à responsabilités, ses fonctions sont assimilables à celles d'un directeur d'hôtel. Il veille à la sécurité des passagers et supervise le personnel hôtelier. Il gère les points de vente, s'assure de la propreté du navire, fait en sorte que les demandes des clients soient prises en compte et que le service soit conforme à la politique commerciale et aux procédures. Il a enfin un rôle d'interface avec le commandant du navire. Il informe notamment les passagers des événements au cours du voyage* », ajoute Thibault.

A l'issue de la traversée, les passagers reçoivent sur leur messagerie un questionnaire de satisfaction. « *Nous tenons des statistiques par navire et remontons aux commissaires de bord des informations détaillées en termes de satisfaction clients mais aussi les plaintes ainsi que les rapports d'inspection ; nous les invitons ensuite à proposer des améliorations et à prendre des actions correctives. Tous les deux mois, sur chaque ligne, un "client-mystère" mandaté par la compagnie fait un rapport détaillé de sa traversée. Ce rapport est ensuite analysé et transmis au commissaire de bord pour améliorer notre qualité de service* », précise le directeur services passagers. Le service qualité est basé à Dieppe aux côtés, notamment, du service technique et ressources humaines. L'activité ferry emploie désormais 700 salariés sédentaires et navigants.

LD Lines and its passengers often takes place at the ferry terminal. "We take a lot of care over this initial contact, making sure people's specific needs are taken into account. There may be women who are pregnant or travelling with young children, passengers who are disabled or visually impaired, and they are given priority embarkation".

Once on board, many passengers head straight to the information desk to get the card locks for their cabins. This is the nerve centre of the entire ship and the place where the purser is to be found.



Rather like a hotel manager, the purser oversees the smooth running of the catering and hospitality sides and keeps the passengers informed of anything that happens during the crossing, acting as the "interface with the ship's captain".

Just before they disembark, passengers are asked to respond to a satisfaction questionnaire. "We keep statistics for each ship," says Thibault de Keghel, "and pass on all the compliments, as well as all the brickbats, to the pursers. We then ask them to come up with improvements and take corrective action." Every two months, LD Lines gets a "mystery customer" to draw up a detailed report of his or her crossing. This, too, is analysed and the results sent to the pursers "to improve our quality of service".



# 03. GRAND LARGE / HIGH SEAS

**Francis Vallat, Président du Cluster Maritime Français et du Réseau des Clusters Maritimes Européens / *Man with a maritime mission***



**Vous avez créé le Cluster Maritime Français en 2005. Pouvez-vous rappeler son rôle ? Quelles avancées vous ont donné le plus de satisfaction ?**

Le CMF est l'outil de renforcement et de rayonnement de la France maritime. Il rassemble des entreprises (grands groupes, PME, EPIC), les grandes fédérations professionnelles, « la Royale », et travaille au développement des activités maritimes selon trois axes : communication, dialogue ferme avec les Pouvoirs Publics, recherche de synergies.

Sa vocation est de développer synergies et solidarités



entre secteurs « mer » différents, et de soutenir le dynamisme des « talents maritimes » français. Fin 2011, le Cluster comptait 250 membres (plus de 260 maintenant) contre environ 30 à sa création et

près de 4000 cadres avaient travaillé dans ses groupes de « synergie ». Par ailleurs, environ 230 responsables maritimes privés et publics se rencontrent toutes les six semaines à Paris, et plus de 1300 participent aux « Assises de la mer » tenues chaque année dans un port de France (et 350 cou-

**Francis Vallat** has had fingers in many maritime pies. A former shipowner and member of the Board of Directors of the UK P&I Club, he represented France at the European Maritime Safety Agency (EMSA) from its very inception, serving as its chairman or deputy chairman for a total of six years. During his time there, he famously called on the authorities to declare war on “rustbucket ships”, and the only threat he sees to EMSA's future is the temptation to stray away from its original remit, namely “*maritime safety, the whole of maritime safety and nothing but maritime safety!*” He is currently chairman of the French Maritime Cluster (CMF), which was founded at his instigation. Rather like EMSA, the CMF brings together a broad spectrum of players, including large industrial groups, SMEs, professional federations and the French Navy. Its mission is to promote France as a maritime nation by engaging in communication, lobbying the powers that be and building synergies between different sectors. As France's

reurs et supporters ont participé en octobre aux « 20 kms de Paris » dans « l'Equipe de France du maritime » !). A noter que Louis Dreyfus Armateurs est présent et actif, souvent au premier rang, dans chacune de ces activités !

A cela il faut ajouter les dossiers particuliers traités efficacement avec les Pouvoirs Publics pour la défense des membres.

Comme le déclarait un parlementaire : « *le CMF est le rassembleur et le porte-voix du monde maritime... Il est aussi le lieu essentiel d'échanges, de recherche permanente de synergies, d'élaboration de visions stratégiques pour l'avenir...* ». Mais c'est en fait le Secrétaire Général de la Mer qui, fin 2011, saluait le mieux l'ambition que nous voulions pour le Cluster : « *Les années récentes ont vu la montée en puissance formidable du CMF, rassemblant au delà des intérêts économiques, structurant sa doctrine, réclamant une "vision pour la mer"...* »

Enfin, le CMF mène le combat pour que s'impose une « Place maritime française ». Et à ce titre je remercie les équipes clusteriennes : celle du Siège bien sûr, mais aussi notre formidable et actif conseil d'administration (LA « dreamteam » maritime française), et tous ses membres qui font vivre

Domaine d'activité	Emplois directs	Valeur de la production (Mrds €)
Flotte de commerce	22 000	18,5
Ports	40 000	4,5
Construction navale et équipementiers marins	40 000	5,5
Parapétrolier offshore	30 000	10,5
Industrie nautique	40 500	4,1
Pêche et produits de la mer	61 230	7,09
Actions de l'Etat en Mer	48 000	4,3
Instituts de recherche	3 820	0,5
Organismes et formation	6 000	0,6
Autres	13 500	2
<b>Total</b>	<b>305 050</b>	<b>52,1</b>

Source : Le Cluster Maritime Français. Rapport 2011-2012.

les synergies. Enfin, je dois un hommage particulier aux co-fondateurs du CMF, souvent de grands chefs d'entreprise surchargés, mais dont le soutien vigoureux ne se dément jamais. **Philippe Louis-Dreyfus** en est l'archétype...

**Vous avez pris en 2011 la présidence du Réseau des Clusters Maritimes Européens. Quels dossiers souhaitez-vous faire avancer en priorité ?**

D'abord je voudrais rappeler que ce « European Network of Maritime Clusters » (ENMC) a effectivement été créé dans nos bureaux et à notre initiative en 2005...

