

ESCP et Académie de Marine se sont alliées

Alors que 90% du commerce mondial est maritime, il était naturel qu' une rencontre eût lieu entre la plus ancienne des écoles de management au monde, l'ESCP, créée en 1819, et l' Académie de Marine, créée en 1752, supprimée sous la Terreur, et ressuscitée en 1921.

Cette rencontre a donné lieu à un partenariat : l'ESCP, soucieuse d'éveiller des vocations maritimes parmi ses étudiants, a souhaité en organiser une première manifestation le 1^{er} février à Paris, dans ses locaux de l'avenue de la République.

Elle s' est articulée entre trois conférenciers autour de Francis Vallat, fondateur du cluster maritime en France, président du réseau des clusters maritimes européens, et membre de l' Académie de Marine, comme modérateur : en introduction, celui-ci a rappelé que plus de 50% de la population mondiale vit près de la mer, que les océans apportent chaque année à l' économie mondiale une valeur ajoutée de 1500 milliards de \$, que 60 millions de personnes dans le monde sont employées dans la pêche et l' aquaculture. Rien que pour la France, les activités marines représentent un chiffre d'affaires de 91 milliards €, que les émissions de CO2 sont par le rail 3 fois celles du transport maritime, 5 fois pour la route et 60 fois pour l'avion. De surcroit, les coûts du transport maritime sont très bas. A retenir aussi, que 200 millions de tonnes de poisson sont consommées chaque année dans le monde, que les télécommunications sont acheminées à 99% par les câbles sous-marins, que 30% de la production et des réserves de produits pétroliers viennent de la mer, que l'océan produit 50% de l'oxygène planétaire, et absorbe 30% du CO2.

Un nombre considérable d'espèces sont découvertes chaque année dans l'océan, et nous continuons cependant à connaître moins l'océan que l'espace.

La parole est donnée aux conférenciers :

- Christine Cabau Woehrel, executive VP operations and industrial assets, CMA/CGM.

Plus de 550 navires sont opérés par le groupe, de 500 à 20.000 evp (équivalent vingt pieds), dont 300 sont affrétés. La pandémie covid a eu de gros effets. Les ports jouent un rôle essentiel dans la chaîne logistique (supply chain), la fluidité des opérations portuaires agissant sur la capacité de transport au même titre que la vitesse des navires : la conteneurisation est devenue un facteur déterminant de la mondialisation. L'accroissement brusque de la demande, dans ce contexte de pandémie, a entraîné mondialement une congestion portuaire, et une tension sur la chaîne d'approvisionnement à un degré jamais encore vécu. La pandémie covid a entraîné une attrition de main d'œuvre (chauffeurs de camions, opérateurs de portiques, etc....). Le shipping, dans le domaine du conteneur, va de pair avec la logistique, et c' est pourquoi CMA/CGM ont investi dans des facilités à tous les échelons de la chaîne d'approvisionnement, jusque dans l'acquisition d'avions.

Les perturbations conséquentes au covid ont entraîné une hausse spectaculaire des prix, ainsi qu'une pénurie de navires et de conteneurs.

Dans le domaine de la protection de l'environnement, CMA/CGM se sont engagés dans diverses avenues visant à réduire les émissions de CO2, dont la propulsion au GNL. A ce jour, 24 navires de leur flotte sont propulsés au GNL.

- Emile Hoogsteden, vice president Commercial Port of Rotterdam Authority.

Rotterdam est le premier port européen, le 10^{ème} au rang mondial, après avoir occupé la première place au monde pendant 40 ans.

Le shipping est une industrie qui requiert une capacité au changement. C'est une industrie dont un des effets est la réduction de la pauvreté dans le monde.

Rotterdam a longtemps occupé la première place dans le domaine des produits pétroliers, mais de nouvelles formes de shipping sont apparues, et il faut continuellement s'adapter. Un défi permanent.

