



Louis Dreyfus
ARMATEURS

LEMAG

DÉCEMBRE 2012
DECEMBER 2012



LD Lines et DFDS s'associent *Cooperation between LD Lines and DFDS*

Une première dans les hydroliennes
A first in tidal turbines

Alda Marine s'engage dans l'offshore pétrolier
Alda Marine: new oil & gas activity

A la découverte du BIMCO
Discovering BIMCO

Trois barges en construction pour OMS
Three deck cargo ships under construction for OMS



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

01. / P. 4 À 7 ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

LD Lines - DFDS : « La consolidation du marché du ferry en Manche devenait indispensable » /
"The consolidation of the ferry market in the Channel became necessary"

Parc démonstrateur d'hydroliennes : ça turbine ! / *Tidal farm experiment: riding the currents of change*

02. / P. 8 À 11 SILLAGE / SHIP'S WAKES

La fabuleuse histoire de LD Com / *The amazing success story of LD Com*

03. / P. 12 ZOOM / CLOSE-UP

Petits plats dans les grands sur le CGG SYMPHONY / *Putting on a great spread on the CGG SYMPHONY*

04. / P. 13 À 17 GRAND LARGE / HIGH SEAS

BIMCO. Interview de Torben C. Skaanild, secrétaire général /

BIMCO. Torben C. Skaanild, secretary general

05. / P. 18 À 20 AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

Quand l'Inde révélera tout son potentiel maritime... / *India's maritime potential rises*

OMS investit 35 M USD dans trois barges autopropulsées / *Deck cargo ships investment*

Louis Dreyfus Armateurs à la Sea Tech Week 2012 / *Louis Dreyfus Armateurs partners Sea Tech Week 2012*

Alda Marine s'engage dans l'offshore pétrolier / *Alda Marine takes up oil and gas*

FAIRMOUNT EXPEDITION conduit le MSC FLAMINIA à bon port / *Safe haven*



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

Visite d'Alain Juppé à bord du VILLE DE BORDEAUX / *Alain Juppé visited ro-ro vessel VILLE DE BORDEAUX*

LDA bâtit son nouveau siège social / *LDA builds its new headquarters*

Retraites bien méritées pour Marie-Annick Maillaut et Lucien Bensaid ! / *Well-deserved retirement*

Du vermeil et de l'argent pour cinq collaborateurs / *Five awarded long service medals*





ALAIN LE GUILLARD Directeur Général Opérations

Les partenariats maritimes s'inscrivent dans le long terme

L'avenir de la terre est en mer. Univers à l'attractivité croissante, la mer constitue une réalité économique, sociale et environnementale. Formidable gisement d'emplois dans de nombreux domaines, elle prend une part toujours croissante du PIB tout en offrant des solutions aux problèmes nutritionnels et énergétiques de l'humanité.

Ainsi, de plus en plus d'industriels sont aujourd'hui appelés à exercer directement des activités maritimes. Pourtant, l'univers maritime n'est pas comme les autres. La gestion du risque, celles des hommes, des qualifications et des matériels y sont plus complexes qu'à terre. La mer est un milieu naturellement hostile et fragile. Pour y exercer une activité humaine tout en préservant l'environnement il faut des hommes ayant une longue expérience du milieu marin. Dans cette appréciation du risque, l'anticipation et l'autonomie jouent un rôle essentiel : lorsque le navire subit une avarie, il peut se trouver à plusieurs journées du port le plus proche et même être largement hors de portée des moyens de secours aériens. La croissance exponentielle des procédures de qualité et de sécurité témoigne de l'évolution de la gestion du risque maritime.

Cette double gestion des hommes et du matériel est au cœur du métier d'armateur. Il est l'interlocuteur indispensable des industriels qui souhaitent développer leur activité en mer. Compte tenu de la complexité de l'environnement marin, le partenariat est sans aucun doute la meilleure forme de coopération possible.

Un partenariat maritime commence par la définition précise des besoins afin, d'une part, d'organiser les processus de formation pour développer les savoir-faire nécessaires et, d'autre part, pour adapter les matériels. Cette double démarche est essentielle pour définir une offre économiquement viable. Ensuite, sur le plan opérationnel, chacun se nourrit des savoir-faire de l'autre. Cette symbiose conduit à un fonctionnement optimal des équipes et à une communication transparente entre les partenaires.

A cette indispensable confiance entre les partenaires, s'ajoute la durée de vie importante des investissements maritimes. Une seule conclusion s'impose : les partenariats maritimes doivent s'exprimer sur le long terme.

Alain Le Guillard
Directeur Général
Opérations



Maritime partnerships on the long run

The earth's future is at sea. Constantly growing in attractiveness, the sea represents an economic, social and environmental reality. A formidable potential for jobs in many fields, the sea is taking a growing share in the GDP while offering solutions to mankind's food and energy problems.

Therefore more and more industrialists are led to exercise maritime activities directly. But at sea, managing risks as well as men, qualification and equipment is a more complex exercise than on shore. Men with long-standing experience of the maritime environment are thus needed. In the appreciation of risk, anticipation and autonomy play a key role: when the ship suffers damage, it can be days away from the closest port and even be out of reach of aerial assistance. The exponential increase of quality and security procedures illustrates the evolution of maritime risk management.

The management of men and equipment is at the heart of the shipowner's activity. He is therefore a necessary interlocutor for industrialists who wish to develop their activities at sea. Given the complexity of the marine environment, a partnership is doubtlessly the best possible form of cooperation.

A maritime partnership starts with the precise definition of needs in order to, on the one hand organise training processes to develop the necessary know-how, and on the other hand to adapt the equipment. On an operational level, each one feeds on the know-how of the other. This symbiosis leads to the teams' optimal functioning and to a transparent communication between partners.

The important life span of maritime investments adds to this indispensable trust between partners. Only one conclusion: maritime partnerships must be expressed on the long run.

Alain Le Guillard
Chief Executive Officer
Operations

01. ÉVÉNEMENT / IN DEPTH

LD Lines - DFDS : « La consolidation du marché du ferry en Manche devenait indispensable »



Interview de Gildas Maire, président de LD Lines.

Faillite de SeaFrance, difficultés des acteurs historiques, montée en puissance du tunnel sous la Manche. Le transport maritime en Manche est-il en crise ?

Le transport maritime en Manche traverse effectivement une crise profonde à l'instar de l'économie mondiale. Il est d'autant plus touché qu'il subit la concurrence agressive d'autres modes de transport tels que les vols low-cost ou le tunnel sous la Manche. Par ailleurs, la chute sévère de la parité entre la Livre Sterling et l'Euro a considérablement aggravé les difficultés des compagnies ayant des coûts d'exploitation en euros et des

recettes en sterling.

Ce rapprochement avec DFDS était-il indispensable au maintien d'une activité profitable ?

La crise que traverse l'industrie engendrera inévitablement un phénomène de consolidation du marché. Les acteurs disposant d'une taille critique suffisante seront les mieux placés, non seulement pour faire face à la conjoncture actuelle mais également pour rebondir lorsque la reprise se fera enfin sentir. Il nous semblait dès lors indispensable d'être acteur de cette consolidation en participant à la création d'un leader.

Pourquoi avoir choisi DFDS ? Quel est l'apport du groupe danois ?

Tout d'abord, DFDS présentait la meilleure complémentarité avec l'activité de LD Lines. Ensuite, la présence de DFDS sur le marché du Détroit et notre volonté commune de développement sur Calais, en nous appuyant sur le pavillon français, ont joué un rôle important.

La taille du réseau DFDS et son ambition de développement sur la Méditerranée, où LD Lines est déjà présent, ont également joué en faveur de ce rapprochement. Enfin et surtout, au-delà d'une vision commune sur la stratégie à mener à long terme, nous partageons de nombreuses valeurs.



Cooperation between LD Lines and DFDS

Interview with Gildas Maire, president of LD Lines.

With the end of SeaFrance, the difficulties faced by the established carriers and the Tunnel's increasing influence, is the cross-Channel ferry market in crisis?

Indeed, the cross-Channel ferry market is going through a deep crisis, just like the rest of the world economy. It has been even further impacted by aggressive competition from other forms of transport such as low cost air travel and the Channel Tunnel. Also, the fall in value of the Pound against the Euro has made problems worse for companies with their operating costs in Euros and their earnings in Sterling.

Was the partnership with DFDS vital to maintain a profitable operation?

The crisis affecting the industry will inevitably lead to a consolidation within the market. Those who have a certain critical mass will be best placed not just to face the current situation but also to rebound once the upturn finally comes around. Consequently, it seemed vital to us to be part of that consolidation by contributing to the creation of a market leader.

Why DFDS? What does the Danish group bring to the partnership?

First of all, in terms of complementing LD Lines' activities, DFDS was the best choice. Furthermore, DFDS' presence in the cross-Channel market and our common desire to develop the Calais route using French-flagged vessels were important factors. The size of the DFDS route network and its ambition to expand in the Mediterranean, a sector where LD Lines is already present, also pleaded in favour of the partnership. Last but not least, in addition to sharing the same vision on long-term strategy, we also share a considerable number of values.

What does the joint venture cover?

It covers LD Lines' activities plus DFDS' operations in the English Channel. The new structure therefore includes the following routes: Calais/Dover, Dunkirk/Dover, Le Havre/Portsmouth, Dieppe/Newhaven, Marseilles/Tunis.



Quel est le périmètre de la joint-venture ?

Elle englobe les activités de LD Lines ainsi que les opérations de DFDS sur le Détroit du Pas-de-Calais. La nouvelle structure comprend donc les lignes suivantes : Calais/Douvres, Dunkerque/Douvres, Le Havre/Portsmouth, Dieppe/Newhaven, Marseille/Tunis.

Pourriez-vous détailler la flotte de la nouvelle entité et les évolutions possibles de l'offre de transport ?

Nous disposons d'une flotte de neuf navires dont cinq sous pavillon français. Quatre sont détenus en propriété, quatre sont affrétés coque-nue et une unité est affrétée à temps.

Pour quelles raisons avez-vous décidé de garder la totale maîtrise de la ligne Nantes-Gijón ?

Cette ligne fait l'objet d'une convention internationale signée avec les Etats français et espagnol. La structure capitalistique de cette opération doit rester stable pendant la durée du contrat. Nous avons donc préféré en conserver la maîtrise, ce qui n'exclut pas une coopération commerciale avec nos partenaires notamment via leur filiale logistique.

**Quelle est la nouvelle gouvernance ? Nombre de salariés, chiffre d'affaires prévisionnel pour 2013.**

Une holding détenue à hauteur de 82 % / 18 % par DFDS et LDA a été constituée. Cette holding est l'unique actionnaire des deux entités opérationnelles qui opèrent les navires sous pavillon français et sous pavillon britannique. L'entité française emploie près de 700 personnes dont environ 500 marins. Le CA généré en 2013 dépassera les 250 M€ sur l'ensemble des cinq lignes concernées.

Combien de passagers et fret prévus en 2013 pour la nouvelle entité ?

Nous prévoyons de transporter plus de 4 millions de passagers et plus de 750 000 camions en 2013.

“ Une vision commune sur le long terme ”**Interview de Niels Smedegaard, Président directeur général de DFDS.****Quelle est la genèse du rapprochement avec LD Lines ?**

Plusieurs facteurs ont été déterminants dans notre décision d'unir nos forces avec LD Lines.