Et pour répondre à votre question, le mieux est de résumer le message qui a été le nôtre à Göteborg au mois de mai, le jour du European Day. Dans l'ensemble, nous voulons d'abord que soient identifiés, de façon précise et homogène, le contenu et le poids du secteur maritime en Europe, globalement et pays par pays.

Ce travail est en effet le point de départ de toute action future, de toute véritable politique maritime intégrée. Aujourd'hui, nous avons seulement des chiffres approximatifs à notre disposition, ce qui est une faute au moment où la mondialisation suppose la maritimisation du monde... Nous savons que l'Union européenne est le plus grand acteur global du transport maritime

(énormes zones économiques, flotte de commerce représentant 40 % du tonnage mondial, armateurs leaders dans tous les créneaux, chantiers navals sophistiqués, offshore puissant, recherche océanographique performante...), mais l'influence de cette industrie maritime dynamique et diversifiée reste virtuelle tant qu'elle n'est pas clairement identifiée et promue comme outil du développement durable de notre monde...

Autre dossier : faire prendre conscience à Bruxelles que certains équilibres doivent être mieux respectés : « développement » et « durable », « liberté » et « régulation », « concurrence ouverte » et « sécurité maritime » par exemple...

**L'ambition maritime du Pouvoir politique est elle suffisante ? Qu'attendez-vous des cinq années qui viennent ?**

Le Cluster salue les avancées sur lesquelles il a beaucoup travaillé et qu'il veut voir confortées : Livre Bleu, Conseil de la Mer, reprise des Conseils Interministériels de la Mer, réformes portuaire et de l'enseignement maritime, appels d'offres éoliennes, Instituts d'Excellence pour les énergies décarbonnées, aires marines protégées, CORICAN pour la recherche et innovation, dimension maritime des « investissements d'avenir », stratégie pour les « grands fonds »...

Par ailleurs, le « microcosme » réalise enfin que notre « maritime » figure parmi les leaders mondiaux, avec ses 310 000 emplois directs (plus que



former Secretary of State for the Sea put it at the end of last year, not content with defending its members' economic interests, the CMF seeks to achieve a "genuine vision for the sea". Francis Vallat believes that the "microcosm" has finally woken up to the importance of France's maritime sector (which employs more people than the motor industry) and is justifiably proud of the advances that the CMF has helped to bring about since it was founded. These include the publication of a "Blue Book" setting out a national maritime strategy, the ambitious scheme to build offshore wind farms, port reforms, training reforms, the designation of marine protected areas, the creation of the Steering Committee on Research and Innovation in Shipbuilding (CORICAN), the maritime component of the "Investing in the Future" initiative and the inauguration in 2010 of an annual parliamentary debate on maritime policy.



Since it was set up in 2005, the CMF's membership has risen from 30 to over 260. Every six weeks, 230 leading figures from the public and private sectors meet in Paris, and more than 1,300 of them attend the Maritime Economy Forum that the

l'industrie automobile), ses activités exemplaires, ses onze métiers où nous sommes dans le peloton de tête mondial... Mais par-dessus tout, au moment où s'installe un nouveau gouvernement, nous veillerons à ce qu'une avancée majeure, arrachée en 2010, ne soit pas mise en cause, car elle est une clef de la cohérence des actions futures. Je veux parler du grand débat annuel au Parlement sur la politique maritime, « première » historique et occasion unique pour le CMF de « vérifier » périodiquement la pertinence de la stratégie maritime du pays et d'en discuter l'évolution.

**Quelles relations entretenez-vous avec les armateurs et LOUIS DREYFUS ARMATEURS en particulier ?**

J'admire LDA, qui fut pour moi un exemple lorsque j'étais armateur. Claude Boquin, à qui j'avais succédé au Board du UK Club, fut un de mes maîtres, pour qui j'avais estime et affection. Mais la pierre blanche a été l'arrivée de Philippe Louis-Dreyfus, puis son engagement personnel total, qui ont été des « boosters » incontestables. Nous sommes fiers de LDA, fleuron de notre économie maritime avec son dynamisme, son éthique, sa créativité... En plus votre président est un administrateur attentif, et fut co-fondateur, du Cluster Maritime Français, avec qui enfin vos équipes travaillent activement et en confiance... Ce sont des relations solides et exceptionnelles !

**Vous avez été administrateur de l'agence européenne de la sécurité maritime (EMSA) et LDA s'est impliqué auprès de cette agence avec la transformation de l'ILE DE BRÉHAT en navire dépollueur. Quel regard portez-vous sur cette organisation ?**

En référence à mon action depuis 1990, date de ma demande solennelle que les Autorités déclarent la guerre aux navires poubelles, j'ai représenté la France depuis l'origine au Conseil de l'EMSA et en ai été Président ou Vice-Président pendant six ans. A ces titres, je connais et salue le travail de l'Agence depuis 10 ans. En fait l'EMSA, qui a réussi l'amalgame efficace de professionnels de tous horizons, qui a su faire des choix ardu mais justifiés – celui de l'ILE DE BRÉHAT fut exemplaire – n'est menacée, à mes yeux, que par la tentation de sortir de son rôle. L'EMSA, ça doit être la sécurité maritime, toute la sécurité maritime, mais rien que la sécurité maritime !



**Cluster Maritime Français**

*Le Faire-Savoir Maritime  
The Maritime Voice*

CMF organises each year in a different French port. Francis Vallat regards Louis Dreyfus Armateurs as the “jewel in our maritime economy, with its dynamism, creativity and strong ethical code”, and it goes without saying that LDA plays a particularly proactive role within the CMF. Indeed, one of its founders was **Philippe Louis-Dreyfus**, who has always given it his “total personal commitment”.



In 2011, Francis Vallat became chairman of the European Network of Maritime Clusters (ENMC), set up in 2005 under the CMF's impetus. As a prerequisite for defining a “genuine integrated maritime policy”, the ENMC's most pressing priority is to identify the maritime sector's precise make-up and economic importance both in individual countries and in Europe as a whole. “At the present time, we have only approximate figures, and this is an error, given that globalisation presupposes the ‘maritimisation’ of world trade.” Although the EU is the world's largest maritime player, the influence of this “dynamic and diversified industry” will remain “virtual until it is clearly identified and promoted as a tool for global sustainable development”. Mr Vallat also believes that “Brussels needs to strike a better balance between ‘development’ and ‘sustainable’, ‘freedom’ and ‘regulation’, and ‘unbridled competition’ and ‘maritime safety’”.



# 04. AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

## Fairmount Marine mobilisée du Brésil à l'Afrique du Sud



Ces derniers mois ont été intenses pour Fairmount Marine, filiale de remorquage hauturier de Louis Dreyfus Armateurs.

