

# MSC Croisières positionne un nouveau bateau aux Antilles

Par Olivia LOSBAR 18/12/2020 - 12:42

Ce vendredi, MSC Croisières a annoncé que le MSC Seaview, deuxième navire de la classe MSC Seaside sera positionné pour la toute première fois aux Antilles lors de la saison 2021/2022. Ce navire pensé pour les climats chauds, devrait selon eux, considérablement améliorer les conditions de voyages des clients.



Ce vendredi, MSC Croisière a annoncé qu'elle positionnerait le MSC Seaview pour la toute première fois aux Antilles pour la saison 2021/2022. Inauguré en 2018, ce navire a été pensé pour naviguer dans les climats chauds. Contrairement aux autres paquebots dont le design est orienté vers des activités à l'intérieur, le MSC Seaview possède lui de nombreux espaces extérieurs et des activités de plein air.

## **La garantie environnementale**

Dans un communiqué, MSC Croisière indique par ailleurs que le MSC Seaview est l'un des navires les plus innovants en mer, notamment en termes de technologies environnementales. Un bateau qui a reçu la "Green Star 3 Design" de la Société RINA qui certifie que l'impact environnemental est réduit durant la navigation.

Dans le contexte de pandémie, la compagnie a été contrainte d'annuler l'ensemble de ses opérations aux Antilles pour la saison 2020/2021 mais elle semble confiante pour la saison suivante. Ces dernières années, les croisières dans la Caraïbe ont en effet séduit de nombreux Antillais et métropolitains. Le secteur était en pleine expansion avant le coup d'arrêt mis par la pandémie en mars dernier.

Loin de se laisser abattre par la crise actuelle, MSC Croisières prépare l'avenir. La compagnie a également annoncé l'ouverture des ventes de la MSC World Cruise 2023. Cette croisière exceptionnelle de 119 jours devrait débuter le 6 janvier 2023 depuis le port de Marseille. La croisière desservira 53 destinations à travers 33 pays et sur les 6 continents.

# Le Sénat adopte son texte sur l'attractivité des ports français

© GPMNSN

Le Sénat à majorité de droite a adopté le 8 décembre en première lecture une proposition de loi d'élus LR et centristes visant à renforcer "l'attractivité" des ports maritimes français et accompagner le "verdissement" du secteur.

Ce texte technique se veut la traduction législative d'une mission d'information menée par la commission de l'Aménagement du territoire. Son rapport avait été présenté le 2 juillet dernier par Martine Filleul, sénatrice PS du Nord et Michel Vaspart, ex-sénateur LR des Côtes-d'Armor ("L'Antenne" du 7 juillet).

L'activité portuaire représenterait "plus de 350.000 emplois directs et indirects", selon le rapport de Didier Mandelli (LR) avec un réseau de 66 ports de commerce, dont les onze Grands Ports maritimes (GPM) relevant de l'État et 55 ports décentralisés.

Le rapport, critique envers la vision stratégie de l'État et le mode de gouvernance des GPM, s'appuie notamment sur la baisse des trafics de ces derniers depuis la réforme de 2008 et malgré celle-ci. "Au total, le trafic de l'ensemble des sept GPM métropolitains est inférieur de plus de 40 % à celui du seul port de Rotterdam", souligne le texte.

Ce dernier propose notamment la création d'un Conseil national portuaire et logistique (CNPL) chargé du suivi de la mise en œuvre d'une "stratégie nationale portuaire".

Il promeut la signature de contrat pluriannuel d'objectifs et de performance (COP) entre les ports, l'État et les autres collectivités. Il renforce aussi la représentation des collectivités territoriales et des acteurs économiques au sein du conseil de surveillance de chaque GPM et réhausse les pouvoirs des conseils de développement. Le texte vise aussi à augmenter les moyens financiers des ports et en élevant la dotation de l'Afitf et en prolongeant jusqu'en 2025 le dispositif de suramortissement fiscal institué par la loi de finances 2019.

Le Sénat a supprimé en séance une disposition controversée ouvrant la possibilité d'une décentralisation de la propriété et de la gestion des GPM aux régions qui en feraient la demande.