La consolidation du marché du ferry en Manche devenait indispensable. Les développements récents en ce domaine confortent cette nécessité de rapprochement. En outre, nous sommes conscients à la

fois du savoir-faire et des compétences du personnel expérimenté et qualifié de LD Lines, véritable relai de croissance sur cet important marché français. Enfin, la liaison Marseille-Tunis joue un rôle de tremplin pour pénétrer le marché Méditerranéen, une zone où DFDS n'a que peu d'expérience. Par conséquent, le rapprochement avec les équipes de LD Lines devrait engendrer des bénéfices réciproques.

Can you give us details of the new entity's fleet and changes that might be made to the service offer?

We have a fleet of nine ships of which five are under French flag. Four are wholly-owned, four are bareboat chartered and one is on a time charter.

What was the reason for retaining full control of the Nantes-Gijón line?

This line is covered by an international convention

signed between France and Spain. The capital structure of the line must remain unchanged throughout the contract's term. This is why we preferred to retain control of it. However, this does not rule out working with our partners on the sales side, in particular through their logistics arm.

How is the new entity governed? What are the provisional staff numbers and expected turnover for 2013?

We have set up a holding company owned 82%/18% by DFDS and LDA, respectively. This holding company is the sole shareholder of the two operational entities operating the French and British-flagged ships. The French side employs around 700 staff, of whom roughly 500 are seamen. Turnover in 2013 is expected to exceed €250 M for the five routes concerned.

What are the forecast freight and passenger figures for the new entity in 2013?

In 2013, we expect to carry more than four million passengers and in excess of 750,000 trucks.





Que représente actuellement l'activité transmanche au sein du groupe DFDS Seaways ?

Historiquement, le trafic maritime entre la France et le Royaume-Uni a toujours été l'un des principaux marchés européens. Les échanges entre les deux pays reposeront encore longtemps sur ce mode de transport.

Avec la flambée du prix du combustible, les règlements sur les émissions de soufre et autres coûts, la tendance actuelle est à l'optimisation des routes maritimes. Autant de raisons conduisant DFDS à afficher des ambitions européennes tout en étant fortement présent sur cette zone qui constitue l'un des quatre piliers de la division transport maritime du groupe.

“ Le report modal, j'y crois sous certaines conditions ”

Croyez-vous au développement des autoroutes maritimes transméditerranéennes ? La taxe poids lourds prévue en 2013 favorisera-t-elle un report modal ?

Oui, j'y crois sous certaines conditions. Cet objectif politique de report modal s'inscrit dans le cadre du programme européen Marco Polo visant à transférer une partie du fret de la route vers le maritime. Il s'agit de faire sauter les goulets d'étranglement et de réduire la congestion des infrastructures routières. Il est donc logique d'optimiser les capacités de transport maritime. Néanmoins, ce phénomène risque d'être malheureusement contrebalancé par les nouvelles réglementations, en particulier celle sur le combustible avec un taux de soufre inférieur à 0,1 % sur les routes maritimes d'Europe du Nord.

Si nous parvenons à trouver des solutions à ces nouveaux défis, nous serons en capacité de générer un report modal vers la mer bénéfique à la fois pour notre société et pour l'industrie maritime.



Do you believe in the development of transmediterranean maritime highways? Will heavy truck taxation in 2013 encourage modal shift?

Yes, I believe – conditionally – in a modal shift from land to sea. This is a politically supported goal of EU's Marco Polo programme, which aims at taking some of the traffic off the stressed shore-based infrastructure.

Society is burdened by a great number of bottlenecks and congestion in the road infrastructure so it makes

Interview with Niels Smedegaard, DFDS President & CEO

What is the origin of the merger with LD Lines?

There were some major arguments for our wish to join forces with LD Lines. One was to drive a necessary consolidation of the ferry business in the Channel, and I believe that recent developments have documented the need for this. Furthermore, we saw that the knowhow and competencies of the experienced and skilled staff of LD Lines, would provide us with a platform to develop a stronger position in the important French market. Finally, the route Marseilles-Tunis is a very good stepping stone for entering the Mediterranean, which is yet a market where DFDS has little experience. Therefore we saw great benefit in building on the experiences and competencies of the LD Lines colleagues by getting the two organisations under the same roof.

What does the cross-Channel activity currently represent within DFDS Seaways group?

The traffic between France and the UK has historically been one of the main European travel and transport veins, and it will continue to be so. With increasing costs for bunkers, sulphur regulations and other costs, there will be a tendency to seek towards the shorter crossings, and therefore there are good reasons for a company with European ambitions like DFDS to be strongly represented in this area. Today, it is one of the four main pillars of DFDS.



sense to utilise the transport capacity on sea much better than today. However, this is unfortunately counter balanced by new regulations, such as the demand for using bunker with less than 0.1% sulphur on shipping routes in Northern Europe, which will increase bunkers costs and push transport volumes from sea to land. If we succeed in finding efficient solutions to such challenges, I believe we will be able to create a modal shift from land to sea that will be a benefit to society as well as to shipping.

Parc démonstrateur d'hydroliennes Ça turbine !

Produire de l'électricité à partir de l'énergie des courants de marée... Une première mondiale pour EDF qui développe un parc hydrolien démonstrateur au large de l'île de Bréhat en Bretagne. Le groupe français a confié à LD TravOcean la pose et l'ensouillage du câble export.

Plus de huit mois auront été nécessaires aux équipes de LD TravOcean pour préparer l'atterrage, la pose et l'ensouillage de 16 km de câble de puissance. A sa mise en service, il transportera jusqu'à terre l'énergie que produiront quatre hydroliennes posées par 40 m de fond au large de l'île de Bréhat. Le site, sélectionné pour les fortes vitesses des courants de marée, rendait d'autant plus complexes les opérations de pose. « *La procédure a dû être adaptée. La barge a été positionnée perpendiculairement au tracé du câble pour réduire les efforts dus au courant* », explique **Julien Chéfdrué**, chef de projet chez LD TravOcean, qui a supervisé toutes les opérations depuis la barge.

Au terme d'une dizaine de jours à la manutention des 16 km de câble sur la base de Dunkerque, la barge STEMAT 89 a levé l'ancre en direction de Paimpol.

A bord, une équipe composée d'une soixantaine de personnes : des marins bien entendu, dont 27 spécialistes de LD TravOcean et dix plongeurs dont la mission consistait à engager le câble dans la trancheuse.

Les opérations ont débuté le 8 juin 2012 en baie de Launay sur la commune de Ploubazlanec. La STEMAT 89, positionnée à 800 m du rivage, a déroulé le câble donnant le coup d'envoi de l'atterrage, opération consistant à tirer le câble à terre. Le câble, flotté en surface, a été tiré par des remorqueurs jusqu'à la plage puis l'aussière a été passée à une tractopelle. Une fois enterré, le câble est relié à un transformateur avant d'alimenter le réseau en électricité.

Une ensouilleuse à bras de jetting a creusé les 800 premiers mètres, sur la zone de marnage, pour enfouir le câble. Au-delà, le relai a été passé à la « TM03 », une trancheuse qui a enterré le câble à un mètre de profondeur et sur une distance de 4,2 km. EDF et LD TravOcean ont dû ensuite composer avec une contrainte de taille...

Les fonds marins, particulièrement accidentés sur la zone, sont constitués de granit. Impossible de percer la pierre. Il a donc fallu concevoir un système pour protéger le câble posé au fond et le mettre à l'abri des courants et de la circulation maritime sur une dizaine de kilomètres. « *Nous avons équipé le câble de coquilles en fonte sur la zone non ensouillée. D'un poids de 60 kg/m,*

les coquilles ont pour effet d'augmenter considérablement le poids du câble. Lesté, il est ainsi stabilisé et protégé », détaille Julien Chéfdrué.

Une fois les opérations d'ensouillage achevées, le câble a été abandonné au fond de la Manche en attendant son prochain raccordement au convertisseur sous-marin chargé de transformer le courant produit par les hydroliennes en courant continu haute tension. Quant à la première hydrolienne, testée fin 2011 durant trois mois, elle devrait être immergée en 2013 pour de nouveaux tests.

Tidal farm experiment: riding the currents of change

Producing electricity from tidal currents' energy represents a worldwide premiere for EDF, who developed a tidal farm experiment off the coast of the Ile de Bréhat, in Brittany. The French group entrusted the installation and burial of the export cable to LD TravOcean.

More than eight months were needed for both the Marseilles and Dunkirk teams of LD TravOcean to

prepare the installation and burial of a 16-kilometer long power cable. A cable like no other... Indeed this cable will export to shore the energy produced by four hydro turbines designed by OpenHydro, by a depth of 40 meters off the coast of the Ile de Bréhat.

The site, selected for the strength and speed of its tidal currents, rendered

the laying operations all the more complex. "The procedure had to be adapted. The barge was positioned perpendicularly to the cable in order to reduce the resistance caused by the current" explains **Julien Chéfdrué**, project manager for LD TravOcean, who supervised all the operations from the barge.

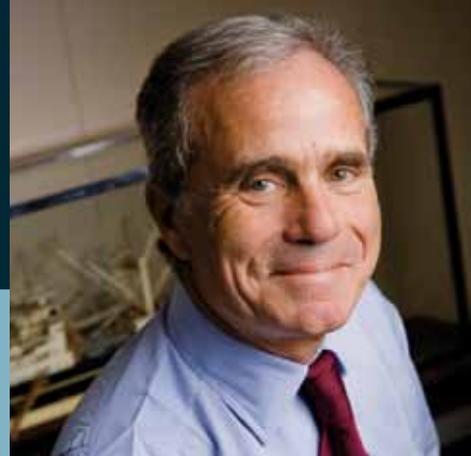
The LD TravOcean teams then came into play in Dunkirk, to prepare the mission at LD TravOcean's operational base. There, the barge was coupled with the STEMAT 89 installation barge in order to transship the cable by means of a motorised pulley. Ten days were needed to load the 16-kilometer cable in the barge's storage tank together with the necessary cable laying and protection equipment before sailing towards Paimpol with sixty people on board, including 27 specialists from LD TravOcean and ten divers.

Operations began on June 8th 2012 in the Launay Bay near Ploubazlanec. Positioned 800 meters at sea, the barge began to unroll the cable pulled to shore by tugboats. Once buried by heavy-duty trenchers, the cable is linked to a transformer and to the network. In order to protect it from currents and maritime traffic over ten kilometers, "we had to equip the cable with cast-iron shells".



02. SILLAGE / SHIP'S WAKES

La fabuleuse histoire de LD Com / *The amazing success story of LD Com*



En 1998, Louis Dreyfus Armateurs se lance dans l'aventure de la pose de câbles en fibre optique pour le compte de tiers opérateurs de télécommunications. A l'aube de l'essor d'Internet, l'armement a eu une idée de génie : poser des câbles pour son propre compte. L'armateur s'est alors diversifié pour devenir lui-même opérateur de télécom. Retour sur dix années au terme desquelles l'entreprise réalisera une création de valeur record...

Rarement une entreprise française a généré autant de valeur en si peu de temps. Au moment de sa vente en 2008, la société âgée de dix ans valait plus que certains grands groupes du CAC 40 ! Un cas d'école enseigné aujourd'hui aux élèves de grandes écoles de management.