Le conteneur en est un : un mode de transport facile, mais avec nombre de difficultés sous-jacentes, comme par exemple le fait que, à l'intérieur d'un conteneur déterminé, il y a plusieurs propriétaires des marchandises qui y sont contenues, multipliant les opérations qui nécessitent un cortège d'agents, de douaniers, etc.... Si l'on considère que 40 à 50.000 conteneurs sont traités simultanément à chaque instant dans le port, on imagine le cortège de parties impliquées et la coordination que cela exige pour assurer la fluidité du transit.

Le port a développé des procédures pour accélérer la rotation des navires, telles que par exemple le soutage de GNL simultanément aux opérations de chargement / déchargement.

Un port fait partie de la chaîne d'approvisionnements et de ses choix. Il doit en suivre les fluctuations par une inventivité permanente. Les ports suivent les options des armateurs et doivent s'y adapter : si par exemple CMA/CGM décident de propulser leurs navires au méthanol, il faudra faire en sorte qu'ils puissent souter à Rotterdam. Les ports doivent veiller en permanence à donner les meilleures réponses aux questions des armateurs.

F. Vallat observe que Rotterdam a un atout : c'est son accès au Rhin qui le connecte au cœur de l'Europe.

- Stéphane Raison, président du directoire de Haropa Port.

Alors que la croissance de l'économie française l'an dernier fut de 7%, celle des transports maritimes fut de 12%, dont celle des conteneurs 28%.

Haropaport présente la spécificité d'être à la fois un port maritime et un port fluvial. Il s'est ouvert à l'installation de nouvelles facilités industrielles, et, malgré plusieurs attaques cyber, a mis un accent particulier sur la digitalisation.

La multimodalité s'y est développée, grâce à une stratégie d'harmonisation des trafics. Une convention a été signée avec les ports de l'Europe du Nord-Ouest.

Le transport maritime n'est mondialement l'auteur que de 1,7% des émissions de CO2, et HAROPA s'inscrit dans la démarche de décarbonation générale.

HAROPA réserve plus de 700m de quais à partir de l'an prochain à son client CMA/CGM.

Les conférences étant retransmises en direct aux autres campus de l'ESCP de Londres, Madrid, Turin, Berlin, Varsovie, à l'Ecole Supérieure des Affaires de Beyrouth, et à l'Institut Vietnamien de Gestion, s'est tenue en anglais, et elle peut être revue en cliquant sur le lien :

<https://www.youtube.com/watch?v=j9C25cufCcY>

Elle a été organisée par le CC(R) Gilles Gouteux, responsable des événements institutionnels de l'école.

Y ont assisté des membres de l'Académie de Marine, dont son président X. de La Gorce, son secrétaire perpétuel JM Schindler, le soussigné président de la section Marine Marchande, Pêche et Plaisance, son porte-parole E. Berlet, des membres dont J.E. Sauvée, président d'Armateurs de France.

Le partenariat entre l'Académie de Marine et l'ESCP se poursuivra l'après-midi du 9 mai prochain, dans un des amphis de l'ESCP du campus de Paris, 3 rue Armand Moisant, Paris 15, avec la participation comme conférenciers de Pierre Karleskind, député européen, sur le dossier pêche du Brexit, Jean-Emmanuel Sauvée de l'Académie de Marine, fondateur des croisières du Ponant et président d'Armateurs de France sur le métier d'armateur, et un troisième conférencier sur la plaisance.

Ces manifestations s'inscrivent dans le cycle de la célébration du centenaire de la renaissance de l'Académie de Marine qui s'étale jusqu'en janvier 2023.

Souhaitons que cela débouche sur nombre de vocations parmi les étudiants de l'ESCP, pour ces passionnants métiers de l'univers maritime, comme peuvent en témoigner les deux soussignés, anciens élèves !

CV(H) Francis BAUDU

Président de la section Marine Marchande, Pêche et Plaisance

Académie de Marine

Et CC(R) Gilles Gouteux