Le ministre chargé des Transports Jean-Baptiste Djebbari a indiqué ne pas pouvoir soutenir la proposition de loi, même si le gouvernement en partage "de nombreuses idées, à tel point que nous sommes déjà en train de les mettre en œuvre".

"Le gouvernement agit pour rendre nos ports plus forts, plus durables", a-t-il assuré, rappelant que "la stratégie nationale portuaire" serait présentée "au début de l'année prochaine", à l'occasion du comité interministériel de la Mer. Elle "porte trois mots d'ordre, compétitivité, souveraineté et verdissement", a-t-il précisé. La proposition de loi doit désormais être examinée par l'Assemblée nationale.

**Franck André**

**Mercredi 9 Décembre 2020**



Marseille, le 17 décembre 2020

### **CMA CGM annonce la mise sous pavillon français de 5 nouveaux navires de 15 000 EVP au GNL**

- **CMA CGM, à l'initiative de la création d'une filière d'excellence française du GNL pour le transport maritime.**
- **Promotion du développement de l'utilisation du GNL avec le port de Marseille-Fos, premier port français où le soutage au GNL sera possible d'ici décembre 2021.**
- **Le GNL, une technologie précurseur pour préserver la qualité de l'air et accélérer la transition énergétique du transport maritime.**

Le Groupe CMA CGM a annoncé aujourd'hui que les 5 nouveaux porte-conteneurs de 15 000 EVP propulsés au gaz naturel liquéfié (GNL) seront immatriculés au Registre International Français (RIF) et battront ainsi pavillon français

#### **Une nouvelle série de 5 porte-conteneurs de 15 000 EVP sous pavillon français**

CMA CGM confirme sa place d'acteur majeur de l'industrie maritime française engagé dans la transition énergétique du transport maritime. Livrés progressivement d'ici 2022, ces 5 nouveaux porte-conteneurs rejoindront la Mediterranean Club Express (MEX), ligne stratégique de CMA CGM reliant l'Asie au Moyen-Orient et au sud de l'Europe. Ils prendront le nom de sites naturels emblématiques (Patagonia, Kimberley, Everglade, Galapagos et Greenland).

#### **CMA CGM à l'initiative d'une filière d'excellence française du GNL pour le transport maritime**

Le Groupe CMA CGM opère d'ores et déjà 8 porte-conteneurs propulsés au GNL et comptera d'ici 2022 une flotte de 26 porte-conteneurs de différentes tailles. Cette nouvelle génération de porte-conteneurs a mobilisé le savoir-faire le plus avancé de l'industrie : BIO-UV Group, Cryostar, Bureau Veritas, BLM, GTT, Schneider Electric et Total (liste complète des entreprises partenaires en annexe). Leur soutage au GNL aura lieu en France à compter de décembre 2021, au port de Marseille-Fos, où le Groupe CMA CGM a mis en place en partenariat avec Total le premier site de soutage au GNL de l'hexagone.

#### **Une formation spécifique pour une flotte d'excellence en partenariat avec l'ENSM**

Le Groupe CMA CGM a mis en place un programme de formation en partenariat avec l'ENSM, pour les équipages des navires au GNL et travaille avec l'État pour développer des formations spécifiques. La formation d'un équipage complet nécessite 570 jours de formation et dure environ un an pour les officiers principaux. La formation est à la fois théorique et pratique, avec la mise au point de 3 simulateurs : un pour la passerelle, un pour la conduite du moteur, et un pour la gestion du gaz dans la cuve. 160 marins français ont déjà été certifiés – 200 autres suivront - aux règles du Recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point éclair (IGF). CMA CGM joue un rôle moteur dans la formation et le développement des compétences liées au GNL dans notre pays, gage d'une flotte d'excellence.

#### **Le GNL, un choix précurseur pour préserver la qualité de l'air et une énergie d'avenir**

Le GNL est aujourd'hui le meilleur outil industriel pour préserver la qualité de l'air. Il permet d'éliminer 99% des oxydes de soufre, 91 % des particules fines, et 92% des émissions d'oxydes d'azote, allant au-delà de la réglementation existante. Le GNL apporte également une première réponse à la lutte contre le réchauffement climatique. Un navire GNL émet en effet jusqu'à -20% de CO<sub>2</sub> par rapport à une motorisation au fuel. Cette technologie est une des premières étapes pour converger vers l'objectif de neutralité carbone que le Groupe CMA CGM s'est fixé d'ici 2050.

