

n° 2004-0307-01

août 2005

La réalisation du projet AP+ sur les places portuaires du Havre et de Marseille

La réalisation du projet AP+ sur les places portuaires du Havre et de Marseille

Rapport établi par

André GRAILLOT

Ingénieur Général des Ponts et Chaussées

et

Gérard PATEY

Ingénieur Général des Ponts et Chaussées

Destinataire

Monsieur le Directeur général de la mer et des transports



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

note à l'attention de

ministère
des Transports,
de l'Équipement,
du Tourisme
et de la Mer



conseil général
des Ponts
et Chaussées

Le Vice-Président

Monsieur le Ministre des transports,
de l'équipement, du tourisme et de la mer

A l'attention de

Monsieur le Directeur général
de la mer et des transports

La Défense, le 31 AOUT 2005

Rapport n° 2004-0307-01

Par note du 16 décembre 2004, le directeur du transport maritime, des ports et du littoral a demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une **mission d'expertise sur la situation du nouveau projet de système d'information commun, dénommé AP+, sur les places portuaires du Havre et de Marseille.**

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport établi par **MM. André GRAILLOT** et **Gérard PATEY**, ingénieurs généraux des ponts et chaussées.

Ce rapport examine la mise en place du projet AP+ à partir de la convergence des systèmes informatiques des deux ports. Il analyse le cahier des charges ainsi que le montage juridique et financier de ce projet. Il précise les origines des retards constatés et prévoit les mises en services du système, au Havre de façon progressive entre juin 2005 et janvier 2006 et à Marseille par substitution du système existant le 14 septembre 2005.

Il conclut à l'adéquation du système aux fonctionnalités prévues et ajoutées en cours de développement, et au réel progrès qu'il constitue dans le traitement administratif et technique de la rupture de charge portuaire, y compris aux plans de la sécurité et de la sûreté. Il considère enfin que ce projet, malgré ses retards a été bien mené et que son coût, sous estimé au départ, est resté dans des limites acceptables, le bilan financier de l'opération n'ayant pas en outre obéré les finances des établissements portuaires, ni celles des sociétés d'exploitation concernées.

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 23 24
mél . Cgpc-sg
@equipement.gouv.fr

./..

Les recommandations portent principalement sur la nécessité pour les deux établissements portuaires de s'impliquer davantage dans leur rôle d'administrateur des deux sociétés d'informatique portuaire, et sur l'intérêt fort d'ouvrir le nouveau système aux partenaires extérieurs aux deux places portuaires, sur l'ensemble de l'hinterland, faute de quoi un ou des systèmes concurrents pourraient être mis en place, ce qui ferait perdre l'avantage d'un système collectif généralisé, objectif au départ du projet AP+.

La publication de ce rapport par voie électronique sur le site internet du ministère interviendra, sauf objection de votre part, dans un délai de deux mois à compter de la présente diffusion.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Claude Martinand', with a stylized flourish at the end.

Claude MARTINAND

Diffusion du rapport n° 2004-0307-01

- le directeur général de la mer et des transports	2 ex
- le directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux	2 ex
- le secrétaire général du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer	1 ex
- le chef de la mission stratégie (DAEI)	1 ex
- le vice-président du CGPC	1 ex
- la présidente et les présidents de section du CGPC	7 ex
- la secrétaire et les secrétaires de section du CGPC	7 ex
- le coordonnateur du collège Mer	1 ex
- le secrétaire technique du collège Mer	1 ex
- MM. GRAILLOT, PATEY	2 ex
- archives CGPC	1 ex

Sommaire

1. <u>Deux systèmes informatiques de place portuaire aux finalités parallèles</u>	9
1.1. <u>Historique : de TRIM à la mise en place d'un système national d'échange de données portuaires.</u>	9
1.2. <u>SOGET et GYPTIS : deux logiques différentes.</u>	12
2. <u>La convergence des systèmes des deux places portuaires.</u>	14
1.1. <u>Le protocole de 1999.</u>	14
1.2. <u>Le protocole 2001 entre PAM-PAH-MGI-SOGET.</u>	15
1.3. <u>La convention tripartite du 3 juillet 2001</u>	16
1.4. <u>Le cahier des charges Ademar-Protis+ .</u>	16
1.5. <u>L'organisation de l'étude et de la réalisation.</u>	17
1.6. <u>La réalisation de l'étude.</u>	18
3. <u>La réalisation d'AP+.</u>	19
3.1. <u>Le déroulement de l'étude.</u>	19
3.2. <u>Les délais de livraison.</u>	20
3.2.1. <u>Planning de livraison.</u>	20
3.2.2. <u>Origine du décalage dans le temps.</u>	21
3.3. <u>La mise en service.</u>	21
4. <u>Bilan financier de AP+.</u>	22
4.1. <u>Le financement de l'investissement.</u>	22
4.2. <u>L'impact des retards, actualisation des projections financières.</u>	23
4.3. <u>L'impact du retard sur les conventions en cours relatives aux systèmes existants.</u>	23
5. <u>Les divergences entre les places portuaires du Havre et de Marseille.</u>	24
6. <u>Conclusions.</u>	25
7. <u>Recommandations.</u>	26
Annexes :	
1. Lettre du 16 décembre 2004 du Directeur du transport maritime, des ports et du littoral au Vice-président du CGPC	29
2. Le protocole du 17 juin 1999.	31
3. Le protocole du 13 août 2001 entre le PAM-PAH-MGI-SOGET.	37
4. La convention tripartite du 3 juillet 2001.	57
5. La gestion des escales des navires.	61

1. Deux systèmes informatiques des places portuaires aux finalités parallèles

1.1. Historique : de TRIM à la mise en place d'un système national d'échange de données portuaires.

Au début de la décennie 70, les professionnels portuaires du Havre et de Marseille ont formé, à l'instigation de leurs chambres de commerce et d'industrie respectives, deux associations dénommées TRIM Le Havre et TRIM Marseille, pour étudier l'automatisation du traitement des marchandises dans les ports.