L'aventure LD Câble – LD Com débute en 1998 pour s'achever, presque jour pour jour, dix ans plus tard en 2008.

C'est avec un enthousiasme non feint que **Philippe Louis-Dreyfus**, président de Louis Dreyfus Armateurs, **Jacques Veyrat**, directeur général de la compagnie à l'époque et **Jean-Pierre Bivaud**, ancien directeur général de LD TravOcean, ont accepté de raconter cette fabuleuse aventure dans laquelle ils se sont lancés presque par hasard...

Coup de fil, coup de maître...

« Un grand groupe de télécommunications américain, MCI WorldCom, qui s'intéressait au marché français, nous a contactés en 1998 car nous avons une société à Marseille spécialisée dans la pose de câbles », se souvient Philippe Louis-Dreyfus. Malheureusement, MCI WorldCom rejette la première offre portant sur l'ensouillage de câbles dans la Seine estimant les tarifs du prestataire bien trop élevés. Au lieu de baisser les bras, Jacques Veyrat retrouse ses manches et sollicite un entretien avec le représentant européen

de MCI WorldCom. « Je lui ai expliqué que nous pouvions mener à bien la totalité du chantier à un prix nettement inférieur à la première offre. Etonné, le représentant me demande comment une telle chose est possible. Au lieu de poser un seul câble dans le fleuve pour son compte, je lui propose d'en poser deux : un pour eux et un pour nous. Nous étions aux prémices du développement d'Internet et nous pensions que ce deuxième câble en fibre optique trouverait rapidement une utilité », raconte Jacques Veyrat songeant que la commercialisation du second câble permettrait de



In 1998, Louis Dreyfus Armateurs enters the fiber optic cable laying adventure on behalf of telecom operators. At the dawn of the Internet's development, the Shipping Division came up with a brilliant idea: to lay cables for its own use. The shipowner then diversified its activities to itself become a telecom operator. Let's look back at the 10 years during which the company would set a record in terms of creation of value...

Rarely has a French company generated so much value in such a short time. When sold in 2008, the 10 year old company was worth more than some CAC 40 groups! Today this case study is taught to students of major management schools. The LD Câble-LD Com adventure begins in 1998 and ends 10 years later in 2008, almost to the day. It is with great enthusiasm that **Philippe Louis-Dreyfus**, president of Louis Dreyfus Armateurs, **Jacques Veyrat**, the company CEO at the time and **Jean-Pierre Bivaud**, former managing director of LD TravOcean, agreed to tell the fabulous story they took part in, almost by luck...

compenser les investissements engagés et donc d'abaisser de manière sensible le prix pour conquérir ce fameux prospect américain. Banco ! MCI WorldCom accepte la proposition.

Il s'agissait alors d'ensouiller les câbles fabriqués par l'usine Alcatel de Calais (devenue depuis Alcatel-Lucent) entre le quartier de la Défense à Paris et les écluses de Suresnes.

Louis Dreyfus Armateurs s'empresse alors de créer deux filiales, LD Câble et LD Com dont les premiers salariés ne sont autres que... d'anciens navigants ! L'aventure commence et les marins sont sur le pont.

Preuve que Jacques Veyrat était aux avant-postes de l'explosion des télécommunications, à mi-parcours du chantier, il reçoit un appel qui changera la destinée de la petite filiale.

« *Viatel, un autre opérateur américain me contacte car il avait entendu parler de ce câble en fibre optique que nous étions en train de poser. Il s'est montré extrêmement intéressé par l'achat des fibres de ce deuxième câble. Je n'avais alors aucune idée des prix et je lui ai fait une offre supérieure à la totalité du coût du chantier. Après simplement une demi-heure de réflexion, le représentant de Viatel me rappelle et accepte mon offre. Et il m'explique les vellétés d'expansion de son groupe désireux de connecter la France, la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne* ».

Depuis Marseille, LD TravOcean, spécialisée dans la pose de câbles en mer par petits fonds, se met en ordre de bataille pour attaquer les chantiers de la décennie : « *MCI WorldCom était très pressé. Poser du câble n'est pas une mince affaire, cela nécessite d'obtenir de nombreuses autorisations administratives* », explique Jean-Pierre Bivaud, alors aux manettes de LD TravOcean.

Et là, deuxième coup de maître ! Louis Dreyfus Armateurs découvre l'imposant réseau de 7000 km de canaux, voies navigables et berges qui traversent les grandes villes de France. Voies Navigables de France (VNF) devient l'interlocuteur unique pour toutes les autorisations.

Depuis les quais de Seine, les trois hommes entreprennent alors de mailler l'ensemble du territoire français en fibre optique en exploitant la voie d'eau.

« *Par ce biais, nous n'avions qu'un seul interlocuteur administratif, ce qui est un plus indéniable !* », raconte avec malice Philippe Louis-Dreyfus, soutenant



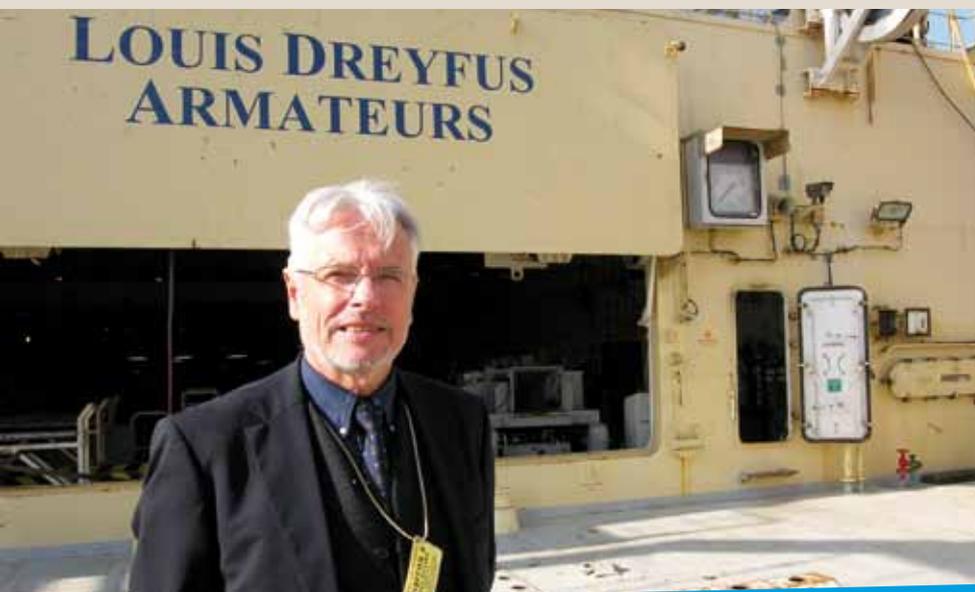
A master move

"A major American telecom group, MCI Worldcom, interested in the French market, contacted us in 1998 because we had in Marseilles a company specialising in cable laying activities", remembers Philippe Louis-Dreyfus. Unfortunately, MCI Worldcom rejects the first offer consisting of cable burials in the Seine river, considered much too expensive. Far from renouncing, Jacques Veyrat asks for a meeting with MCI Worldcom's European representative. "I explained to him that we could finalise the entire project at a significantly lower price than the first offer. Surprised, the representative asked how such a feat was possible. Instead of laying only one cable on their behalf, I suggested laying two: one for them, and one for us. We were then at the Internet's dawn, and we thought this second fiber optic cable would quickly

find its use", says Jacques Veyrat, who thought this second cable would compensate the investments made and therefore could significantly lower the price to win the American prospect. And it worked!

The project consisted in burying cables manufactured by Alcatel-Lucent between the business district of La Défense and the locks in Suresnes, both on the outskirts of Paris. Louis Dreyfus Armateurs subsequently created two subsidiaries, LD Câble and LD Com, their workforce consisted of former seagoing personnel. Make way for adventure! Proof that Jacques Veyrat was on the forefront of the telecoms' expansion, half way through the project, he received a call that will change the small subsidiary's destiny. *"Viatel, another American operator contacted me as they had heard about this fiber optic cable we were laying. They proved to be extremely interested in this second cable. At the time I didn't have the slightest idea of the market price, and I made an offer superior to the total cost of the project. Only half an hour later, Viatel's representative called back and accepted the offer. He then proceeded to explain the expansion strategy of the group, looking to connect France, UK, Germany, Italy and Spain."* In Marseilles, LD TravOcean, specializing in cable laying in shallow waters, makes arrangements to launch the project of the decade. *"MCI WorldCom was eager to start. Laying cables is not child's play, it demands many administrative authorisations"* explains Jean-Pierre Bivaud, then MD of LD TravOcean.

And then came the second master move! Louis Dreyfus Armateurs discovered the imposing 7,000 kilometre long network of canals, waterways and river banks crossing the major French cities. Voies Navigables de France (VNF), a French state company, became the





le projet de Jacques Veyrat de câbler l'Hexagone. VNF, à qui il est d'ailleurs proposé de prendre une participation dans LD Com, est amené à décliner et le regrettera vivement par la suite !

De par son métier d'ensouilleur de câbles sous-marins LD TravOcean avait noué des relations privilégiées avec la société Marais et son dirigeant **Daniel Rivard** pour la « marinsation » des outils de tranchage terrestre. Daniel Rivard jouera également un rôle clé dans cette aventure.

Autofinancement

« Nous avons constitué une équipe à Paris autour de LD Câble, spécialiste des infrastructures. L'entreprise a très rapidement évolué au point d'employer 500 personnes et de réaliser plusieurs centaines de millions d'euros de chiffre d'affaires dès la première année. Nous sommes partis fort ! Les câbles que nous posions étaient commercialisés immédiatement. Nous financions l'extension

du réseau en vendant de la fibre aux opérateurs », se plaît à raconter Jacques Veyrat. Près de 500 millions d'euros par an sont engagés dans l'aménagement des infrastructures. En quelques années, plusieurs milliards seront engloutis dans la terre.

Bien que colossaux, les investissements dans le déploiement de la fibre sont réalisés sans recours au crédit. L'appétit des opérateurs de télécommunication suffit à financer les infrastructures. Louis Dreyfus Armateurs développe également une filiale tournée vers les services avec LD Com.



sole interlocutor for all the necessary authorisations. From the banks of the Seine river, the three men undertook the construction of the fiber optic network across France using its many waterways.

"Consequently we had a single administrative interlocutor, an undeniable advantage", says archly Philippe Louis-Dreyfus, supporting Jacques Veyrat's project of covering the entire country. VNF would later deeply regret not taking a participation in LD Com, as it was initially offered. Since its activity consisted in burying underwater cables, LD TravOcean built a privileged relationship with the company Marais and its president **Daniel Rivard**, in order to adapt the slicing tools to the maritime environment. Daniel Rivard will also play a key role in this adventure.

Self-financing

"We formed a team in Paris for LD Câble, the infrastructure specialist. The company rapidly grew to the point of employing 500 people and achieving a turnover of several hundred million euros during its first year. We really hit the ground running! The cables we were laying were immediately sold. We were financing the network expansion by selling fiber to operators", recounts pleasantly Jacques Veyrat. Nearly 500 million euros per year were invested in the planning of the facilities. Within a few years, several billions are buried in the ground.