Après avoir remorqué, en février dernier, la plate-forme de forage semi-submersible ODN Delba III depuis le Golfe Persique jusqu'au large de Rio de Janeiro, le FAIRMOUNT SUMMIT a

acheminé en avril la barge multipurpose Acergy Polaris depuis le Brésil jusqu'à Port Gentil au Gabon.

Ensuite FAIRMOUNT ALPINE a escorté un vraquier qui se trouvait en difficulté au Brésil pour une traversée de l'Atlantique.

En mai dernier, Fairmount Marine a mobilisé le FAIRMOUNT EXPEDITION, pour acheminer la plateforme de forage semi-submersible Scarabeo 6 depuis Abu Qir, en Egypte, jusqu'à Rotterdam.

Le FAIRMOUNT GLACIER a été mobilisé en mai dernier par Five Oceans Salvage, pour les opérations de déséchouement du vraquier Akiba.

Au terme d'un arrêt technique à Las Palmas, la plateforme de forage semi-submersible de plus de 28 500 tonnes, ODN Tay IV, a été prise en charge par le FAIRMOUNT SHERPA jusqu'au large de Rio de Janeiro. Elle est arrivée à destination après 30 jours de navigation et 3800 milles parcourus à une vitesse moyenne de 5,2 nœuds.



## Fairmount's Famous Five

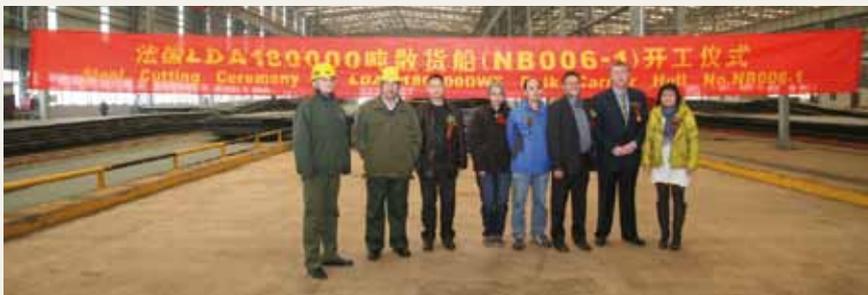
Fairmount Marine has again been busy, with three missions involving semisubmersible drilling rigs. The first rig was towed by the FAIRMOUNT SUMMIT from the Persian Gulf to Rio de Janeiro, and the second by the FAIRMOUNT EXPEDITION from Egypt to Rotterdam. As for the third (again bound for Rio), it was taken in tow by the FAIRMOUNT SHERPA in Las Palmas. Meanwhile, the FAIRMOUNT ALPINE escorted a bulk carrier across the Atlantic and the FAIRMOUNT GLACIER helped to refloat another bulk carrier.

## Incredible hulls



LDR Marine, a joint venture between Roullier and LDA groups, has contracted four Handysize bulk carriers from Tianjin Xingang Shipbuilding Heavy Industry Co (XGSIC). Steel-cutting ceremonies for the first two were held in February and March. Work is due to start on the two Capesize vessels this summer. Hull supervisors **Jean-Christian Eloy**, **Bruno Foucher** and **Michael Germain** are already in China, assisted by **Norman Leung**, technical director of the LDA-XGSIC subsidiary Shipmanagement.

## C'est parti pour les « Handy » !



Deux cérémonies de découpe de tôle de vraquiers se sont tenues à un mois d'intervalle en février et mars derniers dans les chantiers navals chinois de Tianjin Xingang Shipbuilding Heavy Industry Co (XGSIC).

Les caractéristiques des deux handysize, aux noms de code NB007-1 et NB007-2 (180 m de long pour 30 m de large), ont été légèrement modifiées afin d'augmenter les capacités de chargement de mille tonnes.

Quatre navires handysize, commandés par LDR Marine – la joint venture des

groupes Roullier et Louis Dreyfus Armateurs, seront ainsi livrés à partir d'avril 2013. La construction des deux capesize (292 m de long pour 45 m de large) devrait commencer cet été.

Pour suivre au plus près les travaux, des équipes du département des Constructions Neuves de LDA ont été dépêchées sur place. Parmi eux, **Jean-Christian Eloy**, **Bruno Foucher** et **Michael Germain**, trois surveillants coque assistés de **Norman Leung**, directeur technique de Shipmanagement, filiale commune entre LDA et XGSIC. Ils seront rejoints cet été par une équipe de mécaniciens et d'électriciens.

## Charbon en Inde, minerais et acier en Australie : LDA sur tous les fronts !

Exportateurs, acheteurs, logisticiens, négociants de charbon s'étaient donné rendez-vous les 13 et 14 mars 2012 à New Delhi à l'occasion de Coaltrans India, principal salon professionnel dédié à l'industrie du charbon. Pas moins de quatre filiales de Louis Dreyfus Armateurs étaient présentes afin « d'offrir aux clients indiens une solution logistique complète intégrant tous les segments : transport par barge - transbordement - transit - déchargement (offshore ou in port) », explique **Emmanuel Dur**, directeur général de LDA Logistics présent sur le stand d'ABG-LDA aux côtés de **Samuel Fainsilber**.

Les activités de manutention portuaire, logistique pré et post acheminement, étaient représentées par ABG-LDA et LD Ports & Logistics qui tenaient un stand commercialisant également les activités de transport par barge, réalisées par Orchard Maritime Services (OMS), filiale singapourienne du groupe.

Cetrappa avait pour mission de visiter les clients, rencontrer les entreprises locales et identifier les projets pourvoyeurs de fret sur le long terme. « Je recherche des contrats de transport de charbon à exécuter dans les années à venir », explique **Didier Joanlanne**, general manager, Business Development de Cetrappa qui, à l'issue de Coaltrans, a séjourné à Hyderabad afin d'identifier les projets de construction de centrales thermiques.

Au même moment, à Perth en Australie, sur l'autre front essentiel des matières premières, **Rémi Leclercq**, analyste chez Cetrappa, participait à une conférence intitulée "Global Iron Ore and Steel Forecast". Premier exportateur mondial de minerais de fer, l'Australie organise chaque année une rencontre entre producteurs, clients, investisseurs, banques, bureaux d'études spécialisés, courtiers, opérateurs logistiques et de transport... « Les flux de minerais de fer ont une grande influence sur le marché du vrac sec et notamment sur les taux de fret des capesize », souligne Rémi qui suit avec attention les projets miniers existants ou en cours de développement. Sa mission ? Parvenir à élaborer des prévisions de volumes disponibles à l'export pour chaque pays. Cette conférence est un lieu privilégié pour non seulement rencontrer les producteurs-exportateurs (BHP, Rio Tinto, FMG...) et faire le point sur les projets en cours, mais surtout pour échanger avec d'autres analystes spécialistes de l'acier, du minerais de fer et du fret (banques, cabinets d'études...).