Ces deux associations étaient coordonnées au niveau national par TRIM France, émanation des associations locales, pour fédérer les initiatives des deux ports, sous la Présidence de M. Pierre Blum, ancien Président de la CCI de Marseille et du Port Autonome de Marseille.

Cette création traduisait l'importance grandissante du trafic de marchandises diverses, dont le traitement entraînait une congestion croissante des ports, à l'exportation et à l'importation.

Ces dernières marchandises parvenaient au port, essentiellement par la route, sans préparation de l'exportation, et stationnaient, en ville auprès des sièges des transitaires, qui effectuaient les opérations de réservation de transport, puis de douane, et leur affectaient ensuite un quai de chargement. A l'importation, le circuit était inversé.

Les liaisons entre transitaires, armements et quais étaient effectuées par voie téléphonique, de fax, sinon de porteur, et employaient dans chacun des ports des centaines de commis cyclistes, chargés de la transmission des documents commerciaux et douaniers.

Il devenait urgent d'utiliser les moyens informatiques, pour échanger des informations entre transitaires, armements, douanes et manutentionnaires et pour traiter une masse croissante de marchandises et de documents attachés.

Simultanément, les douanes européennes, avaient mis en place, séparément, à Londres puis à Roissy un système de dédouanement automatisé du fret aérien.

Les douanes françaises voulaient étendre au transport maritime, le système SOFIA mis en place à Roissy, sous le nom générique de SOFI. Mais, elles se heurtaient à la complexité et à l'atomisation des opérateurs portuaires (à titre d'exemple, chacun des deux ports comptait de l'ordre de 150 transitaires), et incitaient ces derniers à se grouper pour étudier des solutions communes.

Ceci a été, dès l'origine, une spécificité des ports français d'avoir opté pour des solutions de type coopératives, à la fois obligatoires et ouvertes à tous, alors que, chez nos voisins de l'Europe du nord, les services informatiques ont été développés par des sociétés de service, qui commercialisaient leurs services auprès d'entreprises volontaires. Ces systèmes n'étaient donc pas universels.

Un chef de projet, Alain Gibert, qui avait mis en place le système informatique d'un syndicat de communes des Hauts de Seine, est recruté par le Port Autonome du Havre, pour le compte de TRIM France, en janvier 1977.

L'analyse des besoins des deux ports est effectuée au cours des années 1977-1978, ce qui conduit à la définition du système, commune aux ports du Havre et de Marseille, qui est approuvée par les associations professionnelles des deux ports.

Le système TRIM se fixe pour objectif le suivi des marchandises de l'entrée du port au chargement des navires, en reliant l'ensemble des professionnels concernés par ces opérations. Au déchargement, les opérations concernent symétriquement l'ensemble des opérations de saisie des marchandises au quai, de l'apurement des manifestes douaniers jusqu'à la prise en charge de la marchandise par les chargeurs.

Après l'approbation de sa définition par les deux places portuaires, le groupement de sociétés de service informatiques « Computer Service Intl-Cap Gemini » se voit confier la responsabilité de la rédaction du cahier des charges de l'opération TRIM.

Ce cahier des charges est alors soumis aux professionnels des deux ports, au cours de l'année 1978, qui doivent l'examiner, fédération par fédération, dans chacun des deux ports.

Les transitaires des deux places, qui sont pressés par la mise en place de SOFI, donnent rapidement leur accord, ainsi que les consignataires marseillais.

Très rapidement, on découvre que les deux grands armateurs français, qui ne s'étaient pas manifestés jusqu'alors, prennent la décision stratégique de développer des systèmes informatiques de traitement de leurs propres marchandises, qui leur permettent d'envisager un traitement autonome de leurs marchandises au port. Ce système leur permet de disposer, de leur point de vue, sur le marché domestique, d'un avantage qualitatif, et donc commercial, qu'ils perdraient dans le cas où TRIM serait réalisé, dans la mesure, où tous les armements escalant en France pourraient bénéficier d'une égale qualité de service.

C'est pourquoi ces armateurs font connaître leur opposition de principe. S'y mêlent d'autres considérations, et notamment la crainte d'être dépendants d'un système dont les armateurs redoutent qu'il soit sous l'emprise « étatique » des ports autonomes, et sur lequel ils n'auraient aucune prise.

Cette position se traduit par le refus des manutentionnaires marseillais, qui sont des prestataires de services aux armateurs, de se raccorder à TRIM, qui est ainsi abandonné, début 1979.

Les deux places portuaires se séparent alors sur ce constat d'échec.

Après l'échec de TRIM :

Au Havre :

A la suite de contacts entre la Douane, les transitaires havrais et le PAH, il est envisagé, courant 1979, de mettre en place un système dédié au Havre.

A la suite de contacts entre PAH et les transitaires du port, conduits par leur Président, Francis Jung, les principes de gestion du nouveau système sont définis : les transitaires imposent de contrôler l'exploitation du nouveau système, appelé désormais ADEMAR (Accélération du dédouanement des marchandises) qui reprendra les fonctions de TRIM.

Une association dénommée ADIP, regroupant le PAH, les transitaires et la CCI est créée pour développer ADEMAR, au cours de l'année 1979.

Cette association entreprend la mise en œuvre d'ADEMAR en 1980¹, puis d'ADEMAR +, dont la réalisation est confiée à Cap Gemini, sur financement, maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre assurés par le PAH, pour un montant de 38 millions de F (base 85) pour le réseau et les applicatifs.

¹ La place de Rouen adoptera ADEMAR, mais ne s'associera pas, ultérieurement à ADEMAR+.

Le financement sera assuré indirectement par la collectivité portuaire, via le PAH, qui institue avec l'accord de la place, des droits de port à la sortie sur les conteneurs, ce qui est juridiquement une subvention du PAH (voir ci après § 1.2.1.), puis, à partir de 1985, par une cotisation instituée et collectée par l'Union Maritime et Portuaire du Havre, et reversée par la Soget sur les opérations de dédouanement, et dénommée TPI (Traitement Portuaire Informatisé).

ADEMAR est ainsi une plate forme de communication, interfacée avec SOFI, qui permet de transmettre automatiquement à quai ou sous hangar les informations sur le statut douanier des marchandises, en lieu et place des transmissions « papier » par coursiers qui prévalaient alors. ADEMAR est le prolongement de SOFI. Il traite exclusivement les conteneurs et exclut les autres contenants, tels les remorques routières.