Despite being huge investments, the fiber optic network was not financed through credit. The telecom operators' appetite was sufficient to finance the facilities. Simultaneously, Louis Dreyfus Armateurs also develops a service oriented subsidiary with LD Com.

A third of the French network built by LD Câble

Everything went quickly. LD Câble landed several contracts, and within three years, between 15,000 and 20,000 kilometres are laid along the French rivers and waterways banks to equip large cities as well as more modest ones. This network still supports a third of the national communications.

The importance taken by these two subsidiaries became such that, Louis Dreyfus Armateurs decides in 2000 to transfer LD Com and LD Câble to the family holding, LD SAS. "The activity was such that I had to leave Louis Dreyfus Armateurs regretfully, to devote myself completely to telecommunications" explains Jacques Veyrat.

The year 2000 would prove to be a milestone in this adventure: the Internet bubble burst and the start of a conjuncture reversal. In 2001, Viatel, the company through which success had arrived, filed for

Un tiers du réseau français construit par LD Câble

Tout va très vite. LD Câble enchaîne les contrats et, en trois ans, entre 15 000 et 20 000 kilomètres seront ainsi déroulés dans les fleuves et le long des berges françaises, pour équiper grandes agglomérations et communes de taille plus modeste. Ce réseau supporte encore à ce jour un tiers des communications nationales.

Compte tenu de l'importance prise par ces deux filiales, Louis Dreyfus Armateurs décide en 2000 de transférer LD Câble et LD Com vers la holding familiale, LD SAS.

« L'activité était telle que j'ai dû quitter à regret Louis Dreyfus Armateurs pour me consacrer pleinement à la communication », explique Jacques Veyrat.

L'année 2000 marquera un tournant dans cette aventure avec l'éclatement de la bulle internet et les prémices d'un retournement de conjoncture.

En 2001, Viatel, par qui le succès est arrivé, dépose le bilan. « Tous nos clients ont commencé à avoir de sérieux problèmes d'argent. Ils ne pouvaient plus nous payer et nous les reprenions pour un euro. Nous sommes alors devenus opérateur de télécommunications », ajoute Jacques Veyrat.

LD Com grandit par croissance externe

en reprenant tour à tour Kertel, Belgacom France, Kaptech, Firstmark, Siris SA, Club Internet, 9 Telecom, Cegetel, AOL pour ne citer que les principaux. Toujours un même principe : acquérir des clients et les transférer sur son réseau.

SFR au capital

A la tête de la holding, Robert Louis-Dreyfus décide alors de rebaptiser l'ensemble 9 Telecom, la marque la plus populaire à l'époque. Pour générer encore plus de valeur, il décide en 2006 de l'introduire sur le marché boursier. Un vrai succès. SFR prend des parts au capital et les valorisations atteignent des sommets.

« SFR ne souhaitait pas que nous développions une activité vers les mobiles. C'était devenu un problème », se souvient Jacques Veyrat.

Pour Philippe Louis-Dreyfus, « le moment était venu de vendre. Nous avons su nous montrer raisonnables et sortir lorsque le vent s'est mis à tourner ». La transaction avec SFR valorisait LD Com à 8 milliards d'euros. « Il s'agit d'une des plus belles aventures industrielles et financières du 21e siècle. Une aventure qui a duré dix ans jour pour jour », commente le président.

Une valeur supérieure à celle de Free aujourd'hui !

Des regrets ? Aucun. Bien au contraire ! Ces dix glorieuses ont démontré l'inventivité des équipes marines, ce qui a impressionné Alcatel. Une aventure s'achève, une autre débute ensuite avec le fameux fabricant de réseaux de télécommunications en fibre optique... ! Alcatel et Louis Dreyfus Armateurs se rapprochent et créent une filiale commune Alda Marine, spécialiste de la pose en mer de câbles en fibre optique. « Alda Marine s'est développée dans la continuité de notre vision stratégique qui consistait à poser des câbles d'énergie et des câbles en fibre optique. Au sein de LD TravOcean, nous avons toujours eu une forte culture "projets", tremplin au développement de nouvelles activités pour LDA », souligne Jean-Pierre Bivaud, responsable depuis le 1er janvier 2012 de l'activité Energies Marines Renouvelables. Pour Jacques Veyrat, qui préside aujourd'hui la société Impala, et pour Philippe Louis-Dreyfus, cette fabuleuse histoire démontre que le savoir-faire des armateurs, reposant sur la réactivité et la créativité des équipes, permet de créer de la valeur bien au-delà des mers !

02. SILLAGE / SHIP'S WAKES



bankruptcy. "All our clients started to have serious cash problems. They couldn't pay us anymore, and we bought them for a single euro. We then became a telecom operator", adds Jacques Veyrat. LD Com grows externally after acquiring successively Kertel, Belgacom France, Kaptech, Firstmark, Siris SA, Club Internet, 9 Telecom, Cegetel, AOL to name only a few. With the same principle always at work: acquiring clients and transferring them on LD Com's network.

SFR enters capital

At the head of the holding, Robert Louis-Dreyfus then decides to rename the entity 9 Telecom, the most popular brand at that time. To generate even more value, he decides in 2006 to introduce it on the stock exchange. A true success. SFR takes shares in the capital, and their values surge to new heights. "SFR didn't want us to develop a mobile phone activity. This became a problem" recalls Jacques Veyrat.

For Philippe Louis-Dreyfus, "It was time to sell. We managed to remain reasonable and to get out when the wind started to change". The transaction with SFR reached the summit. "It is one of the most beautiful industrial and financial adventures of the 21st century. An adventure that span 10 years to the day", comments the president. A value superior to that of Free today! Regrets? None. On the contrary! This glorious decade has proven the inventiveness of our marine teams, which highly impressed Alcatel. An adventure ends, and another one begins with the famous fiber optic telecom network manufacturer...! Alcatel and Louis Dreyfus Armateurs create a joint subsidiary Alda Marine, specialising in underwater fiber optic cables installations. "Alda Marine's development expresses the continuity of our strategic vision, consisting in laying energy and fiber optic cables. Within LD TravOcean, we've always had a strong 'projects oriented' culture, springboard of new activities' development for LDA", underlines Jean-Pierre Bivaud in charge of the renewable marine energies since January 1st 2012. For Jacques Veyrat, who today presides over the company Impala, and for Philippe L-D, this incredible story demonstrates how the ship-owners' know-how, relying on its teams' responsiveness and creativity, is able to create value beyond the seas.

03. ZOOM / CLOSE-UP

Petits plats dans les grands sur le CGG SYMPHONY /

Putting on a great spread on the CGG SYMPHONY



Dans les coursives du CGG SYMPHONY, une bonne odeur de chocolat se dégage. Une bonne nourriture a toujours été indispensable à la cohésion de l'équipage, c'est pourquoi nous avons décidé de pousser la porte de la cuisine de ce navire sismique, à la rencontre du chef et du pâtissier. Pour le Mag, ils racontent leur quotidien...



« Pas toujours facile de cuisiner avec des creux de plusieurs mètres. Pas de soupe les jours de tempête sinon tout part à la renverse ! », s'exclame le chef cuisinier, **Danilo Nogal**. 27 ans qu'il cuisine tout en navigant.

« J'ai participé à de nombreux séminaires culinaires. J'ai démarré ma carrière en 1976 dans un hôtel à Manille puis j'ai rejoint les hôtels Mandarin et Peninsula Oriental et la société de catering Via Mare. J'ai débuté comme sous chef sur une compagnie de croisière à Manille ; j'ai ensuite eu le privilège de naviguer sur les navires Paquet puis pour les compagnies Phoenix, Suncrosses, Thomson Cruises et Louis Cruise Line. Après avoir quitté les croisières en 2010, j'ai rejoint Louis Dreyfus Armateurs. J'ai commencé

sur les navires câbliers puis, en 2011, je suis parti sur les sismiques », raconte Danilo. Rien de tel que la croisière pour apprendre les ficelles du métier et régaler chaque jour les papilles de milliers de passagers. A présent, il met son savoir-faire au service de quelques dizaines de navigants et géophysiciens de CGGVeritas. La journée débute dès 5 heures du matin avec la préparation du petit déjeuner. Jusqu'à 13 heures Danilo, son second, **Alojado Rovimin**, et **Roel Damo**, le pâtissier du bord, s'activent à couper la viande, cuisiner les poissons, trier les légumes, préparer du bon pain et des gâteaux. Après une pause bien méritée jusqu'à 16 heures, ils reprennent leur marathon culinaire jusqu'à 20 heures pour préparer le dîner. La cuisine du monde ? C'est son affaire. Lorsqu'il élabore une série de menus pour quinze jours, Danilo ne manque pas d'alterner des bons petits plats européens, indiens, philippins. Sa spécialité ? « Je sais bien cuisiner le bœuf Wellington et la bisque », souligne Danilo préparant un bœuf carottes sur fond de musique. Malgré la chaleur que dégagent les

fourneaux, malgré les aléas de la météo, la bonne humeur reste de mise dans la cuisine. Les marins apprécient tout particulièrement les pâtisseries de Roel. Son tiramisu, sa tarte aux myrtilles ou encore ses brownies tout chauds emportent l'adhésion de tous ! Roel Damo apprécie les voyages. Après une première expérience à terre dans les hôtels, il envoie son CV à une compagnie de croisière. Depuis, il n'a cessé de naviguer et de découvrir de nombreux pays. « Je suis même allé en Antarctique, se plaît-il à raconter. J'ai navigué sur les paquebots ce qui me donnait l'opportunité de faire de belles escales ». Lassé de ce rythme soutenu à nourrir des croisiéristes matin et soir, Roel rêvait de découvrir un autre univers, celui de la navigation offshore. « Certes, ces navires nécessitent moins d'assiettes à préparer mais les escales sont rares », ajoute Roel qui a su transposer son savoir-faire acquis sur les paquebots aux navires de commerce. A tel point que les marins le redoutent en



même temps car à force de goûter à ses douceurs ils risquent l'embonpoint... « Ils ont du mal à se retenir face à mes gâteaux. Ils se font violence mais ne résistent pas à mes brownies », souligne-t-il un brin amusé.

In the passageways of the CGG SYMPHONY, a nice smell of chocolate fills the air. Good food has always been paramount to the crew's cohesion, which is why we decided to meet with the cooking team. For the Mag, they tell us about their daily life...

"No soup on stormy days, otherwise everything is lost!" warns the chef, **Danilo Nogal** who has been cooking while navigating for 27 years. "After starting my career in 1976 in a hotel in Manilla, I had the privilege of navigating with many cruise companies. I then joined Louis Dreyfus Armateurs in 2010 and started working on cable laying vessels". Nowadays, his know-how serves the seagoing personnel and CGGVeritas' geophysicists. Until 1 pm Danilo and his second –

Alojado Rovimin, and **Roel Damo** – the pastry cook, bustle about mincing meat, cooking fish, making fine bread and cakes. After a well-earned break until 4 pm, they resume their cooking marathon until 8 pm to prepare dinner. After a first experience at shore in hotels, Roel sent his CV to a cruise company and never stopped travelling since. "I even went to Antarctica", he pleasingly recounts. The seagoing personnel particularly enjoy Roel's pasteries. His tiramisu, blueberry tart or his warm brownies are unanimously appreciated. "They are having a hard time keeping away from my cakes. They try hard, but they can't resist my brownies" he amusingly underlines.