### LDA on all fronts!



Coaltrans India, the country's premier coal industry event, was held in New Delhi on March 13-14. It was attended by delegates from four Louis Dreyfus Armateurs subsidiaries, all determined to "offer our Indian customers a comprehensive logistics solution, from barge transport and transshipment to unloading offshore or in port", says LDA Logistics MD **Emmanuel Dur**, who manned the ABG-LDA stand alongside **Samuel Fainsilber**. ABG-LDA represented cargo handling and pre and post-shipment logistics, as did LD Ports & Logistics, which also promoted Orchard Maritime Services' barging activities.

Cetrappa general manager **Didier Joanlanne**, meanwhile, was "looking for coal transport contracts for the coming years". Indeed, straight after Coaltrans, he travelled to Hyderabad to identify coal-fired power station projects.

Also in March, analyst **Rémi Leclercq**, one of Didier's Cetrappa colleagues, attended the annual Global Iron Ore and Steel Forecast Conference in Australia, the world's leading exporter of iron ore. "Iron ore flows have a major impact on the dry bulk market, especially on Capesize freight rates", comments Rémi, whose mission was to forecast iron ore volumes for export in each country.

## LDA, adhérent du Syndicat des énergies renouvelables

Depuis février dernier, Louis Dreyfus Armateurs adhère au Syndicat des énergies renouvelables (SER). Ce syndicat professionnel fédère près de six cents membres, grands énergéticiens (Areva, EDF EN, GDF Suez...) et PME intervenant dans les différentes filières : photovoltaïque, éolien terrestre, offshore, hydroélectricité, biocarburants, bois énergie... Le groupe LDA apporte son expertise et ses compétences d'opérateur maritime au SER. Au travers de sa filiale LD TravOcean, le groupe travaille depuis plusieurs années à la mise en place des champs éoliens offshore en Europe.

Créé en 1993, le SER promeut les intérêts des industriels et professionnels des énergies renouvelables auprès des pouvoirs publics, du Parlement et de toutes les instances en charge de l'énergie, de l'industrie, de l'emploi et de la Recherche. L'ensemble des adhérents du SER représente à ce jour 80 000 emplois dans le secteur. A l'horizon 2020, l'ensemble des filières des énergies renouvelables devrait représenter 300 000 emplois.



### Up for renewal

This February, Louis Dreyfus Armateurs joined the French Renewable Energy Federation (SER), which has nearly 600 members, including giants AREVA, EDF EN and GDF Suez. A key player in Europe's offshore wind power scene, LDA will contribute unparalleled maritime experience and expertise. Set up in 1993, SER lobbies central government and statutory bodies with responsibility for energy, industry, employment and research on behalf of its members, who represent a total of 80,000 renewable energy jobs.

## ABG-LDA signe à Vizag



5,21 millions de tonnes de marchandises ! C'est le trafic estimé par Vizag Agriport Pvt Ltd, signataire fin mai d'un contrat de concession portuaire d'une durée de trente ans avec Visakhapatnam Port Trust.

Le contrat porte sur l'aménagement et l'exploitation du quai 7 de la zone Est du port

de Vizag (EQ7) qui sera dédié au trafic d'engrais. Dans ce cadre, Vizag Agriport va faire l'acquisition de deux grues portuaires servant des tapis roulants et construire des entrepôts de stockage et une usine d'ensachage.

Le consortium Vizag Agriport Pvt Ltd regroupe la société de manutention ABG-LDA (74 %) et IL&FS Maritime Infrastructure Company (26 %), société indienne spécialisée dans le financement d'infrastructures de transport.



### In the Bag

Vizag Agriport Pvt Ltd, a consortium formed by Bulk Handling ABG-LDA (74%) and IL&FS Maritime Infrastructure Company (26%), has just been awarded a design, build, finance, operate and transfer concession by Visakhapatnam Port Trust that will handle an estimated 5.21 million tonnes to annual port traffic. Under this thirty-year concession, it will develop a mechanized fertilizer handling facility and construct a flat-storage warehouse and a bagging plant in the Indian port of Vizag (East Quay-7).

## 05. PROFILS / PORTRAITS

### Ronan Kerhervé, portrait d'un capitaine nommé directeur général d'Alda Marine /

*A new managing director for Alda Marine*



**Certains choisissent de naviguer par vocation ou par passion, d'autres par curiosité voire par hérédité ! Au fil des ans, certains marins conserveront l'appel du large, d'autres voudront connaître l'expérience de vie des Terriens... Après une dizaine d'années de navigation, Ronan Kerhervé, 39 ans, a été nommé en janvier dernier directeur général d'Alda Marine. Entre terre et mer, il témoigne...**

Que de milles parcours entre la sortie de l'École Nationale de la Marine Marchande et la direction d'Alda Marine en janvier dernier ! La nomination de Ronan, marin de métier, à la barre opérationnelle de la joint-venture entre Alcatel-Lucent et Louis Dreyfus Armateurs vient ainsi étoffer la longue liste des cadres de la compagnie maritime issus de la mer et ayant réussi une reconversion dans le management à terre. Pas évident de prime abord de changer de rythme de vie. Les hommes et leurs familles vivent au gré des deux mois d'embarquement suivis du repos à terre. « *C'est excitant de naviguer et d'embarquer sans savoir quel sera le prochain port d'escale* », souligne Ronan dont les escapades maritimes sont encore récentes.

D'**Alain Le Guillard**, à **Jean-Michel Pap** en passant par **Daniel Gorrée**, **Alain Coatanhay**, **Ganor Ginat**, **Jérôme Belliot**... entre autres. Pourquoi ces navigants ont-ils choisi de poser sac à terre ? Par lassitude ? Par envie de goûter au plaisir de rentrer tous les soirs (ou presque !) au bercail ? Par ambition professionnelle ? Généralement, la motivation de ces hommes compile toutes ces raisons à quelques variables près. Qu'ils soient commandants, chefs ou électriciens, ils ont pris la mesure du potentiel d'une proposition d'évolution de carrière.

« *Une véritable opportunité inscrite dans la continuité* », souligne **Ronan Kerhervé** qui avait découvert une première fois le travail sur la terre ferme en 2008 au sein du service équipage. Lors de cette mission de deux ans, Ronan s'est familiarisé avec l'univers de l'entreprise. « *Depuis quelques années, la compagnie propose à des commandants de venir à terre pour resserrer les liens avec ses navigants. C'est une expérience très enrichissante et, lorsque j'ai repris la navigation, j'avais une vision différente. J'étais plus serein. Cette parenthèse de carrière à terre s'avère être une aide au choix pour les navigants* », analyse Ronan.