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES NAVIRES

- longueur hors tout : 366 m
- largeur hors tout : 51 m
- tirant d'eau : 16 m
- prises Reefers : 1 800
- moteur principal : Dual Fuel WinGD 10X92
- constructeur : CSSC Ltd. – China State Shipbuilding Corporation Limited
- puissance moteur : 51 680 kW x 80 RPM
- taille de la cuve GNL : 14 000 m<sup>3</sup>
- dates de livraison : 2021 / 2022
- type de navires : cellulaires
- capacité nominale : 15 254 EVP
- service : Mediterranean Club Express (MEX)
- propriétaire / opérateur : CMA CGM
- pavillon : France

### **À propos de CMA CGM**

*Le Groupe CMA CGM, dirigé par Rodolphe Saadé, est un leader mondial du transport maritime et de la logistique.*

*Ses 538 navires desservent plus de 420 ports dans le monde, sur les 5 continents. En 2019, ils ont transporté près de 22 millions de conteneurs EVP (Equivalent Vingt Pieds). CEVA Logistics, acteur mondial de la logistique, transporte chaque année plus de 500 000 tonnes de fret aérien et 1,9 million de tonnes de fret terrestre.*

*CMA CGM innove constamment pour proposer à ses clients de nouvelles solutions maritimes, terrestres et logistiques.*

*Présent sur l'ensemble des continents et dans 160 pays via son réseau de 755 bureaux et 750 entrepôts, le groupe emploie plus de 110 000 personnes dans le monde et 2400 à Marseille où est situé son siège social.*

### **Contact presse**

[media@cma-cgm.com](mailto:media@cma-cgm.com)

**Retrouvez le Groupe CMA CGM sur**



# Le transport maritime à l'heure de la digitalisation

La digitalisation est l'une des tendances lourdes du transport maritime, avec le verdissement de ses activités... Malgré le ralentissement de l'activité liée au Covid, les transporteurs, qui ont décidé de couper dans leur capacité pour faire monter les taux de fret, réaliseront de coquets bénéfices en 2020. De quoi poursuivre la digitalisation du secteur dès l'an prochain.



Les nouvelles solutions numériques visent à réduire les coûts d'exploitation et les émissions polluantes des transporteurs maritimes. (iStock)

**Publié le 18 déc. 2020 à 07:35**

Qui dit digitalisation dit « *deux enjeux principaux pour le transport maritime* », souligne Jérôme de Ricqlès, l'un des meilleurs analystes du secteur, expert transport maritime au sein de la plateforme en ligne Upply, qui aide à comparer et analyser les prix du fret .

Premier enjeu, tout l'aspect nautique, « *avec l'assistance à la navigation, le navire autonome ou encore l'optimisation de la consommation* ». Autant de technologies testées aujourd'hui sur les grands navires de commerce qui devraient permettre de réduire les coûts d'exploitation en mer et les émissions polluantes. Et l'ancien directeur pour la France de NYK Line d'enchaîner : « *Il y a aussi tout l'aspect administratif et business.* » Le gros morceau. Qui, clairement, doit permettre aux compagnies de capter plus de clients « *en proposant une globalisation et une simplification des procédures* ».

Avec des outils disponibles en ligne dans une logique de « *one stop shop* », poursuit Jérôme de Ricqlès. « *Vous venez chez moi, je m'occupe de tout : du préacheminement, de la douane, de l'assurance, du track and trace, etc.* » Alliant ainsi les avantages d'une offre complète à la possibilité du sur-mesure. La tendance lourde vers laquelle s'orientent toutes les compagnies. Car la grande promesse de la digitalisation est bien là : éviter le morcellement dans une chaîne logistique du maritime où

traditionnellement les acteurs sont nombreux, les ressaisies multiples, avec les erreurs potentielles qui vont avec.