A l'instigation des transitaires, est créée la SOGET pour assurer l'exploitation d'ADEMAR, selon les modalités qui sont exposées ci-après.

Peu après le PAH et SOGET se lancent dans l'étude d'ADEMAR +, qui assurera le suivi physique, administratif et douanier des marchandises, depuis la réservation d'espace sur le navire jusqu'au chargement, à l'export, et depuis le déchargement du navire jusqu'à la mise sur moyen de transport terrestre, à l'import.

La mise en place opérationnelle sera longue et fractionnée, d'abord, en un premier temps l'import sur ADEMAR+ vers 1984-1985,

L'ensemble des fonctionnalités d'ADEMAR + est mis en place de 1985 à 1991.

En 1993-1994 la SOGET crée une plate forme de communication et d'échanges EDI dont le financement est en grande partie assuré par une avance du PAH, qui sera remboursée, par la suite, et par une subvention du Feder 9,3 MF.

A cette date ADEMAR+ est la plate forme portuaire d'échange de données entre tous les intervenants de la place : chargeurs, transitaires, douane, armements et manutentionnaires.

ADEMAR+ sera considéré comme l'outil le plus accompli en Europe, à la fois par l'étendue des services rendus, et d'autre part en raison de son ouverture à l'ensemble des professionnels portuaires. Il verra cependant son activité bridée, dans la mesure où il n'est ouvert qu'aux transitaires et professionnels portuaires installés sur le port, et à quelques grands chargeurs industriels qui sont leurs propres transitaires. Les transitaires implantés à l'intérieur du territoire n'y ont pas directement accès. Les opérateurs de l'intérieur peuvent s'y raccorder via un correspondant havrais. Les déclarants peuvent néanmoins effectuer, par raccordement à SOFI, leur propre dédouanement.

A Marseille :

Après l'échec de TRIM, est développé, par des informaticiens du PAM, un système de gestion des escales, destiné à la capitainerie et dénommé ESCALE. Ce système gère les rapports entre navires, consignataire et capitainerie. Ses promoteurs caressent, sans succès l'espoir de le voir prendre en charge les fonctions de gestion de la marchandise de TRIM. Finalement, c'est sur l'initiative de H. du Mesnil, directeur au PAM, et avec l'appui des agents maritimes et de leur Président, F. Le Bars, Président de la CCIM, que Marseille se lance dans une démarche parallèle à celle du Havre, sous le nom de PROTIS.

Les syndicats professionnels créent la société GYPTIS en août 1985 afin de réaliser et mettre en œuvre Protis. Dans un premier temps, GYPTIS sous traite la réalisation du projet à Alcatel.

Devant les difficultés financières de GYPTIS, le PAM reprend le projet. La douane met en place des unités banalisées de dédouanement, ce qui permet de rendre obligatoire l'utilisation de Protis.

Chacun des deux systèmes portuaires, sera commercialisé dans d'autres ports : Nantes-Saint Nazaire et La Guadeloupe pour ADEMAR+, et Dunkerque pour Protis. Quant à la place de Rouen à la demande de l'UUPR elle développera un système propre, « spécifique », exploité par l'UUPR, mais, finalement pénalisant.

Vers 1998 est entreprise par la SOGET, au capital de laquelle le PAH participe (voir ci-dessous), l'étude d'une nouvelle version d'ADEMAR+, dénommée ADEMAR 2000, qui serait accessible par Internet, dont le PAH finance à égalité avec la Soget le cahier des charges. La réalisation du cahier des charges est confiée au CRITT de Haute-Normandie.

C'est devant la perspective de mise en place d'ADEMAR 2000, et pour en partager les frais et proposer une harmonisation du système des deux places, que le Port du Havre a proposé, en 1998 au Port de Marseille d'étudier un système commun, sous protocole intranet², que le PAM et sa place portuaire ont accepté, et appelé : AP+ (ADEMAR - PROTIS +).

Dès l'origine, ses promoteurs ont envisagé, pour en partager les frais, de proposer le système à l'ensemble des ports français pour constituer un système national d'échange de données portuaires.

Ce sont les péripéties de la réalisation de ce système qui ont conduit à la présente demande de mission de la DTMPL auprès du CGPC.

1.2. SOGET et GYPTIS : deux logiques différentes

Au Havre, la SOGET a été créée par les transitaires pour exploiter ADEMAR puis ADEMAR+.

Rappelons (cf. § 1 .1. ci-dessus) que le PAH a financé l'essentiel des investissements (38 MF, soit 5,8 M€).

Dans les faits, ces investissements ont été à la charge de la place portuaire, le PAH ayant servi de « relais financier » pour financer les lourds investissements jusqu'en 1992, date à laquelle les recettes d'exploitation de la SOGET ont pris le relais. Pour la période antérieure à 1992, la location d'ADEMAR+ à la SOGET s'est élevée à 3,3 MF (500 K€), compte non tenu des recettes du droit de port supplémentaire sur les marchandises perçues par le PAH.

Rappelons que si, économiquement, les investissements supportés par le PAH ont été financés par le droit de port additionnel et donc par les utilisateurs du port, ils s'agit bien juridiquement de subventions du Port Autonome, ainsi que l'a rappelé la Cour des Comptes, qui a par-là même critiqué la faiblesse des remboursements au PAH. Cette position a été vivement contestée par la place portuaire havraise.

On peut néanmoins considérer, que compte tenu des durées de vie de tels systèmes, dont la SOGET a financé seule la maintenance, la valeur résiduelle des investissements financés par le PAH est devenue nulle, et que la SOGET est, ainsi, par convention l'unique propriétaire d'ADEMAR+.

Les comptes de la Soget, déficitaires sont devenus excédentaires à partir de 1993.

C'est en 1995, qu'à la suite d'observations de la Cour des Comptes, le PAH, a pris, par une augmentation de capital réservée, 18% du capital de la SOGET par consolidation des créances.

² Ceci levant le verrou technique à l'ouverture du système aux opérateurs de l'hinterland.