04. GRAND LARGE / HIGH SEAS

BIMCO :
The Baltic and International Maritime Council



BIMCO

Au début du XXème siècle, un important trafic de bois transitait par les ports de la mer Baltique et en mer Blanche. L'entrée en flotte des navires à vapeur et l'arrivée sur ce marché de nouveaux acteurs ont considérablement augmenté les capacités de transport avec pour conséquence la forte chute des taux de fret dont ont particulièrement souffert les armateurs spécialisés dans le transport de bois, de poteaux de mine et de charbon.

En 1905, Thomas Cairns, armateur installé à Newcastle sur la rivièrè Tyne, et Johan Hansen de la compagnie danoise C.K. Hansen à Copenhague, ont jeté les bases d'une coopération, préférable à une concurrence féroce. Certes, les deux hommes n'avaient pas la capacité d'infléchir le prix du transport mais songeaient alors à fixer un prix minimum. Leur ambition ? Minimiser l'impact de la concurrence sur leur activité tout en améliorant leurs relations avec les services à terre (manutention, services portuaires).

En outre, chaque armateur avait ses propres règles de chargement, déchargement, ses documents de transport, ses termes. Les disparités d'une compagnie à l'autre étaient telles que ces pionniers de la Baltique ont eu l'idée d'éditer un document de transport uniforme afin de simplifier les opérations. Ce fut la genèse du Baltic and International Maritime Council, et plus particulièrement du Comité Documentaire.



Lors du 50ème anniversaire du BIMCO, en 1955, pour la première fois, Sir Colin Anderson fait référence à un code moral auquel les membres du BIMCO adhèreraient librement.

Avec le temps, le champ d'action du BIMCO s'est considérablement élargi. D'une seule région maritime, sa portée s'étend à présent sur toutes les mers du monde. Le cercle des adhérents s'est également agrandi. Depuis les quelques armateurs pionniers, BIMCO n'a cessé d'accueillir de nouveaux membres impliqués dans l'industrie du transport maritime.

Actuellement, 900 armateurs, près de 900 courtiers maritimes, 500 agents, 52 P&I Clubs et des établissements d'enseignement sont membres du BIMCO.

En dépit de la crise que traverse l'industrie du transport maritime, les nouvelles adhésions enregistrées sont un

signe encourageant. 21 armateurs, 14 agences, 20 courtiers, 2 associés et un établissement d'enseignement ont fait acte de candidature ces derniers mois. Les postulants sont issus des cinq continents.

L'objectif du BIMCO est de faciliter les opérations commerciales de ses membres en fournissant des documents et clauses, une information, des avis et une éducation de qualité.

BIMCO promeut les pratiques commerciales justes, le libre commerce, l'harmonisation et la standardisation des activités relatives au shipping.

In 1905, Thomas Cairns of Newcastle on Tyne and Johan Hansen of the Danish company C.K. Hansen in Copenhagen, laid the groundwork for cooperation. This was the origin of the Baltic and International Maritime Council. Over time, the scope of BIMCO has expanded considerably. From one maritime region, its scope now extends to all the world's seas. From a few shipowners pioneers, BIMCO has enlarged to members from the whole shipping industry.

Currently, some 900 owner-members, a similar number of broker-

members and approximately 500 agents have joined BIMCO. In addition 52 P&I Clubs and maritime schools are also members of BIMCO.

Its main objective is to facilitate its members commercial operations by providing documents and clauses, information, advice and a quality education. BIMCO promotes fair business practices, free trade, harmonisation and standardisation activities related to shipping.

Torben C. Skaanild, secrétaire général du BIMCO



Quel est le rôle du BIMCO ? Qui sont les derniers adhérents ?

BIMCO a pour vocation de répondre aux problématiques des acteurs de l'industrie du transport maritime, armateurs, exploitants de navires, gestionnaires, courtiers et agents. L'association a pour mission de faciliter les opérations commerciales de ses membres en élaborant des documents contractuels normalisés, prodigant des conseils et propose des formations. De plus, BIMCO bénéficie d'une accréditation auprès de l'ensemble des organismes dépendant des Nations Unies dont l'Organisation Maritime Internationale.

La vocation première du BIMCO a-t-elle évolué depuis sa création en 1905 ?

En 108 ans, la situation a considérablement évolué. A l'époque, les fondateurs ont donné naissance à un cartel d'armateurs fixant les taux minimum d'affrètement et à la Conférence de la mer Baltique et de la mer Blanche. Une telle association ne serait évidemment plus possible ! De nos jours, les conférences maritimes et les ententes tarifaires sont en grande partie interdites. Au-delà de la question des taux de fret, de nouvelles problématiques ont vu le jour.

“ Des documents normalisés pour faciliter les opérations commerciales ”

BIMCO est devenue une organisation mondiale avec des membres présents dans plus de 120 pays et s'est constamment adaptée aux besoins de ses membres, notamment dans le domaine des technologies de l'information. Le développement de documents standards et des clauses contractuelles continue d'être le socle du BIMCO. L'organisation s'efforce maintenant de faciliter l'harmonisation des pratiques de la navigation commerciale et d'agir pour la promotion et le renforcement de la qualité, de la sécurité, de la sûreté et la protection de l'environnement au sein de l'industrie du transport maritime. Nous sommes attachés au maintien de normes professionnelles élevées grâce à la formation, à l'éducation et au partage des informations. BIMCO a bâti sa réputation sur la défense de ses membres contre les pratiques déloyales et sur sa contribution à l'élaboration d'un cadre réglementaire au sein duquel le transport maritime peut prospérer.

Changement climatique, terrorisme, crise économique mondiale, piraterie, criminalisation croissante des personnels navigants... Quelles sont les préoccupations majeures du BIMCO ?

La criminalisation croissante et le traitement inéquitable des marins nous inquiètent. Le fait que certaines juridictions qualifient automatiquement une pollution en infraction sans démontrer la faute intentionnelle de l'accusé nous préoccupe. Nous estimons qu'il est discriminatoire qu'une personne ou un navire puisse être déclaré coupable en dépit de la mise en œuvre de moyens propres à prévenir l'infraction. Un des enjeux majeurs porte sur le maintien d'une réglementation mondiale afin d'éviter des initiatives unilatérales dans le domaine réglementaire. Plus concrètement, nous sommes particulièrement impliqués dans les questions environnementales, notamment sur les thèmes des émissions de gaz à effet de serre, des émissions de soufre et bien entendu sur la question du traitement des eaux de ballast. Certains règlements peuvent avoir des effets bénéfiques (navires plus économes en énergie, installation de récupérateurs de soufre...), tandis que d'autres constituent un véritable défi économique vu leur coût (c'est le cas pour les systèmes de traitement des eaux de ballast) et posent de réelles difficultés pour les opérations de contrôle par l'Etat du port. Les gouvernements ont un rôle clé à jouer en veillant à l'application des règles internationales sur le traitement des eaux de ballast. A propos de la piraterie, nous préférons employer les termes de vols à main armée, d'enlèvements, de

Interview with Torben C. Skaanild, Secretary General of BIMCO.

How has the primary purpose of BIMCO evolved since its inception in 1905?

In 108 years, the situation has changed dramatically. Nowadays, liner conferences and tariff agreements are largely prohibited. Beyond the question of freight rates, new problems have emerged. The most important advances made in shipping have been the significantly enhanced safety, environmental consciousness and the cost-efficiency of transporting goods by sea. BIMCO is promoting fair treatment of seafarers and is deeply concerned about the increasing criminalisation and unfair treatment of seafarers.

We are equally involved in environmental issues, particularly on greenhouse gas emissions, emissions of sulphur and of course the issue of treatment of ballast water.

On the topic of piracy, we actually prefer to call it armed robbery, kidnapping, torture and murder at sea, which better reflects the true nature of these criminal activities. This year showed a decline in both the number of attacks and the number of pirated ships. The collaboration between navies and the merchant fleet has proven very beneficial, coupled with more robust actions by the navies and the use of armed guards on merchant ships has had a major effect.



torture et d'assassinat en mer. Ce vocabulaire reflète la véritable nature de ces activités criminelles alors que le terme de piraterie renvoie à une certaine littérature. Cette année, nous avons continué à enregistrer un recul du nombre d'attaques de navires. Néanmoins, environ 150 marins sont retenus en otage. La collaboration entre les Marines nationales et la flotte marchande s'est avérée très bénéfique et l'emploi de gardes armés à bord des navires marchands a eu un effet majeur. Nous devons continuer à être vigilants et être en mesure de compter sur l'appui naval ! Pour conclure, nous devons continuer à soutenir les initiatives politiques destinées à relancer l'économie mondiale et à redonner de la confiance et de l'emploi. Bien qu'il y ait eu quelques signaux positifs en provenance notamment de la Chine et des Etats-Unis ces derniers temps, nous sommes encore loin de ce que nous appellerions une croissance durable. Nous sommes à l'origine de la crise des surcapacités créée par le boom des constructions neuves commandées en 2007 et 2008. Ces surcapacités vont nous poursuivre un certain temps, mais vont s'atténuer avec la baisse des commandes de navires neufs, l'accroissement du recyclage des vieilles unités et le retour à la croissance des volumes.

Quelles avancées dans le shipping vous donnent particulièrement satisfaction ?

Les progrès les plus importants portent sur le renforcement des mesures de sécurité, la prise de conscience environnementale et le rapport coût-efficacité du transport de marchandises par mer. L'amélioration de la sécurité débute dès la construction du navire au chantier. Les équipements des navires sont devenus plus sûrs et bien entendu, les marins formés et qualifiés contribuent à la sécurisation de cet ensemble. A ce propos, je tiens à saluer le rôle déterminant de l'Organisation Maritime Internationale.

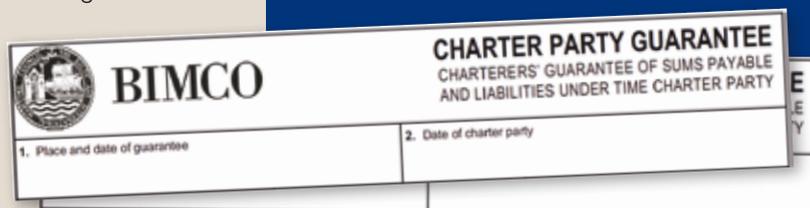
Quel est le rôle du BIMCO vis-à-vis des autres grandes associations (Intercargo, Intertanko, ICS...) et de l'Organisation Maritime Internationale ?

BIMCO au même titre qu'Intercargo et Intertanko, rassemble des armateurs adhérant à titre individuel, alors que l'International Chamber of Shipping rassemble les associations professionnelles d'armateurs. Intercargo et Intertanko représentent respectivement les armateurs de vrac sec et les propriétaires de navires pétroliers indépendants. Ces associations présentent des similitudes ce qui a conduit à la création d'une table ronde regroupant les quatre associations afin de coordonner et d'harmoniser leurs positions et points de vue sur les sujets auxquels l'industrie maritime doit faire face. BIMCO propose la plus large gamme de services à ses membres. Son rôle est unique et unanimement reconnu dans le développement de normes, de documents et clauses pour l'industrie du transport maritime. BIMCO, doté du statut d'organisation non gouvernementale, joue un rôle consultatif auprès de l'OMI. Il émet des avis éclairés et participe régulièrement à la rédaction et aux comités de travail.