À peine le temps de reprendre ses habitudes en mer, voilà que l'armement le recontacte, cette fois pour un travail à long terme et pas des moindres. Pas facile en effet de succéder à **Hervé Lapière** et **Jean-Pierre Bivaud** qui ont dirigé Alda Marine depuis la création de la société. Chargé de la gestion de l'entreprise et des sept navires, Ronan supervise également la partie technique et opérationnelle (supervision des projets de pose et maintenance des navires) succédant à **David Tossell**, appelé à de nouvelles fonctions à Greenwich par Alcatel-Lucent. De nouveaux challenges l'attendent dans un univers en constante évolution. « *Nous devons innover et accompagner Alcatel-Lucent dans de nouveaux domaines très exigeants tel que l'Oil & Gas. Nous sommes aussi en train de relier des plates-formes pétrolières en fibre optique* », souligne Ronan. Après dix années de navigation, il a su conserver sa verve et sa fougue et garde un pied en mer grâce aux relations étroites qu'il entretient au quotidien avec les commandants.

#### **Un homme rompu aux opérations de pose de câbles**

Entré comme officier en 1998, Ronan Kerhervé démarre sa carrière sur les vraquiers sur lesquels il effectue quatre embarquements. En 2001, il suit toutes les formations câble mises en place par LDA, et franchit pour la première fois la coupée d'un navire câblé danois. En décembre 2001, il va suivre la fin du chantier de l'ILE DE SEIN en Corée, navire où il effectuera plus tard son premier commandement. Il découvre au fil des missions l'univers du câble et la magie des voyages lors des escales autour du monde. Officier câble, puis second et officier opération, il accède au commandement en 2008. Il est le premier Commandant promu à avoir exercé toutes les fonctions opérationnelles.

While some people who choose to go to sea never tire of a life on the ocean wave, others later opt for a job on dry land behind a desk – a particularly imposing desk, in the case of 39-year-old **Ronan**



**Kerhervé**, who became the new managing director of Alda Marine in January 2012.

After graduating from the national merchant marine academy, he joined Louis Dreyfus Armateurs as an officer in 1998, completing four tours of duty on bulk carriers. Three years later, in what proved to be a prescient career move, he enrolled in a series of in-house training courses in the complex and subtle art of cable-laying. December 2001 saw him in a Korean shipyard overseeing the completion of the ILE DE SEIN, a cable-layer he subsequently captained in 2008, after gaining experience in all the operational functions.

Back in 2008, as part of a corporate initiative to bring captains ashore to create closer links with seagoing personnel, he spent two years in LDA's crew department. Ronan will have a hard act to follow, as his predecessors **Hervé Lapière** and **Jean-Pierre Bivaud** have been at the helm of Alda Marine ever since it was set up as joint venture by LDA and Alcatel Lucent. He will be responsible for the running of the company, the operation and maintenance of its seven vessels and all the cable-laying projects. He will also be expected to take the company forward into challenging new areas such as oil and gas.

# 06. LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES



## Beginner's luck

The BRS Cup, or "shipping regatta", is now a regular fixture in Le Havre. This year, LDA and Cetrappa finally decided to pit their skills against their fellow shipping professionals. On June 23<sup>rd</sup>, in exceptionally fine weather, Cetrappa's five-strong team (**Jean-Marc Scordia, Rémi Leclercq, Oral Uyanik and Leslie Dryvers** plus skipper **Ronan Dreano**) came third overall, while the yacht sporting LDA's colours, crewed by **Gildas Maire, Delphine Plurien, Louis Bouvet, Damien Le Moign** and **Lionel Deroi**, came a very creditable seventh. The award ceremony was held on the terrace of Europe's oldest yacht club.



## Help for heroes

On April 4<sup>th</sup>, **Gildas Maire** attended a fundraising gala evening at the Invalides in Paris. The brainchild of General Bruno Dary, the Gala des Invalides was held under the auspices of Carla Bruni-Sarkozy and brought together more than 170 presidents and directors of top French companies. It raised 180,000 euros in aid of Terre Fraternité, a charity that helps wounded soldiers and the families of dead servicemen.

## 4L Trophy triumph

Back in gloomy February, 28-year-old **Louis Bouvet** took a break from the legal department where he has worked for the last two years and spent 10 days at the wheel of a Renault 4L competing in

## BRS Cup : Cetrappa sur le podium !

Première participation remarquable pour LDA et Cetrappa dont deux voiliers, des monotypes J80, se sont engagés dans la 6<sup>e</sup> édition de la BRS Cup qui s'est tenue le 23 juin dernier au Havre. En effet, Cetrappa a terminé 3<sup>e</sup> de cette bataille navale disputée par les professionnels du shipping où se retrouvent avocats, courtiers, manutentionnaires, assureurs (Ince, AXA, BV, GMT, HFW, Piriou...). La course qui s'est tenue en cinq manches a bénéficié de conditions météo exceptionnelles : grand bleu et un vent de 10 à 15 km/h. L'équipage Cetrappa était composé de **Jean-Marc Scordia, Rémi Leclercq, Oral Uyanik, Leslie Dryvers** et **Ronan Dreano**, un ami skipper spécialement venu de Montpellier pour l'occasion. Le voilier portant les couleurs de LDA a terminé 7<sup>e</sup>. A son bord : **Gildas Maire, Delphine Plurien, Louis Bouvet, Damien Le Moign** et **Lionel Deroi**.

Arrivé 4<sup>e</sup>, l'organisateur BRS s'est vu décerner le prix LDA du Meilleur Espoir, juste au pied du podium, la 1<sup>re</sup> place revenant à l'équipage HFW qui emporte la coupe.

Quelques milles plus tard, changement d'ambiance lors d'une très belle soirée pour la remise des prix au soleil couchant sur la terrasse de la SRH (Société des Régates du Havre), le plus ancien Yacht Club d'Europe, fondé en 1838. Rendez-vous est déjà pris pour l'année prochaine !

## LDA partenaire du premier Gala des Invalides



Une grande soirée de prestige s'est tenue le 4 avril 2012 dernier à l'Hôtel national des Invalides à Paris en souvenir des soldats blessés au combat et en soutien aux familles ayant perdu un des leurs. Ce Gala des Invalides, à l'initiative du Général de corps d'armée Bruno Dary et sous le haut patronage de Carla Bruni-Sarkozy, a rassemblé plus de 170 présidents et hauts responsables des grandes entreprises

françaises parmi lesquels **Gildas Maire**, représentant le groupe LDA. **Philippe Louis-Dreyfus** a, quant à lui, été empêché. Cette manifestation, première du genre, a permis de réunir 180 000 euros au bénéfice de Terre Fraternité, association pour le développement des œuvres d'entraide dans l'armée.