Simultanément, l'Union Maritime et Portuaire (UMEP) a pris, également par compensation, 16% du capital.

Le directeur général du PAH siège ainsi au Conseil de surveillance de la SOGET

Effectif 2005 : 57 salariés.

Recettes :

L'utilisation des systèmes n'est facturée au Havre qu'aux transitaires, en fonction du nombre d'opérations. Les agents maritimes sont exemptés de tarification de l'utilisation des logiciels. Actuellement, les recettes de SOGET, de l'ordre de 7,5 M€/an proviennent pour moitié de la TPI, et pour moitié de la vente de services informatiques : mise au point de AP+, serveur Internet, ainsi que des services divers, tels la saisie de marchandises de NVOCC³ pour les faire agréer par les douanes américaines, et la fourniture de logiciels de gestion d'entrepôts

La place marseillaise a toujours confié l'exploitation de ses systèmes informatiques à une structure légère faisant une large place à l'externalisation et dont l'unique responsabilité est l'exploitation de PROTIS.

Ainsi, la société GYPTIS, a confié le développement de PROTIS à ALCATEL.

Lorsque GYPTIS a connu, en 1990, de graves difficultés, le PAM, pour permettre le développement de Protis, a repris la maîtrise d'ouvrage du projet et les engagements de GYPTIS. Finalement, PROTIS a été mis en service le 2 septembre 1991 à l'export. L'import, dont le développement sera assuré par autofinancement de GYPTIS, ne sera mis en service qu'en 1996,

Un protocole du 7 juin 1990 entre le PAM, la CCIM et GYPTIS a fixé les conditions de mise à disposition du matériel et du logiciel PROTIS.

A cette date, le PAM a acquis Protis (matériel et logiciel), pour 35,360 MF (5,4 M€) dont 23 MF de charge nette du PAM, après 12 MF de subventions, dont 10MF de la région PACA et 2 MF du FEDER, et en a confié l'exploitation à IBM par un contrat d'infogérance.

Le coût pour le PAM du développement de Protis, de 1990 à 2003, s'élèvera à 2,62 M€. Le coût total de Protis (rachat et développement) s'élèvera à 6.7 M€

Selon ce protocole, PROTIS appartient au PAM, qui reçoit de Gyptis une redevance annuelle d'exploitation de 1,3 MF/an (209 K€), calculée en fonction du nombre d'ordres de mise à quai (OMQ).

GYPTIS a versé à ce titre 16,315 MF (3,5 M€) de 1990 à 2002, et 209 k€ les années suivantes.

Les investissements du PAM sont amortis ; par contre, les frais d'accompagnement du PAM n'ont pas été facturés.

Le PAM a, par ailleurs, cédé pour 3 MF l'usage de PROTIS à Dunkerque, en 1996-1997.

Le 17 juillet 2000, François Le Bars, au nom de la communauté portuaire, crée MGI, pour reprendre l'activité de GYPTIS, pour amorcer un nouveau départ.

Le 29 septembre 2000, la société GYPTIS absorbe MGI, et prend le nom de MGI.

³ Non Vessel Operator Container Carrier ; en général, des transitaires intégrateurs.

Ses actionnaires sont l'UMF pour 38,2 % et le PAM pour 35,8%, par compensation de la dette résiduelle de GYPTIS envers le PAM, estimée à 3 MF (457 000 €).

Pendant la période d'exploitation de PROTIS, la redevance de location de 209 k€ au PAM est maintenue.

A ce jour, Mme Helman, directrice de la stratégie et des ressources du PAM, siège au Conseil de surveillance de MGI, pour y représenter le PAM.

Elle représente le PAM tous les mois au Comité quadripartite, chargé, théoriquement du suivi de AP+, mais qui n'a pas toujours rempli cet office, en raison de la méfiance entre ses membres.

Effectifs :

MGI a actuellement 22 salariés, orientés vers la connaissance métiers et les relations clients et ne dispose pas d'équipe de développeurs. Rappelons que MGI a sous traité à IBM l'application PROTIS en infogérance.

La tarification de PROTIS comprend, :

- pour les agents maritimes et les agents navires, un abonnement ainsi qu'une redevance par escale.
- pour les manutentionnaires un abonnement via la caisse des congés payés,
- pour les transitaires, un abonnement et un droit par OMQ, pour les frais de traitement.

2. La convergence des systèmes des deux places portuaires.

Lorsque le Port du Havre entre en contact avec le Port de Marseille, début 1998, il dispose déjà d'un premier cahier des charges pour ADEMAR 2000. Le PAM, quant à lui, a déjà envisagé l'évolution de PROTIS, sous le nom de PROTIS 2001, sans toutefois avoir atteint le stade de l'élaboration d'un cahier des charges.

2.1. Le protocole de 1999 sur le cahier des charges de AP+ (Annexe 2)

Une première convention entre les deux ports autonomes, SOGET et MGI, en date du 17 juin 1999 a pour objet la réalisation du cahier des charges commun de réalisation des futurs systèmes informatiques communautaires des ports du Havre et de Marseille. Elle prévoit le rachat du cahier des charges de ADEMAR 2000, qui fait l'objet d'un versement de 300 kF au PAH dont la moitié est rétrocédée à la Soget, partagé par moitiés entre le PAM et MGI.

La maîtrise d'ouvrage commune de cette étude est assurée conjointement par les deux ports autonomes et la rédaction du cahier des charges est effectuée en commun par MGI et SOGET.

La méthodologie de la réalisation a été définie clairement, de même qu'a été posé, depuis l'origine, le principe d'une nette séparation entre maîtrise d'ouvrage, confiée à Soget et MGI et maîtrise d'œuvre.

SOGYP SA, filiale à parité de SOGET et de MGI a été créée en juin 1999, pour assurer précisément la maîtrise d'œuvre, et en particulier pour rédiger le cahier des charges de AP+.

Le cahier des charges résultant de la convention de 1999 est diffusé aux parties le 31 mars 2000.

