

LES ENTRETIENS DU GIS CYCLE SUR LES SYSTÈMES D'INFORMATIONS

ENTRETIEN N°2

Avec M. Geoffroy Caude, membre permanent du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)

Le 19 mai 2022

La philosophie des entretiens du GIS

Ces entretiens constituent un moment d'échanges pendant deux heures avec une personnalité du milieu socio-économique sur un thème en relation avec les objectifs poursuivis par l'institut. L'objectif est de comprendre son activité, ses enjeux, ses problématiques, ses questions et envisager des coopérations en matière de recherche ou de formations. Merci à Geoffroy Caude de s'être livré à cet entretien, qui s'inscrit dans un cycle consacré aux systèmes d'informations portuaires.

Un parcours de haut-fonctionnaire impliqué dans les questions portuaires

Geoffroy Caude a eu plusieurs postes liés au portuaire au cours de sa carrière. Au cours de son expérience au Port Autonome du Havre entre 1995 et 1999, il a été à la direction de l'exploitation puis de l'outillage. Il avait alors pour mission d'automatiser les ports via un système de déchargement automatique des terminaux (Techniatom), mais finalement les syndicats de dockers ont refusé d'utiliser le prototype fabriqué et le projet a été abandonné. Il a ensuite été directeur du CETMEF (Centre d'études techniques maritimes et fluviales) pendant 10 ans (1999-2009), où il a travaillé notamment sur l'aspect recherche (Waterborne) avec un projet européen (EFFORT : effective operation in ports). Entre



Source : lanterne.com

2010 et 2014, il est ensuite délégué général de l'Union des Ports Français, avec une priorité accordée à la négociation sociale et la pénibilité. Depuis 2015, il est membre du CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable) où il est progressivement revenu dans les ports par des postes de commissaire adjoint du gouvernement dans les ports de Nantes et Dunkerque. Il a également des missions concernant la transformation du modèle économique des ports et le numérique.

Au cours de ces expériences, il a pu noter une forte transformation des ports avec aujourd'hui l'enjeu majeur de réaliser les transitions

énergétique, économique et numérique, pour lequel il va falloir massivement investir au cours des années à venir.

L'enjeu du guichet unique

Lorsqu'il été à l'UPF, il a essayé de mettre en place un guichet unique. Il a notamment travaillé en petit comité avec les services informatiques du Havre, de Bordeaux et de Marseille, sans parvenir à une convergence. La DGITM a ensuite repris ce projet, mais en réalisant un portail plutôt qu'un véritable guichet unique, qui demeure donc une perspective. Il considère que les développements numériques à réaliser sont essentiels, mais qu'il manque pour l'heure une coordination entre les ports, qui gèrent ces systèmes. En effet, il existe en France 2 CCS principaux (MGI et SOGET), avec un 3ème bientôt mis en place en Bretagne, et un PCS par port, soit 7 au total. En 2016, au moment où MGI et SOGET développaient une nouvelle version de leur CCS, une médiation a été tentée mais a échoué.

Aujourd'hui, ces sociétés sont contrôlées principalement par les communautés portuaires, tandis que les grands ports occupent une place minoritaire (18% pour Haropa Port dans SOGET et 38% pour le Grand Port Maritime de Marseille

dans MGI). Ces outils essentiels à l'échelle nationale sont donc contrôlés par des acteurs locaux qui peuvent avoir des intérêts divergents des intérêts nationaux. En comparaison, à Rotterdam, le CCS et le PCS sont unifiés et le port de Rotterdam contrôle 100% du capital de la société. A Anvers, le port contrôle 80% du capital, après une recapitalisation importante à la suite de difficultés importantes de la société informatique portuaire. En France, l'unification des CCS n'était pas demandée par les acteurs, qui ont privilégié une approche permettant d'assurer l'interopérabilité des deux systèmes, via France PCS, ce qui serait réalisé aujourd'hui à 95%.

Le rapport "Amélioration des échanges numériques des acteurs des filières logistiques associés aux ports" (juin 2021)

Cette mission fait suite au rapport Hémar-Daher "Pour une chaîne logistique plus compétitive au service des entreprises et du développement durable" (2019), dans lequel le développement du numérique avait été ciblé comme un axe majeur pour le développement logistique futur, et notamment le développement d'une plateforme des acteurs travaillant sur le développement numérique. Le CGEDD et France Logistique ont

	MGI (AP+ ou CI5)	SOGET (AP+ ou S)One)	Infoport (SIMAR)	CCS inexistant ou inconnu
SIRENE	GPM Dunkerque			
S-WING 1		GPM Le Havre GPM de Nantes		
OPEN RIVE		GPM Rouen		
NEPTUNE	GPM Marseille-Fos			
VIGIE SIP	GPM Bordeaux, Brest, GPM, Guyane, Lorient, GPM Martinique, Saint-Malo, Sète	GPM Guadeloupe GPM La Rochelle		Bayonne, Port-la-Nouvelle, Port Vendres, Toulon, Nice-Villefranche, Morlaix, Le Légué, Roscoff, Concarneau, Nouvelle-Calédonie, Antibes, Strasbourg
ERISLINER				Ajaccio, Bastia, Bonifacio, Calvi L'île Rousse, Porto-Vecchio, Propriano
e- SCALEPORT	Mayotte	Caen-Ouistreham, Calais, Dieppe, Fécamp, Rochefort, Tonnay-Charente	Port-Réunion	Barneville-Carteret, Boulogne-sur-Mer, Cannes, Cherbourg, Dielette, Douarnenez, Golfe Juan, Granville, Les Sables d'Olonne, Le Tréport, Menton, Quimper, Tréguier
PCS inexistant ou inconnu	Papeete	Honfleur Ile-de-France		

