

## CAPSULE PROFESSIONNELLE 5

---

# Dématérialisation des flux d'information sur un corridor multimodal de transport : retour d'expériences de l'Axe Seine

*Par Alain Savina*

*Chef des produits AP+*  
SOGET SA

*Par Laurie Francopoulo*

*Responsable Commerciale - Direction du Développement  
et chargée du projet d'implantation du guichet unique  
portuaire AP+ sur l'Axe Seine*  
SOGET SA

## Biographies

**Laurie Francopoulo** est Responsable Commerciale à la Direction du Développement chez SOGET. Arrivée en 2002, elle participe au développement d'AP+. En 2007, elle devient Chef de Projet en prenant en charge le déploiement d'AP+ sur le Port de Rouen. Ce sont les débuts de l'extension du Guichet Unique Portuaire sur l'Axe Seine. Dès la création de la Direction du Développement en 2009, elle est invitée à rejoindre l'équipe afin de soutenir le développement d'AP+ sur le territoire national. Experte dans l'animation de communautés portuaires, Laurie Francopoulo les accompagne dans leur développement et la mise en œuvre de projets structurants à l'instar de ce qui a été réalisé sur les ports de l'Axe Seine, Calais, Dieppe, Fécamp, Caen et La Rochelle.

Laurie Francopoulo est diplômée de l'Université Scientifique du Havre avec un DESS Informatique SRO (Systèmes Répartis à Objets).

**Alain Savina** est Chef de Produits AP+ et Adjoint au Responsable du service Produits chez SOGET. Arrivé en 1989, il est la première voix masculine de la hotline SOGET. Il a notamment participé à l'analyse d'AP+ puis à la stratégie de migration d'Adémar Plus vers AP+ et l'organisation de son démarrage en 2005.

Expert dans les sujets douaniers, Alain Savina propose dès 2006 la dématérialisation du manifeste fluvial valant titre de transit à l'Administration Douanière. Il participe aux Ateliers AP+ nationaux de convergence douanière et à la Commission de dématérialisation des documents auprès de la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects (DGDDI).

Alain Savina est diplômé de l'Institut des Transports Internationaux et des Ports du Havre (ITIP)

# Introduction

De l'embouchure de la Seine à l'Île de France, trois autorités portuaires concentrent 120 millions de tonnes de trafics. Le Havre, port maritime ; Rouen, port fluvio maritime et Paris avec ses multiples terminaux fluviaux, proposent un portfolio de services couvrant tous les types de trafics. La polyvalence de l'ensemble portuaire de l'axe séquanien n'obère pas une concurrence vive entre des communautés historiquement peu intégrées les unes aux autres.

Sur le plan politique, les possibilités d'optimiser les services portuaires et logistiques de l'Axe Seine ont trouvé un nouvel écho avec la mise en action du projet du « Grand Paris ». La création du conseil de coordination interportuaire de la Seine a abouti à la naissance en 2012 du groupement d'intérêt économique (GIE) HAROPA (**HA**vre-**RO**uen-**PA**ris). La même année, le commissariat général pour le développement de la Vallée de la Seine préconise sans équivoque un rapprochement des trois autorités portuaires.

Dans ce contexte de gouvernance repensée, il est intéressant de se rappeler qu'une solution informatique communautaire s'est construite depuis le milieu des années 1980. L'Axe Seine est aujourd'hui une réalité dématérialisée pour la gestion des flux documentaires liés aux mouvements de marchandises sur toute la vallée séquanienne.

## *Un corridor et trois niveaux communautaires d'informatisation*

Les ports du Havre et de Rouen disposent, dès les années 1980, du système communautaire informatique ADEMAR mais avec deux instances de gestion bien séparées. L'outil est alors identique mais pas commun. La concurrence entre les deux ports et les deux communautés d'affaires ne permet pas à l'époque de concevoir une seule structure pour gérer une solution informatique qui dématérialise les documents papier de la déclaration en douane. ADEMAR à l'origine trouve sa légitimité dans la réduction des mouvements de personnels et de camions qui devaient faire leur « tournée de services » pour gérer la liasse administrative nécessaire au dédouanement. L'outil vise à désengorger les circulations inutiles, notamment des myriades de poids lourds qui allaient jusque dans le centre de la ville pour faire tamponner les documents.

Au milieu des années 1980, ADEMAR+ apparaît au Havre en intégrant des fonctions logistiques dans le système, notamment pour gérer les mouvements de marchandises au sein de la zone portuaire havraise. Cette évolution technologique est développée déjà sur l'impulsion des praticiens logistiques. Ces derniers cherchent des solutions pour simplifier la gestion des étapes administratives liées

au changement de statut de la marchandise. Rouen ne suit pas la même évolution et conserve la base ADEMAR en ne faisant évoluer qu'à la marge l'outil de base. Un décalage technologique mais aussi pratique se crée. Les terminaux parisiens quant à eux, ne sont pas du tout dans cette dynamique de dématérialisation des flux documentaires et demeurent très attentistes, à cette époque, face aux changements technologiques des deux autres communautés de l'Axe Seine.