### **Faciliter la logistique grâce au digital**

Un guichet unique que proposent également, côté exploitation, les PCS, les Port Community Systems (PCS), qui agrègent en temps réel les informations en provenance des différents protagonistes de la chaîne logistique - douanes, opérateurs de fret, transporteurs routiers... « *Nous agissons comme des tiers de confiance* », explique Hervé Cornède, le président du directoire du champion tricolore Soget, qui a annoncé, le 10 décembre dernier, son rapprochement avec MGI, l'autre expert hexagonal de la facilitation logistique portuaire, au sein du groupement d'intérêt économique France PCS, afin de favoriser des chaînes logistiques nationales « *plus digitalisées, plus fluides et plus sécurisées* ».

« *Nos solutions sont interopérables avec les différents systèmes informatiques de nos clients, à qui nous apportons confidentialité et sécurité* », souligne-t-il. Car, en partageant des données souvent très sensibles, la cybersécurité est aujourd'hui un impératif quotidien pour toute la filière. Comme l'a rappelé, fin septembre, l'attaque subie par le transporteur CMA CGM.

Pour les compagnies, le digital, c'est aussi l'espoir d'appliquer une gestion de type Booking.com, ajoute Jérôme de Ricqlès. C'est-à-dire d'essayer d'intégrer une notion de « *pricing dynamique* », avec la possibilité d'une tarification en fonction du remplissage des navires. Un « micromanagement » rendu possible grâce à l'agrégation de données de plus en plus fines.

### **Programme de fidélité**

Une masse de données qui fournit « *de plus en plus d'indicateurs et d'outils prédictifs d'aide à la décision* », poursuit Hervé Cornède. Avec désormais une forte demande liée à la RSE. Soget proposera ainsi à ses clients, début 2021, la version « verte » de son outil, S) ONE, afin d'évaluer leurs émissions. Avec, à terme, grâce à la digitalisation, la possibilité pour les compagnies de proposer à leurs clients des bons à émettre ou des crédits d'émissions. « *Ils pourront être disponibles dans le cadre d'un programme de fidélité à la manière d'Amazon Prime* », imagine Jérôme de Ricqlès.

Climat : le transport maritime mondial vise des navires zéro émission d'ici à 2030

Reste, avant en cela, une étape importante à franchir en Europe, pour tout le secteur, celle du 1er janvier 2021. Date à laquelle le Royaume-Uni deviendra un pays tiers de l'UE. Chez Soget, une équipe est ainsi mise en place pour simplifier l'« après-Brexit » aux clients, en veillant notamment « *à l'interopérabilité avec le système "frontière intelligente" mis en oeuvre par les Douanes françaises* », conclut Hervé Cornède.

**Etienne Thierry-Aymé**

# L'analyse de femmes dirigeantes du maritime



**Marie-Noëlle Tiné-Dyévre**  
Directrice du Cluster maritime français,  
Présidente de Wista France



**Geneviève Jean-Van Rossum**  
Ambassadrice, Représentante  
permanente de la France auprès de  
l'Organisation maritime internationale



**Françoise Gaill**  
Directrice de recherche émérite au  
CNRS, Vice-présidente Science de la  
Plateforme Océan et Climat



**Sabine Roux de Bézieux**  
Présidente de la  
Fondation de la Mer



**Claire Pothier**  
Capitaine de vaisseau, ancien  
commandant de la frégate type La  
Fayette Guépratte, Chef de cabinet du  
Préfet maritime de la Méditerranée.



**Maud Fontenoy**  
Présidente de la  
Fondation Maud Fontenoy



**Caroline Grégoire**  
Directrice Générale  
de l'École nationale supérieure  
maritime



**Hélène Lebas**  
Déléguée Générale  
du Club de la Croisière  
Marseille Provence



**Eve Raymond**  
Directrice du Développement  
International du Pôle Mer  
Méditerranée



**Anne-Marie Cuesta**  
Déléguée Générale  
de Bretagne Pôle Naval



**Nathalie Mercier-Perrin**  
Directrice du développement  
économique et des partenariats  
industriels chez Naval Group



**Audrey Dohlen**  
Directrice commerciale  
CMA CGM Chine

## Nous sommes dans l'ère de la mondialisation des incertitudes

Depuis les « Trente Glorieuses », le monde court vers le toujours plus, une quête sans limite de croissance. A part quelques ralentissements économiques et financiers temporaires, cette course frénétique n'avait pas cessé. Euphorisante, source de progrès, enrichissante pour les uns, injuste, déséquilibrée, pour les autres. Globalement assez mal maîtrisée, elle engendrait des déséquilibres régionaux et de graves atteintes à l'environnement, un danger pour la durabilité de la planète dont l'Accord de Paris avait réussi à faire prendre conscience. Mais surtout elle nous aveuglait, car collectivement, nous n'avions pas pris la mesure des risques sanitaires, du danger mortel des pandémies qui pouvaient en résulter et perturber la vie du monde entier.