Répartition des ports français selon leurs choix de CCS (en colonne) et de PCS (en ligne). Source : rapport Amélioration des échanges numériques des acteurs des filières logistiques associés aux ports

été chargés de réaliser un cahier des charges de cette plateforme, qui n'était par ailleurs pas vraiment demandée par les acteurs. La recommandation a été de mettre en place une task force public-privé sur le modèle hollandais, qui serait le pendant de France Logistique pour l'aspect numérique, en regroupant les douanes, la DGITM, la Direction générale affaires maritimes au ministère de la mer, la DGDDI (Direction générale des Douanes et Droits indirects), la DINUM (direction interministérielle du numérique), ainsi que des acteurs privés comme France PCS, et des représentants des petits ports et des professions logistiques. Toutefois, aujourd'hui, cette task-force n'est toujours pas opérationnelle.

Quels développements numériques ?

France PCS a fait des propositions de développement autour des questions de l'interopérabilité, du tracing (notamment autour du développement de standards). Une feuille de route doit être mise en place, avec des liens avec la recherche puisque ces développements nécessiteront des recherches spécifiques. Il existe notamment un enjeu autour du contrôle et du partage de l'information, aussi bien pour les chargeurs que pour les armateurs, avec entre les deux les transitaires. Geoffroy Caude considère qu'il faudrait donner une compétence aux ports dans le code des transports pour reconnaître leur rôle dans ce domaine dans lequel ils réalisent déjà des investissements conséquents. Pour ces développements numériques, le rôle de la douane est essentiel du fait de la collecte des informations. Actuellement, les CSS sont bien connectés avec les douanes, ce qui permet d'obtenir des informations de qualité.

La comparaison entre les CCS

Le secrétariat général à la mer, avec un consultant de PortBase, a comparé les CCS et leurs fonctionnalités. Sur la fonction CCS, il y a une équivalence entre les Français et leurs homologues Hollandais ou Anversois, tandis que les États-Unis sont plutôt en retard. Mais sur les autres développements numériques (automatisation, interfaçage des données de suivi de conteneurs), il reste des choses à faire en

France. Le CGEDD a réalisé un rapport à ce sujet.

La question des données

Pour Geoffroy Caude, il est nécessaire que les données des opérateurs de transport de voyageurs deviennent progressivement publiques, mais il n'est pas convaincu qu'il faille faire de même pour le transport de marchandise. Il y a là un champ d'analyse, pour bien situer les avantages et inconvénients de cette ouverture des données pouvant concerner des matières dangereuses, pouvant permettre de lutter contre la fraude. La douane s'empare de ces sujets avec un système d'information. Le développement de ce système d'information est d'autant plus important dans le contexte de perte de recette fiscale pour les douanes dans l'initiative européenne en cours, qui va engendrer un risque de dédouanement dans un autre pays et donc entraîner une perte de recettes fiscales. L'enjeu des données est donc crucial.

L'enjeu de la durabilité pour les ports français

Le rôle du CGEDD est d'intervenir pour proposer des améliorations, sur commande des ministres, en assurant un équilibre entre les aspects économiques et environnementaux. Concernant les aspects domaniaux par exemple, l'équilibre est difficile à trouver, puisque pour réindustrialiser ou remplacer les industries actuelles, il existe un problème de temporalité. Dans un contexte de zéro artificialisation, la reconversion des friches est très longue (10 à 15 ans par exemple pour la centrale thermique du Havre), ce qui empêche de reconstruire immédiatement et ne permet pas de concilier réindustrialisation et réduction de l'empreinte foncière. Le modèle économique est également à repenser dans cette perspective, puisque la perte des recettes liées à la décarbonation (flux charbonnier, pétrolier) doit être compensée par une valorisation domaniale.

Concernant la montée du niveau des mers, un travail a été initié en octobre dernier à propos de l'adaptation au changement climatique des infrastructures portuaires et fluviales, en collaboration notamment avec VNF. Sur ces

sujets, le port de Long Beach est avancé, car la Californie est particulièrement concernée par le risque d'inondations. A Rotterdam également, les plans sont régulièrement révisés, avec le remblaiement de zones pour pallier les risques.

Organisation : GIS institut pour une logistique intelligente en Vallée de Seine

Synthèse : Nathan Gouin

Interviewers :

- Claire Arnault, chargée de missions portuaires et logistiques, délégation Axe Nord
- Marie-Laure Baron, maitre de conférences en sciences de gestion, Université le Havre Normandie
- Cyrille Bertelle, professeur d'informatique, Université le Havre Normandie
- Chengbin Chu, professeur d'information, ESIEE Paris

- Ludovic Couturier, directeur de l'Institut International des Transports
- Olivier Faury, professeur associé en Supply Chain Management, EM Normandie
- Antoine Frémont, professeur du CNAM, chaire transport, flux et mobilités durables
- Nathan Gouin, administrateur GIS Logistique vallée de la Seine, Université le Havre Normandie
- Laurent Livolsi, maitre de conférences en sciences de gestion, Université Aix-Marseille

L'institut pour une logistique intelligente en Vallée de Seine

Ce Groupement d'Intérêt Scientifique (GIS) a pour objectif de regrouper les forces en recherche et formation concernant la logistique au sens large, sur le territoire de la Vallée de la Seine, qui regroupe le premier système système logistique français. Il compte fortement s'appuyer sur les acteurs économiques et publics déjà présents sur ce territoire.

<https://logistique-vdseine.fr/>

Contact : nathan.gouin@univ-lehavre.fr