## 4L Trophy : Premier raid pour Louis Bouvet



A 28 ans, **Louis Bouvet**, juriste depuis deux ans au sein du groupe LDA a étanché sa soif d'aventure en vivant l'expérience du Raid 4L Trophy aux côtés de David, un ami de toujours. Novices en sports mécaniques, ils ont tout appris au fil de leur périple de 10 jours, du 16 au 26 février, et parcouru 6 000 kilomètres sur les routes de France, d'Espagne et sur les pistes du Maroc. Sponsorisés par GLD Atlantique, les deux coéquipiers ont choisi l'autoroute de la mer Nantes-Gijón au lieu de rejoindre l'Espagne par la route. Leur progression dans le désert marocain a été suivie au jour le jour par le service juridique de la compagnie. Ici, point de vitesse, tout est question d'orientation ! Louis et David ont découvert les pièges de l'oued et les galères de l'ensablement mais également l'entraide et l'aventure humaine que représente une telle compétition. A bord de leur 4L, du matériel et des fournitures scolaires

destinés aux enfants les plus démunis du Maroc. « *Nous sommes arrivés dans une classe pour distribuer du matériels à des enfants de 3 à 5 ans. Ce fut un moment fabuleux et nous avons pu rencontrer les acteurs de la vie locale* », raconte Louis qui gardera longtemps en mémoire les paysages sublimes traversés. Pas moins de 1350 équipages soit 2700 participants se sont engagés dans cette 15<sup>e</sup> édition. Relever le défi, c'est d'abord franchir la ligne d'arrivée. Louis et David sont arrivés en milieu de classement. La chance du débutant ? Certainement pas !

## Equasis : Jean-Pierre Laffaye préside l'« Editorial Board »

Le 6 mars 2012, **Jean-Pierre Laffaye**, directeur des opérations de Cetrappa, a été élu Président de l'Editorial Board d'Equasis, la base de données maritime initiée en 1998 par la Commission Européenne et la France, administrée par l'EMSA. Cet organe de management rassemble les fournisseurs de données (sociétés de classifications, P&I Clubs, IHS Fairplay, les représentants du Memorandum de Paris, les associations d'armateurs, l'OMI... et des utilisateurs). Parmi eux ? Louis Dreyfus Armateurs, impliqué dès la première heure dans la création de cette base de données dont l'accès gratuit permet à tous de disposer d'informations sur un navire, ses déficiences, ses détentions par les Autorités Maritimes des ports visités et de se faire ainsi une opinion sur sa qualité et celle de son manager. L'objectif ? Eradiquer les navires sous normes parmi les 80 000 unités répertoriées. « *Equasis constitue un outil essentiel pour les opérateurs à la recherche de navires de qualité sur le marché de l'affrètement* », a commenté Jean-Pierre Laffaye qui s'est engagé activement dès le début de la démarche et dont l'élection est la reconnaissance du rôle de Louis Dreyfus Armateurs dans la quête d'un shipping de qualité.

## Jour de foot

On ne change pas une équipe qui gagne ! LDA a participé cette année encore au tournoi de football interentreprises sur la pelouse de Clairefontaine le 16 juin dernier. Pas moins de 32 équipes ont répondu présent à cette rencontre parrainée par Luc Sonor et Daniel Bravo et en présence des joueurs Reynald Pedros, Steve Marlet et Amara Simba. L'équipe LDA a disputé trois matchs de poule durant la matinée qui s'est terminée par un bilan mitigé, le résultat n'ayant pas permis à l'équipe de se qualifier pour la phase finale. Les joueurs ont donc joué dans le tableau « consolante » pour le classement allant de la 17<sup>e</sup> à la 32<sup>e</sup> place. L'amélioration des conditions météo conjuguée à l'état d'esprit de l'équipe a permis de redresser la barre et de mieux jouer l'après-midi. Trois victoires et un match nul plus tard, les footballeurs LDA se sont finalement qualifiés pour la finale « consolante »... perdue aux tirs au but. Un match nul, certes, mais les joueurs sont ressortis gagnants au terme de cette journée haute en couleurs dominée par un vrai esprit d'équipe, de la motivation, de la bonne humeur.



De haut en bas : Jean-Pierre Laffaye préside l'Editorial Board d'Equasis. / Nouvelle participation de LDA au tournoi de foot interentreprises. De haut en bas et de gauche à droite : Edouard Louis-Dreyfus, Anthony Provot, Nicolas Winter, Eric Brugneaux, Vincent Diot, Louis Bouvet, Helder Almeida, Jean-Jacques Beugré, Julien Delunel, Louis Chéné, Rémi Leclercq et Frédéric Crot. / From top to bottom: Jean-Pierre Laffaye, chairman of the Editorial Board of Equasis. / The LDA football team (from top to bottom and left to right).

## 06. LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

a student car rally. He and his co-pilot travelled 6,000 kilometres in France, Spain and Morocco, covering some of the distance on board the Nantes-Gijón ferry operated by their sponsor GLD Atlantique. As well as finding out the hard way how to get out of sand drifts, and seeing some fabulous landscape, they learned valuable lessons about mutual aid and solidarity, and distributed school stationery to underprivileged children in Morocco. They were justifiably pleased with their middle of the field finish.

### Equasis: Jean-Pierre Laffaye, chairman of the Editorial Board



Equasis is a free-access database that was set up in 1998 by France and the European Commission.

It collates information about ships' defects and detentions from both public and private providers, including insurers, classification societies, ship owners

and cargo owners, in order to root out substandard vessels from the world's merchant fleet.

Louis Dreyfus Armateurs has always been one of the staunchest supporters of Equasis, and on March 6<sup>th</sup>, in recognition of its efforts to promote quality in shipping, **Jean-Pierre Laffaye**, Cetrappa's head of operations, was elected chairman of the Editorial Board.

### Having a ball

The annual inter-company football tournament at the Clairefontaine National Training Centre would not be complete without the LDA Group team. Under the admiring gaze of several present or former international footballers, the team played disappointingly in the morning matches and failed to make it through to the second round. However, an improvement in the weather boosted morale (and performances) and the team managed to reach the final in the consolation round, only to lose the penalty shoot-out.

## Visite exceptionnelle du site d'assemblage d'Airbus



A Suresnes, les salariés du groupe LDA n'avaient jusqu'à présent qu'une vision assez théorique de l'activité de Fret-Cetam. Depuis le 22 juin dernier, ils n'auront plus jamais la même approche des activités de transport maritime des composants de l'Airbus A380. En effet, à l'initiative du Comité d'Entreprise, une quinzaine de collaborateurs du groupe s'est rendue à Toulouse pour découvrir le site d'assemblage des pièces de l'A380 et rencontrer leurs homologues basés à Toulouse.

Une visite VIP a permis d'aller au plus près de la chaîne de fabrication et de se rendre compte *in situ* des dimensions hors norme de l'appareil.