Prise moi-même dans cette course, parfois, je me demandais si tout cela pouvait un jour ralentir ou s'arrêter... Et bien j'ai eu la réponse à ma grande surprise... à l'aube de mes 50 ans. Un grain de sable, nommé le coronavirus, est venu perturber à la fois notre économie mondialisée et notre quotidien. Il nous oblige, pour nous protéger et lutter contre la propagation de cette épidémie, à nous confiner pour la deuxième fois, nous privant ainsi de notre liberté d'agir à notre guise, et à considérer notre présent et notre avenir avec de nouvelles contraintes et sous un prisme nouveau.

Nous voici désormais plongés dans ce que j'appelle l'ère de la mondialisation des incertitudes. Nul ne sait ce qui sortira de la crise inédite que nous connaissons aujourd'hui. La filière maritime n'a évidemment pas été épargnée. Heureusement, grâce aux acteurs du transport maritime, aux ports et aux logisticiens, les marchandises ont continué à être acheminées dans le monde entier. Mais d'autres secteurs (pêche, transport de passagers, chantiers, tourisme et plaisance), ont en revanche été fortement impactés par le ralentissement ou l'arrêt de leurs activités. Dans mes fonctions de directrice du Cluster, je constate que beaucoup d'acteurs économiques s'inquiètent pour la survie de leur entreprise, tout en espérant traverser la tempête et rebondir grâce aux fonds du plan de relance. Mais globalement, nous sommes toutes et tous dans une brume épaisse, naviguant à l'estime tellement il est compliqué de prévoir l'avenir.

Plus que jamais, nous avons besoin de comprendre ce qui nous arrive, et d'être éclairés. A l'heure où le nombre de femmes qui exercent des responsabilités ne cesse de croître, c'est en tant que présidente de WISTA France, que j'ai souhaité, avec la rédaction de Marine & Océans, vous présenter ce nouveau dossier de réflexion sur le « monde d'après » réalisé en partenariat avec l'association WISTA France. L'objectif est d'apporter le regard novateur que les femmes dirigeantes du monde maritime posent sur les enjeux auxquels nous sommes confrontés et de contribuer ainsi à alimenter notre réflexion sur le monde d'après.



Par  
**Marie-Noëlle Tiné-Dyévre**  
Directrice du  
Cluster maritime français,  
Présidente de Wista France

WISTA International est un réseau qui existe depuis 45 ans et qui compte 4000 femmes occupant des postes à responsabilités dans 52 pays. Donner de la visibilité aux femmes et assurer la promotion de leur rôle dans le secteur maritime, encore à 80% masculin, sont les objectifs de l'association. En 2018, WISTA International a obtenu le statut de membre consultatif auprès de l'Organisation Maritime Internationale, ce qui lui donne une voix officielle pour participer aux travaux de l'OMI dans divers domaines, notamment sur la féminisation dans le secteur maritime. Le partenariat avec Marine & Océans pour ce numéro contribue également à donner plus de visibilité aux femmes du monde maritime.

En France, l'association compte 150 membres basées dans toutes les grandes villes portuaires dont Paris. En 2019, elle a fêté ses 15 ans à Marseille, avec

le soutien des plus grands acteurs du maritime. Outre son rôle de rassembleur des femmes du maritime, WISTA France accompagne ses membres dans leur développement professionnel via des séances de coaching, des visites de sites, des rencontres avec des dirigeants. Pendant le confinement, des webinaires ont permis de maintenir le contact entre les membres, de partager les difficultés du quotidien et de comprendre les enjeux des places portuaires. Ces actions se poursuivront en 2021. Le tout est organisé par une équipe dévouée et des membres très impliqués localement, dans une ambiance conviviale et bienveillante.