En clair, cela signifie que ni sur le plan des infrastructures, ni sur le plan de la gouvernance et ni sur le plan technologique s'identifie une notion de corridor de transport le long d'un axe pourtant structuré par sa géographie physique.

## *Quand les premières évolutions informatiques étaient poussées... par des bargistes*

Les années 1990 marquent la généralisation de l'Echange des Données Informatisées (EDI) dans le secteur portuaire, maritime et logistique. L'intégration automatisée des données donne une impulsion (voire une légitimité) à ADEMAR+ puisque cette solution est adaptée à ces exigences de transfert de données électroniques. L'organisateur de transport LOGISEINE, pionnier du déplacement des frets sur le fleuve entre Le Havre, Rouen et Paris interpelle alors Soget, fournisseur d'ADEMAR+. La demande fluviale consiste tout simplement à anticiper le transfert d'informations grâce au système ADEMAR+. La doléance paraît évidente : la barge étant un moyen de transport sûr, dès le chargement des marchandises à bord, à destination d'un navire océanique sur les terminaux havrais, les informations doivent être transmises (jusqu'au point final d'exportation). Cette anticipation est travaillée de concert avec les organisateurs de transport fluviaux et la Douane ; Soget déployant alors des applications pour consolider le tout sans aucune rupture du flux d'information ni altération de sa confidentialité.

Cette dématérialisation anticipée permet d'optimiser la gestion des convois et des processus de chargement/déchargement des barges. La sécurité du transfert des données logistiques est garantie et Soget innove en partenariat direct avec ses donneurs d'ordres et clients. Sur le plan réglementaire, les douanes font évoluer les textes en fonction des pratiques et des possibilités technologiques offertes par l'outil informatique. Nous ne sommes qu'au début de la construction de solutions déployées sur le corridor. Malgré cela, Port de Paris reste encore en retrait alors que Rouen conserve ses solutions ADEMAR en les faisant évoluer dans une logique toujours très douanière.

## *AP+ ou l'expression de solutions informatiques développées en communauté*

Les années 2000 marquent un autre tournant dans la collaboration et la co-production des solutions informatiques proposées sur le corridor de transport de l'Axe Seine. L'amélioration de la plateforme informatique communautaire est continue mais de nouvelles évolutions s'imposent sur la demande directe des usagers et clients de Soget. AP+ est créé pour répondre aux exigences de fluidité et de rapidité de la logistique. Les professionnels collaborent avec les équipes du développement de Soget pour construire des solutions en adéquation avec les besoins de toutes les parties prenantes composant la communauté portuaire et maritime. Agents maritimes, courtiers, transitaires, commissionnaires, transporteurs fluviaux, douaniers, tous participent activement à des ateliers communs pour trouver les solutions informatiques idoines. Le dialogue est permanent avec la remontée des contraintes de la part de toutes les composantes de la chaîne logistique. AP+ consolide la notion élargie de communauté portuaire, maritime, logistique et douanière. L'élan est essentiellement havrais mais les « déconnexions » entre les quais maritimes et les terminaux rouennais/parisiens deviennent presque anachroniques. La complexité de gestion du flux documentaire est exacerbée par le manque de décloisonnement entre les trois communautés portuaires de l'Axe Seine. Heureusement pouvons-nous dire maintenant, l'Union Portuaire Rouennaise (UPR) conduit dès 2007 un virage drastique puisque Soget réalise un audit de l'existant et embraye sur l'installation de la solution communautaire AP+ en moins de 12 mois. L'accélération du passage portuaire de la marchandise ne se trouve plus amputée par les doubles saisies ou les erreurs manuelles. La fluidité et la performance de solutions informatiques harmonisées constituent les fondements logistiques du corridor Le Havre-Rouen et Rouen-Le Havre.