2.2. Le protocole 2001 entre PAM, PAH, MGI et SOGET sur la réalisation de AP+ (Annexe 3)

Une nouvelle convention entre le PAH, le PAM, SOGET et MGI, en date du 13 août 2001, décide du lancement de la réalisation du système AP+, sur la base du cahier des charges susvisé et en définit les fonctions et les modalités.

Définition de AP+ : Le protocole précise les « PRINCIPES GENERAUX DE CONCEPTION ET DE DEVELOPPEMENT DU SYSTEME D'INFORMATION PORTUAIRE »

Le nouveau système intégrera les grandes fonctionnalités déjà proposées aux professionnels portuaires du Havre et de Marseille, en particulier :

- automatisation des procédures documentaires portuaires et des échanges d'information entre acteurs (procédures administratives, commerciales et douanières),
- transmission automatique du statut de la marchandise pour embarquement ou enlèvement,
- intégration du processus douanier, de la déclaration jusqu'au statut,
- accès au système par transactions, interfaces ou échanges de données.

Le nouveau système sera conçu en intégrant les concepts et les technologies du commerce électronique :

- ouverture et communication normalisée,
- interfaces de présentation compatibles avec les navigateurs Internet,
- utilisation généralisée des protocoles de messagerie, échanges EDIFACT et XML, sécurisation des échanges.

L'architecture du système retiendra :

- une architecture fonctionnelle modulaire, permettant l'exportabilité vers d'autres systèmes portuaires,
- une séparation des fonctions techniques (données, communication, interfaces utilisateur, administration),

l'organisation modulaire permettra d'une part, l'évolutivité du système en fonction des progrès technologiques, d'autre part l'accès aux grandes fonctions du système.

Ce protocole institue la maîtrise d'ouvrage commune de SOGET et MGI. SOGET et MGI le financement, à parité pour les développements communs, et deviendront copropriétaires du logiciel.

Le coût du tronc commun est alors évalué à 10 MF(1,53 M€), y compris frais de maîtrise d'ouvrage.

A l'époque, les acteurs tablaient sur 75% d'éléments communs et 25% de développements spécifiques à chaque port. Au final, la partie commune représente plus de 95% du développement, à la suite du report de certaines fonctionnalités prévues dans les conventions particulières entre les Ports Autonomes et leur société de place (cf.§ 3.1 .1. ci-après)

La maîtrise d'œuvre est confiée à la SOGYP.

La maintenance et les évolutions de AP+ seront à la charge de SOGET et MGI qui les confieront à SOGYP S.A.

2.3. La convention tripartite du 3 juillet 2001 sur la réalisation et l'exploitation de AP+ (Annexe 4)

Entre temps, SOGYP, Soget et MGI signent, le 3 juillet 2001, une convention relative à la réalisation et à l'exploitation du projet AP+.

SOGYP se voit confier, par Soget et MGI, maîtres d'ouvrage, la réalisation technique de AP+, en faisant appel en priorité au personnel des deux sociétés-mères, Soget et MGI. Le calendrier prévoit une mise en service en avril 2003.

SOGYP sera aussi chargée de la maintenance du logiciel, dont le coût est estimé à 15% du montant de l'investissement.

La convention traite aussi de la propriété du système et de l'utilisation de sa marque.

Enfin, elle fixe les conditions de facturation des prestations des deux sociétés mères à SOGYP et de SOGYP aux deux maîtres d'ouvrage.

Un avenant N°1, en date du 10 janvier 2003, à la « convention tripartite de réalisation et d'exploitation du projet ADEMAR/PROTIS+ (AP+) » a précisé les conditions de commercialisation du logiciel :

« Les sociétés SOGET SA et M.G.I. SA possèdent les droits patrimoniaux des parties communes du système ADEMAR PROTIS + au prorata des sommes effectivement financées soit conformément aux accords antérieurs :

- 50% SOGET SA
- 50 % M.G.I. SA.

La société Sogyp SA est chargée par ses deux actionnaires de toute commercialisation des :

- *Droits d'utilisation du système AP+ (ceci inclut toutes les versions actuelles et à venir d'AP+).*
- *Droits relatifs aux autres prestations :*
 - *Prestation d'exploitation pour le compte de tiers utilisateurs d'AP+*
 - *Audit des places portuaires ou aéroportuaires (métier: flux, organisation...)*
 - *Préparation à l'informatisation d'une place portuaire ou aéroportuaire*
 - *Aide au changement et formation*
 - *Toute autre prestation connexe*

Les prestations peuvent être effectuées par Soget SA, MGI SA ou Sogyp SA. Cependant le principe, l'étendue et le montant liés au droit d'utilisation ou aux prestations à effectuer seront définis au cas par cas par SOGET et MGI puis validés formellement par Sogyp SA.

Dans tous les cas la société contractante avec le client sera Sogyp SA. »

Un nouvel avenant est en cours de négociation, portant notamment sur la commercialisation du produit. Il ne nous a pas été communiqué.

2.4. Le cahier des charges Ademar-Protis+ :

Le cahier des charges, sommaire, a été conçu pour une réalisation « en interne » par SOGYP ; celle-ci n'a donc pas donné lieu à un appel d'offres.

L'analyse fonctionnelle a été ensuite réalisée par Soget et MGI, par crainte de voir le savoir-faire accumulé par les deux places portuaires communiqué à l'extérieur.

Le cahier des charges, trop succinct, est à l'origine d'une partie des dépassements de coût et de délais.

Sur un tronc de fonctions communes, chaque place avait conservé des spécificités (cf. § 3.1.1. ci-après).

Ce cahier des charges sous estimait les divergences de procédures douanières entre Le Havre et Marseille, qui ont été découvertes au fur et à mesure des développements, au fil des « commissions de convergence » mise en place par les services des douanes.

Au cours de cette période de convergence, ont été retenues, progressivement de nombreuses procédures communes qui éloignent AP+ des systèmes précédents.

La réduction de ces différences, et la mise au point de procédures uniques pour les deux ports ont été un facteur notable, estimé à un an et demi, des retards.

Par ailleurs le temps de développement et de mise en marche a été sous estimé par Sogyp, d'où la dérive financière : ainsi, la mise au point d'un générateur de code (« framework »), rendue nécessaire par l'absence d'un produit fini sur le marché a entraîné un accroissement de délai de un an. Celui-ci était nécessaire puisque, à l'époque, le marché n'en proposait aucun.