WISTA France a contribué au rapport Happy Blue Days à la demande de la députée Sophie Panonacle, en proposant des pistes visant à accélérer l'intégration des femmes dans les écoles formant aux métiers du maritime et à favoriser l'égalité professionnelle femmes-hommes dans le secteur maritime.

Vous l'aurez compris, WISTA est très engagée par cette recherche d'équilibre et de mixité hommes-femmes. Le monde d'après, et celui du maritime auquel nous sommes particulièrement attachés, doit veiller à cette mixité, gage de performance pour les entreprises, de partage de visions complémentaires, d'équilibre social, et moyen d'attirer tous les talents et de les garder. L'expérience démontre qu'une instance dirigeante mixte anticipe mieux les crises : dans le contexte que nous traversons, peut-on s'offrir le luxe de se priver de l'apport des femmes ?

Ce sont ces analyses que des femmes expertes dans des domaines très diversifiés apportent dans ce numéro. A partir de ce qu'elles vivent aujourd'hui, elles vous donnent leur éclairage sur les enjeux de leurs secteurs, ce qu'elles anticipent pour le monde maritime d'après et les propositions qu'elles ont à faire.

Bonne lecture !

En savoir + : [www.cluster-maritime.fr](http://www.cluster-maritime.fr)  
[www.wista.fr](http://www.wista.fr)

# France Cyber Maritime, une Task Force nationale au service d'un secteur stratégique

L'informatique et les réseaux de communication sont désormais omniprésents sur les navires et dans les ports, qui sont, de fait, susceptibles d'être la cible de nouvelles formes de menaces et de piratages. S'il y a encore quelques années, les bâtiments en pleine mer pouvaient se considérer hors de portée d'éventuelles attaques, les milles parcourus ne sont désormais plus gage de sécurité.

À l'heure du développement des *Smartship* et de la transition numérique des grandes infrastructures portuaires, la question de la cybersécurité maritime est donc devenue un enjeu majeur.

Depuis le 17 novembre dernier, l'association France Cyber Maritime a été officiellement créée dans l'objectif de « contribuer à répondre aux attentes du monde maritime et portuaire sur les questions de cybersécurité maritime, dans un contexte de numérisation accrue des ports et navires, de développement des drones et navires autonomes, et d'augmentation des menaces cyber pesant sur ce secteur stratégique pour la France et pour l'Europe ».

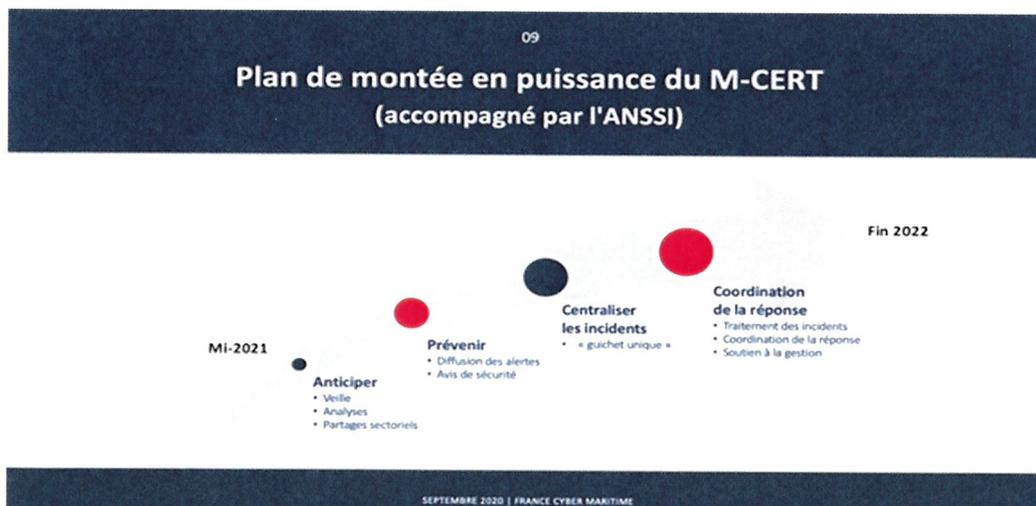
## Renforcer la résilience du secteur et promouvoir l'excellence française

Déjà soutenu par de nombreux acteurs du maritime l'association aura pour mission de :

CRÉER dans les prochains mois une équipe opérationnelle intitulée *Maritime Computer Emergency Response Team (M-CERT)* qui aura vocation à :

- Centraliser et coordonner les incidents de cybersécurité du secteur maritime et portuaire
- Favoriser le partage de l'information afin de permettre aux acteurs d'anticiper au mieux les nouvelles menaces.
- Représenter le savoir-faire national auprès des diverses instances européennes et internationales du domaine.