Toutefois, harmonisation ne signifie toujours pas mutualisation puisque l'installation d'AP+ à Rouen se réalise selon les mêmes schémas de gestion qu'à l'époque d'ADEMAR. Chacun dispose de son système et doit le faire évoluer en fonction des doléances et impératifs des usagers et clients des deux communautés. 2008 et 2009 s'avèrent décisives face à cette situation. La crainte de voir s'éroder les avantages concurrentiels des uns par rapport aux autres par l'utilisation d'un système communautaire unique persiste jusqu'au moment où les pratiques logistiques parlent d'elles-mêmes. Très vite, les complémentarités s'imposent et l'usage raisonné permet de toujours plus améliorer les process liés à la gestion des flux documentaires. La Douane joue son rôle de facilitateur entre les deux communautés. Les logisticiens investis sur tout le corridor mettent en avant cette nécessaire complémentarité qui n'altère nullement les parts de marché d'une communauté d'acteurs par rapport à l'autre. Deux exemples pour illustrer combien l'expression des besoins des utilisateurs a été le moteur du changement :

- les prestataires rouennais, dans le sens export, exigent une traçabilité optimale de la marchandise, depuis leurs zones d'emportage et de consolidation logistique jusqu'au départ du navire océanique depuis les quais du Havre.
- dans le sens import. Typiquement au Havre, dès l'arrivée du navire était renseigné auprès des centres de dispatch toutes les informations liées à la marchandise alors que leurs homologues rouennais devaient attendre les opérations de post-acheminements (routiers et fluviaux pour l'essentiel) avant d'entamer leur propre dispatch de l'information.

Ces exemples, aussi simples que révélateurs, manifestent la nécessité de compléter une vraie dynamique de corridor en intégrant les opérations et fonctions logistiques liées à la marchandise sur tout le territoire productif de l'Axe Seine. C'est à cette époque que se lance la mission dématérialisation par la DG DDI (Douanes françaises). L'objectif consiste à construire un corridor totalement dématérialisé entre Le Havre et Rouen avec une gestion électronique de tous les documents liés aux mouvements de marchandises. Le corridor Le Havre-Rouen devient une réalité organisationnelle en devenant un laboratoire d'expérimentation d'une dématérialisation douanière totale.

Le corridor Le Havre/Rouen continue alors de se construire sur une dynamique tripartite quasi unique :

- l'écoute des demandes et besoins émanant des opérateurs de transport ;
- la volonté administrative du service des douanes de fluidifier, traçabiliser et moderniser les pratiques du dédouanement ; et,
- le développement des solutions par Soget en concertation directe avec les deux premières catégories d'acteurs qui apparaissent autant comme des partenaires que des clients des applications mises sur le corridor.

Reste le cas de Paris et de ses nombreux terminaux dispersés sur toute la zone francilienne.

## *Le corridor de transport dématérialisé : le projet Axe Seine*

Le but demeure toujours le même : partager l'information en dématérialisant les flux pour les rendre toujours plus efficaces et sécurisés sans altérer la confidentialité commerciale. Le tout pensé à l'échelle d'un corridor de transport multimodal où les activités logistiques se distribuent sur un territoire éclaté avec des maturités informatiques et communautaires très différentes. Soget est missionné pour faire la démonstration d'une compétitivité accrue de tout le corridor de transport avec la mise en place du système AP+.

La même recette est reprise avec l'écoute des demandes, des problématiques et des blocages rencontrés par les praticiens du transport et de la logistique.

Restent des anomalies comme la nécessité par exemple pour les commissionnaires en transport de télécopier des documents émanant de l'informatique communautaire pour les transmettre à leurs donneurs d'ordre. Le manque d'interfaçage entre les solutions depuis les quais portuaires et les opérateurs logistiques, notamment franciliens, impose au fournisseur Soget de trouver les outils adéquats. L'innovation dans des solutions à l'échelle d'un corridor et non plus d'une communauté se concrétise dans le projet Axe Seine et l'implantation d'AP+ sur tout l'espace portuaire et logistique francilien.

A titre d'exemple, de nouvelles fonctions sont déployées comme la dématérialisation du manifeste de transit en 2010. Cela permet la notification du bureau de douanes de départ et la notification du bureau de douanes d'arrivée ainsi que tous les opérateurs logistiques concernés par le transport fluvial de la marchandise sur tout l'axe séquanien (transporteur fluvial, terminal fluvial, représentant local de la marchandise, etc.). Ce manifeste électronique permet d'appréhender le partage de l'information entre les différentes communautés de l'Axe Seine avec un dispatch vers chaque acteur concerné (avec des garanties de confidentialité évidemment). *In fine*, cela rend possible l'anticipation de l'arrivée physique des marchandises sur chaque plateforme logistique de l'Axe Seine. Sur chaque rupture de charge, l'opérateur concerné disposant de l'information anticipée peut optimiser la gestion de ses ressources pour traiter son opération dans la chaîne logistique.

Autre fonction, la propagation des statuts douaniers de la marchandise avec l'introduction dans l'information communautaire de la notion de « correspondant à destination ». Dès que les informations sont saisies dans le système, toutes les parties prenantes liées à l'expédition sont désignées. En clair, un donneur d'ordre peut désigner son « correspondant à destination », ce qui fluidifie énormément la gestion du flux d'information lié au mouvement physique du produit.