2.5. L'organisation de l'étude et de la réalisation

Pour chacune des phases de l'étude, ont été mis en place des dispositifs spécialisés :

- Gestion :
 - Un comité de pilotage national, regroupant les deux sociétés, les deux ports autonomes, les deux places portuaires, la DTMPL, le Contrôle d'Etat et la DGDDI a été mis en place, qui se réunit tous les six mois.
 - Un comité directeur, composé des membres des conseils de surveillance des deux sociétés,⁴ et d'un représentant de la DTMPL était prévu, mais ne s'est pas réuni.
 - Un comité de projet national regroupant les deux sociétés, les deux ports, le chef de projet, se réunit chaque mois par téléconférence
 - Bien que non prévu par la convention de 2001, un comité de pilotage local a été mis en place dans chaque place portuaire.

- Organisation de la maîtrise d'ouvrage :
 - Au titre de la maîtrise d'ouvrage, ce sont MM. J. Ritt et F. Mahé des Portes, respectivement présidents du directoire de SOGET et de MGI, qui assurent la direction du projet.
 - Pour s'assurer d'une conduite correcte de l'étude, les deux PA ont demandé aux maîtres d'ouvrage de s'appuyer, au plan technique, sur KPMG, chargé d'assister la Maîtrise d'ouvrage et d'évaluer, en permanence les risques, sous forme d'audit du projet.

Cette aide à la gestion du projet se traduit par l'activité d'un chef de projet de un à deux jours par mois. Cette prestation devrait durer jusqu'à la fin de la prestation de SOGYP, le 15 juin 2005.

Pour la recette du projet, des essais complémentaires de tests de performance ont été confiés à CAP GEMINI, en plus des essais déjà réalisés par SOGYP.

⁴ Les deux ports autonomes sont représentés aux conseils de surveillance respectivement de SOGET et MGI

Pour chacune des versions livrées, CAP GEMINI vérifie trois critères : un critère fonctionnel, un critère de documentation et un critère de performance.

Par ailleurs, l'administration des douanes teste AP+ pour s'assurer de la compatibilité avec les systèmes informatiques douaniers.

- Organisation de la maîtrise d'œuvre par SOGYP :

SOGYP est administrée par un conseil de surveillance dont le Président est F. Le Bars (Marseille) et le vice-Président J.- L. Le Yondre (Le Havre).

La direction de SOGYP est assurée par J. Ritt, et F. Mahé des Portes, qui assurent la direction du projet au titre de la maîtrise d'œuvre.

La SOGYP ne dispose pas de personnel propre et s'appuie sur du personnel mis à disposition par ses deux actionnaires.

Elle a mis en place un chef de projet, M. Jean Degauchy, issu de la SOGET, récemment remplacé par M. Lebreton, issu de MGI.

2.6. La réalisation de l'étude

Si, dans la phase de l'étude fonctionnelle, la répartition des prestations entre SOGET et MGI a été assez équilibrée, par contre, les développements et la recette technique du système AP+ ont été réalisés essentiellement par du personnel de Soget. La recette fonctionnelle a été effectuée par la maîtrise d'ouvrage. Ceci tient principalement aux compétences disponibles dans chacune des deux sociétés, SOGET étant dotée de longue date de compétences pour effectuer elle-même ses développements informatiques, alors que la réalisation et l'exploitation de Protis étaient sous-traitées à des prestataires externes.

La répartition des tâches au sein de SOGYP, entre les prestations de Soget et de MGI, et de SSII extérieures a été la suivante :

Tache	Nombre de salariés impliqués	Part Soget	Part MGI	Tiers ⁵	Localisation
Analyse fonctionnelle	4	50	50	0	les 2 ports
Modélisation	4	40	40	20	les 2 ports
Développement	12	45	10	45	Soget
Tests	6	50	50	0	les 2 ports

Sur les 6 salariés impliqués dans la phase de tests, 4, recrutés à l'extérieur, vont voir s'achever leurs missions.

Les tâches restant à accomplir sont : la fin du développement, la mise en marche du projet et son implantation dans les ports affiliés au réseau : Nantes-Saint Nazaire et la Guadeloupe.

⁵ Les prestations extérieures passent par l'intermédiaire de la SOGET

3. La réalisation d'AP+

3.1. Le déroulement de l'étude

3.1.1. Les lacunes de l'analyse et le recalage du plan initial

L'analyse fonctionnelle effectuée dans le cadre de l'élaboration du cahier des charges de 2000 a été insuffisamment détaillée et a dû être largement complétée depuis.

Cette mise au point s'est poursuivie tout au long du développement du système. A cette occasion, les douanes ont été amenées à harmoniser leurs procédures au Havre et à Marseille, sous le nom de « convergence ». Ceci a entraîné des adaptations au projet initial, des retards et donc des surcoûts.

3.1.2. Les adaptations et les fonctionnalités supplémentaires ajoutées ou à ajouter ont été les suivantes :

- Remise en cause des procédures douanières à Marseille :
Ainsi la place marseillaise, contrairement à celle du Havre, a demandé que AP+ intègre la fonctionnalité NSTI⁶.
Concernant les titres de transit, Le Havre et Marseille ont des politiques distinctes :
 - Marseille oblige à traiter les T1 via PROTIS.
 - Le Havre a développé sa solution concernant le T1, interfacée évidemment avec ADEMAR +, mais autorise l'utilisation des solutions T1 du marché : Le Havre s'est mis en concurrence avec d'autres faiseurs. En ce qui concerne le NSTI, il a été développé suivant la même philosophie sur ADEMAR + pour répondre aux contraintes douanières, et de la même façon il est interfacé avec AP+ laissant le choix aux professionnels quant au produit à utiliser.
Les informations permettant de calculer les Droits de Port Marchandises figurant dans Protis, ne sont pas reprises par AP+, aussi les douanes et les autorités portuaires devront travailler sur un système commun qui, outre les marchandises transitant par AP+ (soit 30% des DPM du PAM) offrant la possibilité aux 2 administrations officielles d'assurer le suivi et le contrôle de l'acquittement de cette taxe.
D'où la proposition de M Le Bars d'inclure le calcul du droit de port sur les marchandises dans AP+, pour faire suite aux demandes de la douane.
Il semble utile que la fonctionnalité NSTI fasse partie des fonctionnalités standard d'AP+
- Actuellement les armateurs demandent d'ajouter à AP+ la saisie des données des connaissements, permettant d'initialiser la chaîne export.
- Demandes concernant la sûreté : tracé des conteneurs à l'export, dans le cadre des procédures ISPS.
- Suivi des pré et post acheminements (cas du transport fluvial et ferroviaire).
- Le traitement des déclarations des marchandises dangereuses par AP+, et donc son interfaçage avec « Trafic 2000 » à travers les systèmes de gestions des escales des ports autonomes est en attente.
- Traitement des vracs