Durant une heure, les salariés ont découvert toutes les étapes de la production de l'A380 : le terminal multimodal où sont réceptionnées les pièces, le poste de préparation des sous-ensembles, les postes d'assemblage, des Essais Généraux et de Finition avant la mise en vol pour Hambourg où l'avion est équipé commercialement. Ensuite, après la pause déjeuner, les visiteurs se sont rendus Place du Capitole à Toulouse pour avoir un rapide aperçu de la « Ville Rose » avant de parcourir en autocar les 700 hectares sur lesquels s'étendent les différents sites d'Airbus. Une vraie ville dans la ville où apparaissent tour à tour le siège social de la société, le centre de formation des pilotes, les bureaux d'études, les centres de développement, les sites d'assemblages des A320, A350, A330/A340, la zone des essais en vol et les centres de livraisons. Coup de chance, la visite a été ponctuée par un spectacle inédit et majestueux : l'atterrissage d'un Beluga sous les yeux impressionnés des visiteurs. Ce gros porteur transporte, tout comme les rouliers de Fret-Cetam, les pièces des appareils entre les différents sites européens.

Une expérience fabuleuse à renouveler sans attendre ! D'ores et déjà les inscriptions pour une visite l'année prochaine sont ouvertes...

## Rendez-vous sur l'ILE DE BATZ !



Ils ont bravé la neige et le froid pour découvrir l'ILE DE BATZ, l'un des fleurons de la pose de câbles sous-marins d'Alda Marine !

Des sédentaires de LDA ont oublié Suresnes l'espace d'une journée pour se rendre sur la base de chargement de câble

d'Alcatel-Lucent à Calais le 7 février dernier. Sédentaires et navigants s'étaient donnés rendez-vous ce jour-là. Fonctionnement de la passerelle, de la salle des machines, maniement de la charrue, découverte de l'atelier de jointage, la visite impressionne toujours ! Les collaborateurs ont apprécié les explications du commandant **Frédéric Dubois**, sa disponibilité et celle de son équipage. Le navire étant en opération de chargement, les sédentaires ont découvert à quel point la manutention du câble, lové dans les cuves du navire, était si délicate et particulière. Un vrai travail d'orfèvre.

## Taking flight

Knowing that Fret-Cetam transports Airbus A380 parts is one thing. Seeing what happens to those parts is quite another! On 22 June, fifteen LDA Group employees travelled to Toulouse to tour the Airbus site and meet their counterparts based in the "pink city".

After a morning spent exploring the production process from A to Z ("Z" being the departure of the planes for Hamburg, where they are painted and fitted with their cabin interiors), they went on a coach tour of the 700-hectare area housing the Airbus "city within a city", including the company headquarters, the pilot training centre, design offices, development centres, assembly plants for the different Airbus "families", flightline and delivery centre. They were lucky enough to see the landing of an Airbus Beluga - a wide-bodied aircraft which, like the Fret-Cetam ro-ro ferries, is specially designed to carry aircraft parts.



## Seeing how the other half lives

On 7 February, the landlubbers at LDA's Suresnes headquarters were given a glimpse of their seagoing colleagues' lives, braving the snow and freezing temperatures to tour one of Alda Marine's cable-laying vessels as it took on a load of fibre-optic cable in Calais. They were treated to a fascinating visit of the ILE DE BATZ by Captain **Frédéric Dubois**, as he explained, among other things, the delicate art of laying undersea cables.



## 07. SILLAGE / SHIP'S WAKES

### CHARLES LD au secours de quatre marins perdus / *In the doldrums*



Quelles soient heureuses ou tragiques, tous les navigateurs sont confrontés un jour ou l'autre durant leur carrière à toutes sortes d'aventures. A l'automne 1981, le CHARLES LD rentrait du Golfe Persique et avait mis le cap sur Durban en Afrique du Sud lorsqu'il croise sur sa route le ZINGARA, petit voilier en détresse...



Wisconsin, Etats-Unis. **Scott Ohlgren**, 55 ans, est un chef d'entreprise accompli, fabricant de boissons à base de plantes. Pas un jour ne se passe sans qu'il repense à sa triste mésaventure qui a bien failli lui coûter la vie, il y a plus de trente ans.

Sans l'intervention du CHARLES LD, vraquier de Louis Dreyfus Armateurs, et de son commandant **Jean Tonnerre**, il ne serait certainement plus là. Cet apprenti charpentier de 25 ans, avait alors entrepris un voyage de trois ans à la découverte du monde et de ses cultures.

A Durban, il répond à l'annonce d'un skipper d'une soixantaine d'années, **Fred Musgrove**, alors à la recherche de coéquipiers pour naviguer dans le Pacifique à bord de son voilier le ZINGARA.

Scott s'engage alors dans cette aventure maritime sans aucune connaissance de la navigation tout comme les quatre autres membres d'équipage. « *Je pensais qu'il s'agirait d'une superbe croisière sous le soleil passée à se reposer sur le pont. Il n'en fut rien. Dès que nous avons quitté le port, j'ai eu un mauvais pressentiment et j'étais très nerveux. Nous avons tout de suite été confrontés à la furie des éléments avec un ouragan et six jours d'orage sans qu'il nous soit possible de faire demi-tour. Deux voiles se sont déchirées et nous avons chaviré, poussés par des vagues de 11 mètres. Nous étions dans le froid, trempés, fatigués. Nous sommes finalement arrivés sur l'île de la Réunion 23 jours plus tard. Exténués, deux marins ont quitté l'aventure et sont rentrés à Durban en avion. Nous n'étions plus que quatre et nous avons continué notre périple vers l'île Maurice, les Seychelles et Mayotte. Nous n'avions plus d'argent et nous nous sommes dits qu'il était temps de rentrer* », explique Scott.

Le ZINGARA, voilier de 13 mètres, entame alors la descente du canal du Mozambique estimant que quatre jours de navigation suffiraient pour rejoindre Durban. Il n'en fut rien. Après avoir été déchainés, les éléments se sont arrêtés net. Le calme plat a piégé les quatre marins au milieu du canal du Mozambique et les vivres ont commencé à manquer cruellement.