**Figure 1** Déploiement francilien et représentation simplifiée des connexions au système AP+.

## Les Terminaux AP+ d'Île-de-France



## AP+ et l'Axe Seine : pour aller au-delà des solutions Le Havre-Rouen-Paris



Source : SOGET



Détail des Zones RL AP+ Axe Seine



## Conclusions

Le corridor de transport de l'Axe Seine est une réalité logistique et informatique. Cela constitue un avantage concurrentiel singulier vis-à-vis des autres places portuaires qui elles-mêmes s'organisent de plus en plus en communautés portuaires et en corridors de transport. Néanmoins, la maturité du système séquanien demeure un avantage comparatif à mettre en avant au moment de défendre les intérêts commerciaux des trois entités constituant HAROPA. Aux côtés de Soget, les administrations portuaires (GPMH, GPMR et Port de Paris) ont joué un rôle essentiel, en accompagnement des Unions portuaires (UMEP et UPR) et de l'association ASL sise à Paris (Axe Seine Logistique). Les solutions actuelles ont été co-construites avec une garantie de sécurité et de non-ingérence de chacune des parties prenantes. Les transitaires et commissionnaires, par l'entremise des syndicats professionnels, ont interagi au sein des groupes de travail pour faire remonter les doléances mais aussi les contraintes, voire les réticences sur la dématérialisation.

Le *modus operandi* demeure le même avec un suivi permanent des évolutions et des maintenances à apporter aux systèmes. Soget organise avec ses partenaires et clients des comités de suivi à destination de l'ensemble des utilisateurs et des administrations ; le tout sur chacune des trois communautés dans une vision organisée en corridors de solutions de transport. Ces rendez-vous sont organisés de manière régulière selon la demande des clients et partenaires. La maintenance évolutive des systèmes permet à Soget d'établir une synthèse des besoins exprimés et surtout de jouer une carte fédératrice auprès de trois communautés. En effet, ce qui est bon pour une communauté ou une fédération d'acteurs au sein d'une communauté peut être transférable par le biais de l'outil AP+. En soi, cette philosophie de développement permet d'ajouter de la valeur sur chacune des trois communautés et, *in fine*, sur l'ensemble du corridor de l'Axe Seine.

L'accompagnement au changement technologique mais surtout au changement managérial représente un des plus grands défis de la mise en place de solutions informatiques. Trop souvent réduite à la dimension purement technique, la solution informatique devient une solution douanière, une solution logistique, une solution de chaîne, une solution d'affaires.

Le corridor de transport de l'Axe Seine a trouvé une concrétisation tangible ces dernières années qui permettent d'afficher des temps de dédouanement records à l'échelle planétaire. Cela constitue un des éléments d'une équation complexe où la compétitivité de l'ensemble ne s'évalue pas par la performance de son maillon fort mais bien par les retards de ses maillons faibles.

## Projections stratégiques

Dorénavant, à l'échelle du corridor, les autorités portuaires d'HAROPA, les Unions portuaires et l'ensemble des syndicats professionnels accompagnent Soget sur plusieurs questions de développement. Une parmi d'autres repose sur la fourniture de données statistiques à partir des données globales gérées par AP+.

La question : comment transformer ces données statistiques de première main en données stratégiques pour le déploiement d'une véritable intelligence de marché ? En d'autres termes, quels produits raffinés pourrions-nous extraire de :

- mapping précis des flux commerciaux et logistiques,
- bases de données sur les temps de transit ou les performances par filières
- solutions logistiques dessinées sur mesure pour certaines catégories de clients,
- argumentaires commerciaux et/ou logistiques selon des aires de chalandises,
- etc !

Ces nouvelles ambitions transforment l'utilité opérationnelle de l'outil informatique communautaire en une véritable division liée à l'intelligence de marché. La connaissance précise des performances de chacune des parties prenantes de la chaîne logistique permet d'apporter des solutions correctives. Elle doit soutenir des outils d'aide à la décision pour rendre encore plus attractif les territoires productifs et logistiques du corridor de l'axe Seine. L'implantation et la localisation des services liés à la marchandise entraînent des processus complexes de décision. Or, pour décider, il faut disposer de données fiables et tangibles, tant pour les investisseurs privés que pour les décideurs publics. Les solutions d'AP+ sur tout le corridor peuvent colliger, traiter et analyser ces informations pour les transformer en nouveaux outils innovants pour mieux accompagner la production de valeur sur nos territoires, et, *a fortiori*, augmenter les trafics et le volume d'affaires de toutes les parties prenantes de toutes les communautés formant dorénavant HAROPA.