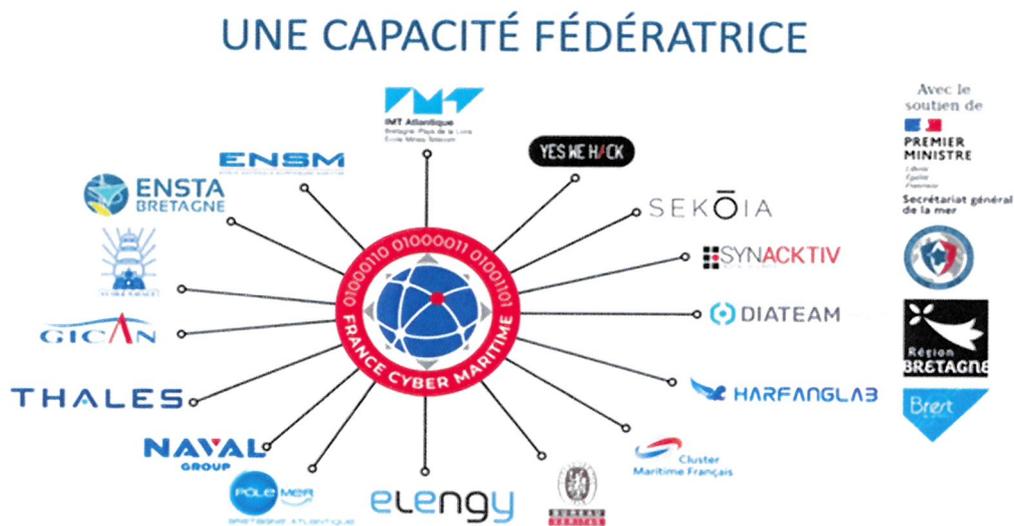
FEDERER les acteurs du maritime et de la cybersécurité, de façon à développer collectivement une filière d'excellence en cybersécurité maritime. Cela se traduira par le renforcement de l'offre de services de cybersécurité adaptés au secteur : conseil et expertise, formation et entraînement, analyse et alerte, maintien en condition de sécurité, recherche et développement, promotion et animation.



## La force du collectif

L'association dispose dès à présent d'une quinzaine de soutiens parmi les industriels du secteur maritime civil et de défense, les entreprises de cybersécurité, les établissements d'enseignement supérieur et de recherche et les associations professionnelles avec Le Cluster Maritime Français, Pôle Mer Bretagne Atlantique, GICAN, ENSM, ENSTA Bretagne, l'Ecole Navale, HarfangLab, IMT Atlantique, Naval Group, Bureau Veritas, DIATEAM, Elengy, SEKOIA, SYNACKTIV, Thales, Yes We Hack.

Frédéric Moncany de Saint-Aignan, président de cette nouvelle association et également président du Cluster Maritime Français, invite les acteurs du monde maritime et de la cybersécurité, ainsi que les acteurs territoriaux des façades maritimes nationales à rejoindre l'association afin de se donner ensemble les moyens de cette forte ambition au service de secteurs stratégiques pour la souveraineté et l'économie françaises.



### Contacts de l'équipe Animation Défense, Sûreté & Sécurité Maritimes

Xavier Rebour - [xavier.rebour@polemer-ba.com](mailto:xavier.rebour@polemer-ba.com)

Stéphane Charron - [stephane.charron@polemer-ba.com](mailto:stephane.charron@polemer-ba.com)

Fabrice Comblet - [fabrice.comblet@polemer-ba.com](mailto:fabrice.comblet@polemer-ba.com)

Frédéric Maussang - [frederic.maussang@polemer-ba.com](mailto:frederic.maussang@polemer-ba.com)