**The great thing about going to sea is that something unexpected always happens. In autumn 1981, for instance, the bulk carrier CHARLES LD had just left the Persian Gulf and was heading towards the South African port of Durban when she came across a small sailing vessel in distress.**

On board the ZINGARA were its skipper, 60-year-old **Fred Musgrove**, and five inexperienced crew members, including a 25-year-old American by the name of **Scott Ohlgren**, who had been working his way around

the world on a three-year trip. When he joined the ZINGARA in Durban, he expected to enjoy "a superb cruise in the sun, spent lolling around on the deck", but it was not to be. As soon as they set sail, a hurricane blew up, bringing in its wake a six-day storm. As it was impossible to turn back, they ploughed on through 11-metre waves and eventually reached Réunion after 23 days of purgatory, despite two torn sails. Two exhausted crew members flew back to Durban, meaning that there were now just four people on board the 13-metre craft. After sailing

« Nous sommes restés bloqués dix jours au milieu de nulle part. Nous écoutions huit chansons en boucle et nous maigrissions à vue d'œil. Nous n'avions plus que du thé et quelques morceaux de sucre. Au dixième jour, dans la nuit, j'ai aperçu les lumières d'un cargo au loin qui allait vers le Sud. Nous les avons contactés par radio et l'officier de quart nous a demandé s'il s'agissait d'une demande officielle d'assistance. Après de longues minutes d'hésitation nous avons répondu par la négative en expliquant que nous avions juste besoin de nourriture. Finalement, nous lui avons dit que nous allions nous débrouiller et le navire a continué sa route », explique Scott.



A son réveil, le commandant Tonnerre examine le rapport de mer de la nuit et décide aussitôt de faire demi-tour et de partir à la rencontre des marins perdus du ZINGARA. Quatre heures plus tard, le CHARLES LD s'est approché du voilier. « Tout l'équipage nous regardait depuis le bastingage et deux

marins filmaient la scène. Ils nous ont envoyé cinq sacs de nourriture : beurre, lait, pain frais, conserves, eau, cigarettes et même deux bouteilles de Vodka... Nous pleurons de joie à l'ouverture de ces gros sacs. J'ai demandé à la radio le nom du capitaine et je lui ai écrit dès mon arrivée à terre pour le remercier », indique Scott bloqué cinq jours supplémentaires au milieu de l'océan avec ses camarades sur le ZINGARA. Sans vivres et sans eau, que seraient devenus ces hommes ? Pour le commandant Jean Tonnerre alors à la barre du CHARLES LD il s'agit d'un non-événement. « Tout le monde est amené un jour ou l'autre à porter assistance à d'autres marins... », conclut-il humblement.

Scott a retrouvé Lenny, coéquipier de cette mésaventure grâce à Facebook, et aujourd'hui il souhaiterait retrouver les films, réalisés depuis le bastingage du CHARLES LD, de l'opération d'avitaillement. Le Mag étant lu par les navigateurs actifs et retraités, il lance ainsi une bouteille à la mer...



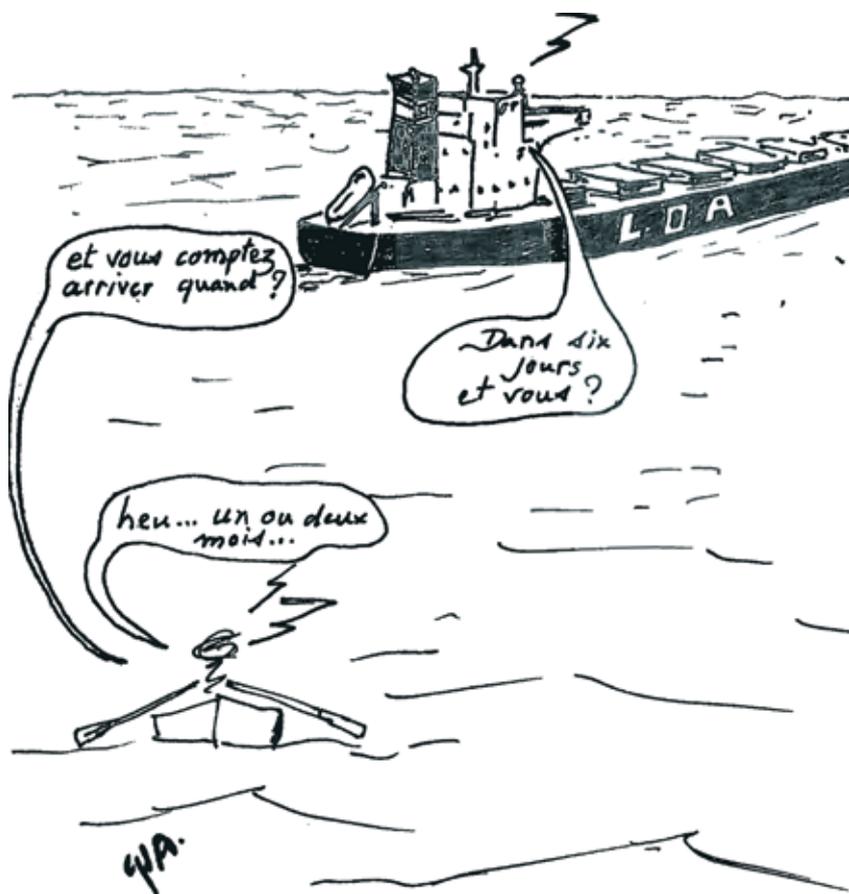
around Mauritius, the Seychelles and Mayotte, they headed back to Durban, having run out of money. But worse was in store for them on their return journey, for although it should only have taken a few days to pass through the Mozambique Channel, the ZINGARA was suddenly becalmed. "We were stuck in the middle of nowhere for ten days, getting visibly thinner, because there was nothing left but tea and a few sugar lumps." When they noticed the lights of a distant cargo ship heading south (the CHARLES LD!), they radioed the officer on watch, who asked them whether they were making an official request for assistance. After much humming and hawing, they eventually answered that they were not, being simply short of food, but when the ship's captain woke up, he nonetheless decided to turn back. "Two sailors filmed the whole scene", recalls Scott. "We were given five bags of food: butter, milk, fresh bread, tinned food, water, cigarettes and even two bottles of vodka. We cried for joy when we opened them. I asked for the captain's name and wrote thanking him as soon as I reached dry land". Thirty years on, Captain **Jean Tonnerre** is keen to play down his role in saving the men on board the ZINGARA which was to remain becalmed for a further five days. "Everyone comes to the assistance of fellow seafarers at one time or another". As for Scott, he has linked up with one of his fellow crew members via Facebook and is keen to track down the two videos.



A Philippe Louis-Dreyfus,  
 qui sait concilier le rêve,  
 la passion et l'aventure  
 maritime et qui, comme  
 moi a su faire sienne  
 la devise parachutiste  
 "Qui ose gagne",  
 avec toute son administration,

Gérard d'Aboville

Mai 2012



Dédicace et dessin de Gérard d'Aboville

## DES SOLUTIONS MARITIMES SUR MESURE



LDA met à la disposition de ses clients et partenaires des navires et des solutions industrielles sur mesure.  
 Une promesse tenue depuis plus d'un siècle grâce à une innovation et une réactivité permanentes, alliées à une expertise reconnue.  
 Une offre adaptée et variée : transport de vracs, projets industriels, transbordement, câbles sous-marins, recherche sismique, remorquage de haute mer, navires rouliers, services réguliers de passagers.

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