⁶ Nouveau système de transit informatisé. C'est un système douanier européen permettant le transit portuaire de marchandises dédouanées à l'intérieur et se substituant au T1, qui est un système de transit avec papiers.

3.1.3. La conception de AP+ répond –elle correctement aux besoins de tous les acteurs concernés par le passage portuaire ?

AP+ contient un nombre appréciable d'améliorations par rapport aux deux systèmes antérieurs :

- séparation des offres de transport physiques et commerciales ce qui permet en particulier le traitement des NVOCC,
- traitement du feedering,
- possibilité de réservation de fret sur un service, sans connaissance du navire
- définition MAE/MAEDT⁷,
- séparation des agents coques et agent fret (traitement du cas des consortia),
- suppression du manifeste D1,
- traitement des magasins hors port (ports secs) par suppression des T1 et transfert sous AP+,
- procédure Internet.

Reste à réaliser :

- Le traitement des transbordements mer-mer (limité actuellement à 24h), ce qui supprime la double saisie import et export pour ces marchandises, dont l'enjeu est important pour conforter le rôle de redistribution des ports principaux du trafic conteneurisé.
- Le traitement des déclarations de marchandises dangereuses (cf. Annexe 5)

Des ajustements sont en cours en avril 2005.

3.1.4. Organisation de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre

Les maîtres d'ouvrage semblent identifiés, mais, en même temps, ils fournissent des prestations au maître d'œuvre, la SOGYP, ce qui ne favorise pas la clarification des responsabilités. On retrouve, par exemple les mêmes personnes dans les fonctions de directeur de projet côté MOA et MOE.

L'imbrication complète des fonctions de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre a incontestablement nui au pilotage du projet, et sans doute aussi à la maîtrise de son coût.

Le recours à des prestataires extérieurs aurait certainement conduit à une rigueur accrue dans la gestion du projet.

3.2. Les délais de livraison

3.2.1. Planning de livraison.

SOGYP a livré à SOGET et MGI la version V1.0 le 31 décembre 2004 ; La réception interne par SOGYP est effectuée, et, suite à une réception externe complémentaire assurée par CAP GEMINI, cette version a été remise le 15 juin (cf. release 2 ci dessous). Les opérations de recette maintenant terminées ont permis d'améliorer le produit, notamment en terme de délais de réponse.

En janvier 2005, SOGYP livre à la maîtrise d'ouvrage la version Release 1, à savoir la facturation et les statistiques, à l'exception de l'application NSTI.

⁷ Magasins et Aires d'exportation/Magasins et Aires de dépôt temporaire

Cette version 1 a été recettée par MGI et SOGET et soumise à tests par CAP GEMINI.

La version V 1.2, commune aux deux places portuaires a été livrée en juin 2005.

La release 2, qui comprend NSTI, a été livrée mi-mai à MGI, avec 15 jours d'avance.

La release 3 qui comprend des améliorations demandées par les professionnels pilotes sera livrée en septembre 2005. D'ailleurs, la release 3 n'existe plus, puisque tout nouveau développement est intégré à la maintenance normale de l'application.

3.2.2. Origine du décalage dans le temps :

Ses origines peuvent être facilement tracées :

- Insuffisance de détail du cahier des charges de 2001.
- Analyse fonctionnelle de SOGYP finalisée en 2002, sans nouveau cahier des charges et sans mise à jour des coûts et des délais.
- Utilisation par SOGET d'un générateur de code qu'elle ne connaissait pas (Framework).
- Facteurs exogènes : lenteur de la convergence entre les deux places portuaires (notamment au plan douanier) et résistances locales.

3.3. La mise en service

Les deux places portuaires ont adopté des stratégies de lancement différentes.

La mise en service est prévue en une seule étape à Marseille (« big bang »), alors que SOGET envisage une mise en service progressive, une base de données commune permettant le fonctionnement simultané d'ADEMAR+ et d'AP+ (au moins partiellement).

Au Havre :

La formation du personnel, 1200 personnes, s'est déroulée sur la période du 14 février au 14 juin 2005, pour l'export et se poursuivra jusqu'à fin 2005 pour l'import.

Actuellement, en avril 2005, SOGET procède aux formations des professionnels sur AP+ : opérations de booking, d'emportage- dépotage.

Soget fait travailler les clients « pilotes » depuis le 1^{er} janvier. Au 30 juin, les transactions n'impliquant pas la Douane sont effectuées sur AP+. Il n'y a pas de double saisie puisque AP+ et ADEMAR+ coopèrent.

Dès à présent, des clients peuvent effectuer la saisie d'ordres de transport (OT) sur AP+, alors qu'elles sont traitées par ADEMAR+.

Le raccordement à la douane est prévu en septembre 2005, pour éviter de travailler simultanément sur ADEMAR+ et d'AP+.

La procédure import doit être mise en service en janvier 2006.

A Marseille :

Au 10 juin, 968 personnes étaient formées.

La date de substitution est fixée au 21 septembre 2005, par la mise en production de la release 2, réceptionnée le 15 juin par la MOA (voir § 3.2. ci-dessus)

Dans la pratique, les agents maritimes introduisent un navire dans le système AP+ 7 jours à l'avance à partir de la date de substitution, soit théoriquement le 14 septembre.