04. GRAND LARGE HIGH SEAS

What is the role of BIMCO vis-à-vis other large organisations (Intercargo, Intertanko, ICS...) and the International Maritime Organization?

BIMCO is a direct entry association of individual members similar to Intercargo and Intertanko, whereas ICS



is the association of associations. Whereas Intercargo and Intertanko represent sectors of the industry, i.e. dry cargo owners and independent tanker owners, BIMCO has members from all sectors of the industry. There are certainly similarities between these associations and this has led to the formation of the Round Table of shipping industry associations under which umbrella these four associations attempt to coordinate and align positions and views on many important issues facing the industry. BIMCO, as a non-governmental organisation, has consultative status with the IMO and participates regularly in drafting and working committees.



Transparence de la gouvernance

Situé à proximité de Copenhague, le siège du BIMCO, installé dans une imposante et élégante bâtisse, emploie une cinquantaine de personnes composant le Secrétariat. BIMCO fonctionne sur le principe de la transparence que l'on retrouve dans l'adhésion des membres à la vision, l'énoncé de mission et les objectifs du BIMCO. Le Conseil d'Administration est composé d'une vingtaine de représentants d'armateurs élus lors de l'assemblée générale annuelle et qui représentent les plus grands pays contributeurs. Les armateurs payent au BIMCO une cotisation dont le montant est déterminé en fonction du tonnage des navires. Le Comité Exécutif gère les affaires courantes du BIMCO sous le contrôle du Conseil d'Administration. Le Comité Exécutif est composé du Président, du Président désigné, du Président sortant, un maximum de deux Vice-Présidents et des Présidents du Comité Documentaire, du Comité Marine et du Comité de Sécurité Maritime ainsi que des personnalités qualifiées cooptées par le conseil et jusqu'à deux membres nommés à titre personnel. Les membres travaillent sur la base d'un strict bénévolat.

A transparent governance

BIMCO's Secretariat employs fifty persons. BIMCO works on the principle of transparency that can be found in the Membership vision, mission statement and objectives. The Board of Directors consists of twenty representatives of shipowners elected at the Annual General Meeting and who represent the largest contributing countries. Owners pay a fee to BIMCO, the amount is determined by the tonnage. The Executive Committee conducts the business of BIMCO under the control of the Board.



A hundred charter parties

Over a hundred charter parties and other contracts have been developed since BIMCO's creation. The industry has evolved and BIMCO regularly reviews and updates the charter parties and has developed crew management contracts, contracts for fuel purchases, contracts for new construction and the latest: a contract to employ private security guards on board ships, GUARDCON.

Une centaine de chartes-parties

Plus d'une centaine de chartes-parties et d'autres formes de contrats ont été élaborés depuis la création du BIMCO. Les chartes-parties et contrats proposés, ainsi que les clauses disponibles couvrent l'ensemble de la vie d'un navire, de sa construction à son recyclage et tous les segments de l'industrie : vracs secs, conteneurs, pétrole, y compris l'industrie des croisières et les navires de service. L'industrie a évolué et BIMCO élabore des textes modernes et équilibrés. Il révisé régulièrement les chartes-parties en tenant compte des évolutions commerciales et il travaille à l'élaboration des contrats de gestion d'équipage, des contrats d'achat de carburant, des contrats de constructions neuves et le tout dernier : un contrat type pour l'emploi des agents de sécurité privés à bord des navires, GUARDCON. Si les membres du BIMCO pressentent la nécessité que soit produit un contrat ou une clause régissant une situation précise, le Comité Documentaire agit en conséquence. GUARDCON en est l'exemple. Malgré la complexité du problème, ce contrat a été rédigé en un temps record pour répondre à un besoin urgent.



Centenary celebration in Paris

The Documentary Committee will celebrate next May the centenary of its creation in Paris during the Annual General Meeting of BIMCO. "We develop marketing tools for shipping actors. The documentation is perfectly balanced from a legal standpoint. The texts are written by professionals and reviewed by lawyers", says **Jean-Pierre Laffaye**, vice chairman of the Documentary Committee. Among the most widely used standard form contracts: GENCON, "Ore Voy", "Coal Voy" that take into account dry bulk's trade usages. "The CONGENBILL, governing relations between carrier and shipper is essential and one of the most frequently used", adds Jean-Pierre Laffaye. The Marine Committee manages the affairs relating to maritime transport, operational issues. The Maritime Security Committee conducts the business and affairs of BIMCO relating to maritime security matters involving security, supply chain, piracy, stowaways and smuggling.

Comité Documentaire : 100 ans à Paris !

Fondé en 1913 à Paris, le Comité Documentaire célébrera en mai prochain le centenaire de sa création dans cette même capitale qui l'a vu naître. Une manifestation qui se tiendra en parallèle à l'assemblée générale du BIMCO. « Nous élaborons des documents commerciaux à l'attention des acteurs du shipping. Ce sont des documents équilibrés et parfaitement valides du point de vue juridique. Les textes sont pensés par des professionnels reconnus et révisés par des juristes », explique **Jean-Pierre Laffaye**, vice-président du Comité Documentaire. Parmi les contrats types les plus utilisés : « GENCON », « OreVoy », « CoalVoy » qui tiennent compte des usages du négoce de vracs secs. « Le CONGENBILL, régissant les relations entre transporteur et chargeur est incontournable et l'un des plus fréquemment utilisés », poursuit Jean-Pierre Laffaye. Pour parvenir à rédiger ces contrats extrêmement complexes et précis, le Comité Documentaire s'appuie sur le travail de sous-comités spécialisés, composés de quatre à dix personnes. Le Comité Documentaire compte jusqu'à 30 représentants d'armateurs et chaque Club membre peut nommer un représentant. En outre, cinq personnes peuvent également être nommées au Comité à titre personnel. Avec le Secrétariat, ce sont donc environ soixante personnes qui se réunissent en Assemblée plénière deux fois par an. Le Comité Marine gère les affaires relatives au transport maritime, les questions opérationnelles. Il sert aussi de caisse de résonance pour le Secrétariat du BIMCO sur les questions liées à la sécurité des navires et à la protection de l'environnement. Le Comité de la Sécurité Maritime gère les affaires de sûreté de la chaîne d'approvisionnement, de piraterie, et également les problématiques de passagers clandestins et la contrebande.

Protection of private companies

In March 2012, BIMCO developed GUARDCON a clearly worded and comprehensive contract covering this unprecedented and unusual development of employing private maritime security services for the protection of merchant ships and seafarers.

GUARDCON encadre les sociétés de protection privées

En mars 2012, BIMCO a publié GUARDCON, un contrat type portant sur le recours à des sociétés privées de protection des navires et des équipages. Près de 200 sociétés privées de sécurité maritime sont répertoriées et pourtant leur intervention n'était pas encore réglementée. GUARDCON, un contrat standard, fixe les termes et conditions d'emploi de ces personnels à bord. Il a relevé le niveau de couverture d'assurance et autorise le port d'armes à bord. En huit mois d'existence, ce contrat a été utilisé à de nombreuses reprises (850 versions finales) dont un certain nombre pour plusieurs voyages.

Etudier le transport maritime en ligne

En mai 2011, BIMCO a développé l'apprentissage en ligne et a lancé le eLearning Diploma Programme (BeDP). Environ 150 étudiants de 30 nationalités ont déjà testé cette technologie d'étude à la fois flexible et peu coûteuse à créer. Ce programme permet également de dispenser des cours dans des pays où l'enseignement maritime sur place est restreint. C'est le cas au Cameroun, au Pérou, au Chili et au Costa Rica. L'introduction au Shipping est un module conçu pour les jeunes qui ont récemment intégré l'industrie maritime et qui souhaitent apprendre les éléments de base. À l'avenir, BIMCO envisage de développer des modules d'enseignement à distance axés sur l'économie maritime, le droit maritime et l'assurance maritime.

La formation professionnelle continue comprend des ateliers et master class et des modules BeDP avancés. Ces cours sont conçus pour ceux qui bénéficient déjà de solides expériences dans un domaine spécifique mais doivent encore approfondir leurs connaissances pour devenir des experts.

Last but not least, BIMCO compte proposer une passerelle entre le navire et la terre. Le programme de formation du BIMCO repose principalement sur la formation maritime des professionnels sédentaires. Toutefois, conscient de la demande de formation entre le navire et la terre, BIMCO envisage de dispenser une formation commerciale afin de sensibiliser les officiers navigants et préparer leur transition de carrière à terre.



Louis Dreyfus Armateurs engagé dans la durée auprès du BIMCO

Parmi la trentaine de membres français du BIMCO, Louis Dreyfus Armateurs constitue sans nul doute l'armement le plus engagé auprès de cette association.

Pour mémoire, **Philippe Poirier d'Angé d'Orsay**, alors qu'il était directeur général de Louis Dreyfus Armateurs, fut président du BIMCO de 1999 à 2001.

En 2010, le président de LDA, **Philippe Louis-Dreyfus**, a été élu à la vice-présidence du BIMCO. Jean-Pierre Laffaye, directeur des opérations de Cetrappa, est vice-président du Comité Documentaire depuis plusieurs années. L'engagement des deux dirigeants marque ainsi la volonté de la compagnie française de s'associer aux travaux du BIMCO dans la durée.

04. GRAND LARGE HIGH SEAS

GUARDCON raises the bar in terms of the standards the PMSCs should reach regarding insurance cover for their risks and permits and licenses to allow them to lawfully transport and carry weapons.

In eight months of existence, the contract has been used many times (850 final drafts) including a number for several trips.

eLearning Diploma Programme



In May 2011, BIMCO has developed the eLearning Diploma Programme (BeDP). Approximately 150 students from 30 countries have already tried this flexible and cost-effective technology. This program reaches out to countries where physical shipping courses are limited, such as Cameroun, Peru, Chile and Costa Rica.

BIMCO plans to develop distance learning modules focusing on the maritime economy, maritime law and marine insurance. BIMCO wishes to bring in the commercial elements that sea-going officers have missed in their technical and navigational training to further prepare them for a smooth transfer to shore based career afterwards.

LDA's commitment

Louis Dreyfus Armateurs is undoubtedly the most committed within BIMCO French members. **Philippe Poirier d'Angé d'Orsay**, when he was CEO of Louis Dreyfus Armateurs was President of BIMCO from 1999 to 2001.

In 2010, **Philippe Louis-Dreyfus**, was elected vice chairman of BIMCO. Jean-Pierre Laffaye, operations manager of Cetrappa, has been vice chairman of the Documentary Committee for several years. Their commitment marks the willingness of the French company to join in the work of BIMCO.

05. AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

Quand l'Inde révélera tout son potentiel maritime...



Quelles sont les implications du ralentissement de la croissance économique en Inde sur le transport maritime ? La question fut posée à des intervenants de haut niveau le 9 octobre dernier lors de la 8e édition du Sommet du transport maritime en Inde. Parmi les personnalités internationales présentes du 8 au 10 octobre 2012 à Bombay, **Philippe Louis-Dreyfus**, qui a également participé aux travaux du Comité Exécutif du BIMCO qui s'y tenait simultanément. Après avoir souligné la nécessité de resserrer les liens commerciaux entre l'Union européenne et l'Inde, 8e partenaire commercial, le président de Louis Dreyfus Armateurs a détaillé les investissements du groupe dans de nombreuses provinces d'Inde.

Au total, près de 170 millions de dollars ont été investis ou sont en cours d'engagement à Haldia, Visakhapatnam, Tuticorin, Mangalore et Goa. Le groupe français s'est associé avec un partenaire indien dans cette stratégie de modernisation et de développement de terminaux portuaires de vrac secs. Il a également souligné que Cetrappa transporte annuellement entre 2 et 3 MT de charbon vers l'Inde, principalement depuis l'Indonésie. « *Les potentialités de l'Inde sont telles que ce pays doit devenir une grande nation maritime, y compris dans les services industriels maritimes* », a estimé Philippe Louis-Dreyfus laissant entendre une ouverture possible vers un développement des activités offshore (recherche sismique, pose de câbles). Cependant, le pays doit encore surmonter un certain nombre d'obstacles, freins aux investissements étrangers, et en particulier la lourdeur des formalités administratives, la pression des syndicats, des problèmes de sécurité dans certains ports, la difficulté d'exécuter les décisions de justice et enfin, conséquence naturelle de ce qui précède, la difficulté d'obtenir des financements bancaires.

OMS investit 35 M USD dans trois barges autopropulsées

Filiale singapourienne du groupe Louis Dreyfus Armateurs et spécialiste du transport de charbon en Indonésie, Orchard Maritime Services a confié à Samsung Construction & Trading la construction de trois barges autopropulsées de 13 000 tonnes de port en lourd pour 127 m de long et 26 m de large.

La construction de la première, baptisée OMS BROMO, a débuté en mai dernier pour s'achever en avril 2013. Les deux autres unités, OMS IJEN et OMS SEMERU, seront livrées respectivement en juin et août prochains par les chantiers navals de Nanyang Jinjiang (près de Nantong). Les trois barges ont été conçues avec un faible tirant

India's maritime potential rises

The impact of the Indian economic slowdown on the maritime sector was one of the subjects discussed at the 8th India Shipping Summit on October 9th last, with **Philippe Louis-Dreyfus** being among the VIPs.

After underlining the need for closer EU-India commercial relations, LDA's president detailed the group's \$170 M investment in modernising and developing dry bulk cargo terminals in India and Cetrappa's presence in the coal import sector.

"India's potential is such that it must become a great shipping nation, including in the maritime services sector", said Philippe Louis-Dreyfus.



However, many obstacles remain, in particular administrative delays, union pressure, security issues, problems applying court orders and, consequently, difficulties in obtaining bank financing.

Deck cargo ships investment



Louis Dreyfus Armateurs' Singaporean subsidiary Orchard Maritime Services (OMS) has ordered three 13,000 DWT deck cargo ships from Samsung Construction & Trading.

The first one should be delivered in April 2013, with two others following soon after.

The shallow-draft deck cargo ships will replace the towed barges currently transporting coal for Kideco to Paiton Energy's thermal power plant in Java. "With a speed of 9 knots, these barges will be twice as fast, more manoeuvrable and 40% more fuel-efficient," explains OMS' general manager **Patrick Jourdain**.

The move underlines Kideco's trust in OMS services, and the group's support to its client. Starting 2013, Kideco doubles the annual quantity to be transported by OMS to 2 MT.

d'eau, de 5,7 m, offrant la possibilité d'accéder à des ports peu profonds. A leur mise en service, elles remplaceront avantageusement les barges tractées par remorqueurs assurant la navette depuis le Tanah Merah coal Terminal de Kalimantan vers la centrale thermique de Paiton Energy, Java (exploitée par International Power - GDF Suez).

« *Pouvant filer neuf nœuds, les barges autopropulsées seront deux fois plus rapides que les barges actuelles, plus manœuvrables, et 40 % plus économes en fuel* », explique le directeur général d'OMS, **Patrick Jourdain**.

Cet investissement de plus de 30 millions de dollars US démontre la volonté du groupe d'accompagner son client, le groupe minier Kideco, dans son développement. En effet, à compter de l'année prochaine, Kideco va doubler la quantité annuelle de charbon à transporter par OMS, de 1 à 2 MT.

Louis Dreyfus Armateurs partenaire de la Sea Tech Week 2012

Qu'ils soient acteurs de terrain ou décideurs, les principaux opérateurs européens présents dans le domaine des énergies marines renouvelables (EMR) s'étaient donnés rendez-vous à Brest du 9 au 11 octobre à l'occasion de la Sea Tech Week.

Cette édition 2012 était placée sous le signe des EMR et des défis qu'elles soulèvent du point de vue politique, économique, juridique et bien entendu technologique. Partenaire de cette manifestation, Louis Dreyfus Armateurs a participé aux tables rondes qui ont ponctué ces trois journées axées sur l'exploitation de l'énergie marine. Le 10 octobre, **Thierry Soudet**, directeur projets EMR chez Louis Dreyfus Armateurs et **Julien Chefrue**, chef de projets chez LD TravOcean, sont intervenus lors d'un atelier sur le thème des « opérations maritimes relatives aux énergies marines renouvelables » et sur « le cas particulier de la pose et de la protection des câbles sous-marins ». Louis Dreyfus Armateurs a également animé un stand où les multiples activités de sa filiale LD TravOcean étaient présentées en détail. Deux autres de ses spécialistes, **Olivier Le Nagard** et **Sylvain Guillon**, avaient aussi fait le déplacement.

Alda Marine s'engage dans l'offshore pétrolier

De la fibre optique pour les plates-formes pétrolières en Thaïlande.

Une première pour Alcatel-Lucent et Louis Dreyfus Armateurs, associés au sein d'Alda Marine. ASN a signé un contrat pour connecter en fibre optique onze plates-formes pétrolières offshore en Thaïlande pour le compte des pétroliers Chevron et PTTEP.

Le projet CSN, en cours de réalisation, porte sur le raccordement de chacune de ces unités d'exploitation au câble qui est lui-même connecté à deux sites à terre dans le golfe de Thaïlande. Une opération en deux temps réalisée par deux câbliers. Tout d'abord, le LODBROG a eu pour mission de raccorder chaque plate-forme par un câble d'un kilomètre de long avant de le poser au fond de l'eau.

Dans une seconde phase, l'ILE DE SEIN a repris ces onze câbles et les a raccordés à un câble central doté de multiples connections. Pour mener à bien ce projet, Alda Marine a dû répondre au niveau d'exigence requis par les groupes pétroliers et gaziers. « *Nous mettons en place de nouvelles techniques et procédures tant en terme de qualité, d'hygiène, de sécurité et d'environnement, qu'opérationnelles. Depuis le début de l'année, nous avons renforcé nos équipes à terre. Nous avons constitué une cellule composée de navigants de LDA qui travaillent à temps complet à l'élaboration des nouvelles procédures* », explique **Ronan Kerhervé**, directeur général d'Alda Marine.

Le commandant **Jean-Malo Brand-Gazeau**, **Lionel Deroi** et **François Jaulin** (tous deux second capitaine), et **Nelly Grassin**, lieutenant/officier câble, ont quitté durant quelques mois le bord pour épauler Alda Marine dans cet effort d'amélioration constante de la qualité.

05. AU FIL DE L'EAU / DOWNSTREAM

Louis Dreyfus Armateurs at Sea Tech Week 2012

All the key European renewable marine energies (RME) sector players attended the Sea Tech Week in Brest from October 9th to 11th on the theme of RMEs and the various issues they face.

Louis Dreyfus Armateurs took part in the round tables organised during the three days, with **Thierry Soudet**, RME project manager at Louis Dreyfus Armateurs and **Julien Chefrue**, project manager at LD TravOcean, contributing to workshops on offshore energy production. **Olivier Le Nagard** and **Sylvain Guillon** from LD TravOcean also made the trip.



Alda Marine: new oil & gas activity

Optic fiber for FPSOs in Thailand

A first for Alcatel-Lucent and Louis Dreyfus Armateurs, associated in Alda Marine. ASN signed a contract to connect eleven FPSOs with fiber optics in Thailand, for the oil companies Chevron and PTTEP. The project is about connecting each exploitation unit to the cable,

itself connected to on-shore sites in the Gulf of Thailand. An operation carried out in two steps by two cable-laying vessels LODBROG and ILE DE SEIN. To bring this project to fruition, Alda Marine had to meet the level of requirement set by oil and gas companies. "We are establishing new techniques and procedures in terms of quality, health and security, as well as environment

and operations. Since the beginning of the year, we have been reinforcing our on-shore teams. We have constituted a unit composed of LDA seagoing personnel who work full time to elaborate new procedures" explains **Ronan Kerhervé**, Alda Marine's managing director.





Alda Marine engagée dans le projet PNG LNG

PNG LNG ? Un petit acronyme pour un immense projet gazier à l'autre bout de la terre baptisé Papouasie-Nouvelle-Guinée / Gaz Naturel Liquéfié (PNG LNG). La firme américaine Exxon Mobil s'est engagée depuis 2010 dans un projet d'exploration gazière au sud et à l'ouest de la Papouasie représentant un investissement initial de 15,7 milliards de dollars. Le projet PNG LNG inclut la production de gaz et les installations de transformation, y compris le stockage et la liquéfaction, d'une capacité de 6,6 millions de tonnes par an. 700 km de pipelines relieront les installations (situées au nord-ouest de Port Moresby, sur le golfe de Papouasie).

Des câbles de communication en fibre optique sous-marine seront posés au fond de l'océan, le long des pipelines. C'est dans le cadre de la signature d'un contrat de fourniture et de pose de câble entre Exxon Mobil et Alcatel-Lucent qu'Alda Marine a engagé l'ILE DE RÉ. Le navire câblage a fait escale le 15 novembre à Port Moresby, base d'Exxon. Les 335 km de câble seront posés depuis l'embouchure de la rivière Omati jusqu'à Port Moresby. Ils seront connectés aux 70 km de câble qui ont été déroulés par un autre installateur dans le lit de la rivière, permettant de transmettre les informations entre le site d'exploration et le site de production. La future usine de production de GNL doit entrer en production en 2014. PNG LNG fournira du gaz naturel liquéfié à quatre principaux clients dans la région Asie : Chinese Petroleum Corporation, Osaka Gas Limited, The Tokyo Electric Power Company Inc. et Unipeac Asia Company Limited.

FAIRMOUNT EXPEDITION conduit le MSC FLAMINIA à bon port

L'escale du 9 septembre 2012 au port de Wilhelmshaven, au nord de l'Allemagne, a marqué la fin de la tragique odyssée du porte-conteneurs MSC FLAMINIA. Cet imposant navire de 300 m de long a été victime le 14 juillet d'une explosion avant de prendre feu au milieu de l'océan Atlantique obligeant l'équipage à abandonner le navire. Pour le ramener à bon port, son armateur a dû mobiliser pas moins de trois remorqueurs. Après avoir atteint le navire à la dérive, le FAIRMOUNT EXPEDITION, a immédiatement mis en œuvre ses équipements anti-incendie pour prêter assistance au navire dont la partie centrale était assaillie par les flammes.

Après plusieurs jours de lutte contre l'incendie et après avoir dû suspendre à plusieurs reprises les opérations en raison de graves risques d'explosions, le FAIRMOUNT EXPEDITION a été rejoint par deux autres remorqueurs. L'ANGLIAN SOVEREIGN et le CARLO MAGNO ont amené sur site des équipes de sauvetage, du matériel de secours portable et différents experts. L'équipe de sauvetage a finalement réussi à éteindre complètement l'incendie. Après stabilisation du navire, qui avait pris une forte gîte à cause de l'eau versée pendant la lutte contre l'incendie, le convoi fit route vers les côtes anglaises pour inspection par les autorités avant d'obtenir une autorisation d'accueil dans un port européen. Les pays riverains (Angleterre, France, Belgique et Pays Bas) ont donné leur accord pour le remorquage en Manche du cargo MSC FLAMINIA jusqu'à sa destination finale au port de Wilhelmshaven, en Allemagne.

Alda Marine undertakes the PNG LNG project

The Papua New Guinea / Liquefied Natural Gas (PNG / LNG) project covers gas production and transformation installations including storage and liquefaction (located north-west of Port Moresby, in the Papua Gulf), with a capacity of 6.6 million tons per year. 700 kilometres of pipelines will link up the installations. The American firm Exxon Mobil has invested since 2010 in a gas exploration project south and west of Papua, representing an initial investment of 15.7 billion dollars. Along the pipelines, submarine fiber optic cables will be laid on the seabed. As part of a supplying and cable-laying contract signed by Exxon Mobil and Alcatel-Lucent, Alda Marine mobilised the ILE DE RÉ which made a stopover on November 15th at Port Moresby, Exxon's base. The 335 kilometres of cable will be laid from the Omati River's mouth to Port Moresby, connected to the 70 kilometre cables unrolled by another installer in the riverbed, allowing the transmission of information between the exploration site and the production site. The future LNG production facility will be operational in 2014. PNG LNG will provide natural liquefied gas to four major clients in Asia: Chinese Petroleum Corporation, Osaka Gas Limited, The Tokyo Electric Power Company Inc. and Unipeac Asia Company Limited.

Safe haven

Wilhelmshaven became the final destination for the MSC FLAMINIA after a fire on board forced its crew to abandon ship on July 14th. After reaching the ship drifting, the FAIRMOUNT EXPEDITION went into action to put out the flames ravaging its midship section. After several days, with interruptions due to the danger of explosion, the FAIRMOUNT EXPEDITION

was joined by the ANGLIAN SOVEREIGN and the CARLO MAGNO. Once the flames had been put out, the listing ship was taken in tow towards the British coast for inspection. Authorisation was then given for the MSC FLAMINIA to be towed through the Channel towards Wilhelmshaven.



06. LA VIE DU GROUPE / INSIDE STORIES

Visite d'Alain Juppé à bord du VILLE DE BORDEAUX

Habituellement réservé aux paquebots, le Quai de la Lune, situé dans le centre historique de Bordeaux, a accueilli le navire roulier VILLE DE BORDEAUX le 5 octobre dernier. C'est par un temps splendide qu'une centaine de personnes, promeneurs et passionnés, a assisté à la manœuvre d'accostage du roulier sur la Garonne. Lors de cette journée, les Bordelais ont ainsi pu découvrir à loisir l'imposant navire dédié au transport des composants de l'A380 d'Airbus. Une première escale citadine honorée par la présence à bord d'**Alain Juppé**. Le maire de Bordeaux a en effet tenu à présenter à ses administrés le navire habituellement amarré à Pauillac. L'ancien premier ministre a remis au commandant

Gildas Diraison la plaque commémorative de sa ville lors d'une cérémonie qui s'est tenue dans l'immense garage. Etaient également présents **Daniel Boutonnet**, Vice-Président d'Airbus Transport International, **Pierre Vermande**, responsable du département transport surface Airbus, **Cécile Ha Min Tu**, directrice des relations institutionnelles d'Airbus, **Jean-Louis**

Cadoret représentant la structure opérationnelle Fret-Cetam et **Antoine Person**, secrétaire général du groupe Louis Dreyfus Armateurs. Dans son allocution, Monsieur Alain Juppé, a souligné l'importance du secteur aéronautique comme « *un des piliers de l'industrie française* ».

Louis Dreyfus Armateurs tient à remercier ici l'équipage du VILLE DE BORDEAUX qui n'a pas ménagé ses efforts, les jours précédents la visite, pour présenter le navire sous ses plus beaux atours !

LDA bâtit son nouveau siège social

Fin 2014, Louis Dreyfus Armateurs inaugurera son nouveau siège social, situé à Suresnes, à quelques encablures à peine du siège actuel, puisque les deux bâtiments se situent Quai Gallieni.

Cet investissement perpétue la tradition patrimoniale familiale illustrée à Paris, rue de la Banque puis rue Rabelais et poursuivie Porte Maillot. Le futur vaisseau amiral, d'une superficie de 4933 m² (soit 1000 m² de plus que le site actuel) sera organisé autour d'un atrium central et s'élèvera sur cinq niveaux. C'est le cabinet d'architectes Atelier Zündel Cristea (AZC) qui s'est vu confier la rénovation de l'immeuble. La société Artelia accompagne LDA sur ce projet en sa qualité d'assistant à la maîtrise d'ouvrage.



Alain Juppé visited ro-ro vessel VILLE DE BORDEAUX

Usually reserved for liners, the Quai de la Lune, located in Bordeaux's historical center, hosted the ro-ro vessel VILLE DE BORDEAUX on the 5th of October 2012. About one hundred people witnessed the docking maneuver of the vessel dedicated to the transportation of Airbus A380's components. A first stopover honored by the presence on board of former Prime Minister and Bordeaux city mayor **Alain Juppé** who handed over the city's commemorative plate to captain **Gildas Diraison**. The ceremony was held in presence of **Daniel Boutonnet**, Airbus International Transport's VP, **Pierre Vermande**, Airbus' surface transportation manager, **Cécile Ha Min Tu**, Head of Airbus' Institutional Relations, **Jean-Louis Cadoret**, Fret Cetam's operational structure representative and **Antoine Person**, Louis Dreyfus Armateurs group's company secretary. In his allocution, Alain Juppé underlined the importance of the aeronautics industry as "*one of France's industrial pillars*". Louis Dreyfus Armateurs hereby wishes to thank the VILLE DE BORDEAUX's crew for their efforts and implication in the organisation of the visit.

LDA builds its new headquarters

End of 2014, Louis Dreyfus Armateurs will inaugurate its new headquarters in Suresnes, near the current one as both buildings are located Quai Gallieni. This investment perpetuates the patrimonial family tradition which started with the buildings located successively rue de la Banque, then rue Rabelais and Porte Maillot. The future "flagship", with a 4,933 m² surface (1,000 m² bigger than the current site) will be organised around a central atrium and will be five levels high. The architectural firm Atelier Zündel Cristea was chosen to renovate the building. The company Artelia also contributes in assisting the project management.

8e Assises de l'économie maritime et du littoral

Louis Dreyfus Armateurs a participé aux 8e Assises de l'économie maritime et du littoral qui se sont tenues cette année à Biarritz les 20 et 21 novembre 2012. Le groupe était représenté par **Philippe Louis-Dreyfus**, d'une part, qui a participé au débat intitulé « La "croissance bleue": investir dans le maritime, oui ! Mais comment ? ». Le président a évoqué les problèmes de financement actuels dans le secteur maritime.

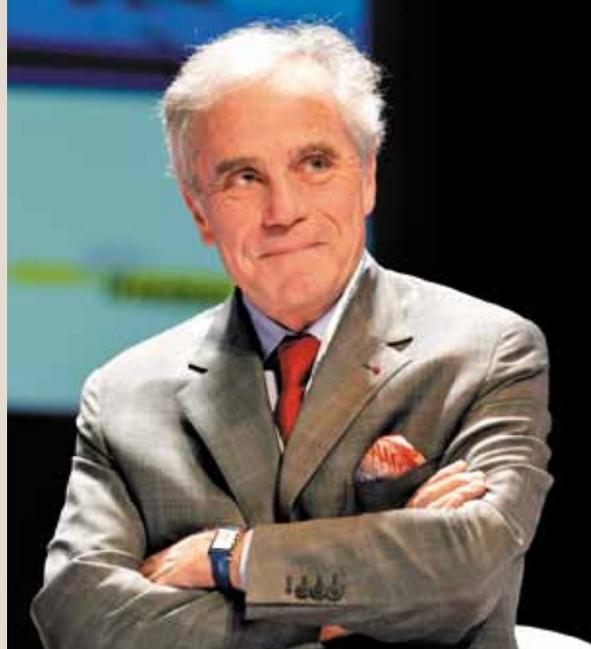
D'autre part, **Alain Le Guillard**, directeur général en charge de opérations, a pris part au débat sur les « Energies marines renouvelables : de la promesse à la réalité industrielle ». Il n'a pas manqué de souligner le rôle essentiel des armateurs dans le domaine de l'installation des éoliennes en mer ainsi que l'expertise et le savoir-faire du groupe LDA dans des secteurs spécifiques tels que la pose et la maintenance de câbles sous-marins, le transport de colis lourds...

Retraites bien méritées pour Marie-Annick Maillaut et Lucien Bensaid !



Une génération Cetrappa s'en va... **Lucien Bensaid**, responsable du service comptabilité, finance et informatique nous a quittés en mai dernier, pour une retraite qui sera bien remplie, après trente belles années d'activité au service de la filiale transport de vracs de LDA. Il y a mené avec réussite trois déménagements et des évolutions comptables, informatiques et bureautiques encore plus nombreuses. De très nombreux collègues sont venus le saluer en salle des maquettes, à Suresnes, le 31 mai.

Marie-Annick Maillaut a également mis un point final à une belle carrière professionnelle. Un pot de départ s'est tenu, le 27 septembre dernier, en présence d'une centaine de collaborateurs, amis et famille, venus saluer sa gentillesse, sa rigueur et son naturel simple, empreint de modestie. Entrée comme aide comptable en 1973, elle a accompagné l'armement dans son évolution. « *Je faisais le lien avec les navires et les agents maritimes puis j'ai rejoint les opérations en 1980* », explique la jeune retraitée. Un job qu'elle « adore »



LDA Group debates in Biarritz

Philippe Louis-Dreyfus and **Alain Le Guillard** took part in the debates organised at the 8th Maritime and Coastal Economy Congress in Biarritz at the end of November. LDA's president emphasised the current funding problems in the maritime sector while Alain Le Guillard, speaking at another workshop, described owners' key role in the installation of offshore wind turbines and LDA's know-how in the laying and maintenance of submarine cables, among others.

Well-deserved retirement

A page turns at CETRAGPA... **Lucien Bensaid**, head of accounting, finance and IT departments has left us on May 31st for a busy retirement after thirty years of efficient and reliable service at LDA's dry bulk transportation subsidiary.

Marie-Annick Maillaut has also put an end to a great career. A farewell drink was organised on September 27th with about a hundred colleagues attending as well as family and friends. All said they will miss her kindness and her simplicity full of modesty.