Tout navire commencé sur PROTIS sera achevé sur PROTIS.

La coexistence entre les deux systèmes est prévue pour 6 mois, pour les escales engagées sous PROTIS. Au-delà, PROTIS ne sera plus exploité.

4. Bilan financier de AP+

4.1. Le financement de l'investissement

Conformément à la convention du 13 août 2001, les coûts de développements des parties communes sont répartis entre les deux plate formes à 50/50.

Simultanément devaient être signées deux conventions, une par place, qui précisent le mode d'accompagnement financier du projet par le port autonome

Une telle convention a été passée à Marseille, le 1^{er} février 2002. Elle prévoyait que le PAM pourrait accorder à MGI des avances de trésorerie remboursables avant le 1^{er} juin 2007. Cette faculté n'a pas été utilisée.

De son côté, le PAH avait consenti une avance en 2002, qui a été remboursée en 2005, compte tenu de la situation financière de Soget.

AP+ est donc financé par autofinancement des deux sociétés SOGET et MGI qui bénéficieront d'un amortissement fiscal dérogatoire (avec un début d'amortissement avant la mise en service du logiciel).

Le budget prévisionnel initial de l'opération s'élevait, pour le tronc commun, à 10 MF, soit 1,525 M€, y compris assistance à la maîtrise d'ouvrage, réputée effectuée en interne, supportés à parité par les deux sociétés.

Au-delà, l'autorisation de dépassement devait être entérinée par le Conseil de surveillance des deux sociétés. Le budget a dérivé jusqu'à 2,9 M€ à mi-2004, pour la seule part revenant à SOGYP.

Le 5 novembre 2004, le budget de AP+ a été officiellement réévalué de 0,4 M€, à 3,3 M€

Enfin, il est sur le point d'être à nouveau réévalué à 3,5 M€

Ce budget supporte les factures à SOGYP des deux sociétés-mères qui incluent des dépenses de personnel propre de ces deux sociétés et des achats de prestations extérieures : personnel, logiciels, frais divers.

Lors de leur détachement, les personnels de SOGET et de MGI sont facturés à SOGYP à 75% de leur prix de revient.

Au 31 12 2004, le compte analytique, tel qu'il a été communiqué par SOGET pour cette opération est le suivant :

Charges de SOGET au 31 12 2004 (en M€)		Recettes SOGET (en M€)	
Prestations internes	1,6	Facturation à SOGYP	2,071
Prestations externes	1,736		
Frais	0,211		
Matériels et logiciels	0,033	Perte	1,429
Total	3,5		3,5

En parallèle, SOGET maître d'ouvrage a déjà versé 1,46 M€ à SOGYP (50% de 2,9 M€).

Le compte d'exploitation tel qu'il a été communiqué par MGI, à la même date est le suivant, :

Charges de MGI au 31 12 2004 (en M€)		Recettes MGI (en M€)	
Prestations internes	1,494	Facturation à SOGYP	0,800
Prestations externes			
Frais			
Matériels et logiciels		Perte	0,694
Total	1,494		1,494

Ces comptes qui résultent de l'application de conventions de facturation entre ces deux sociétés, dont le principe n'appelle pas d'observations, ne sont pas contestés par les deux parties.

Malgré les dépassements signalés, la situation financière des deux sociétés qui ont porté l'investissement est saine.

4.2. L'impact des retards, actualisation des projections financières

Les incidences financières pour les deux partenaires du projet ont été les suivantes :

Estimation initiale : 1 525 k€
Estimation actuelle : 3 500 k€

Malgré cette augmentation du budget, amplifiée par les frais externes de maîtrise d'ouvrage (interventions de KPMG et de CAP GEMINI), les deux sociétés, MGI et SOGET, n'envisagent pas d'augmenter les tarifs des prestations qu'elles fournissent à leurs places portuaires.

Si on peut regretter la sous estimation initiale, il n'apparaît pas que ce projet ait obéré ni les finances des établissements portuaires, ni celles des sociétés d'exploitation des deux places portuaires

4.3. L'impact du retard sur les conventions en cours relatives aux systèmes existants

La question ne se pose en fait qu'à Marseille, où le système Protis appartient au PAM et fait l'objet d'une mise à la disposition à MGI.

Compte tenu des difficultés financières de Gyptis, le PAM a en effet investi dans le système et le matériel pour un montant de 6,7 M€ entre 1990 et 2003, pour le mettre à disposition de Gyptis et, ultérieurement de MGI.

La convention du 7 juin 1990 prévoyait une redevance calculée sur le nombre d'ordres de mise à quai (OMQ). En 1998, cette redevance a été forfaitisée sur une base de 210 k€ par an (cf. §1.2.2 ci dessus).

Un avenant n°4 à cette convention, passé dans la perspective du lancement du projet AP+, commun aux places portuaires havraise et marseillaise, a réglé les conditions de mise à disposition de Protis jusqu'au 1er mars 2004, c'est à dire après une période de chevauchement de 6 mois entre l'ancien et le nouveau système, en fonction de la date de mise en service de AP+ annoncée à l'époque. Cet avenant prévoit notamment la suspension de la redevance de mise à disposition du 1^{er} janvier 2002 jusqu'au 1^{er} mars 2004.

Cette date étant passée, le PAM se trouvait donc en droit de percevoir à nouveau la redevance de mise à disposition de Protis, d'autant que le bilan financier établi par le PAM, intégrant l'ensemble des développements financés par le PAM en plus de l'acquisition initiale faisait apparaître une perte significative.

MGI, quant à elle, faisait valoir que le retard de la mise en service de AP+ ne créait aucune charge nouvelle pour le PAM, d'autant que tous les coûts de maintenance de Protis étaient pris en charge par MGI.

Ce dossier doit être porté devant le conseil d'administration du PAM. La direction du PAM propose de confirmer l'importance qu'elle attache à ce dossier, dans le cadre d'une stratégie résolue de développement du trafic conteneurisé, et de rechercher un accord avec MGI pour une prolongation de la durée de l'exonération de redevance moyennant des contreparties portant sur :

- la politique de distribution de dividendes de MGI, dont le PAM est actionnaire,
- le développement de nouvelles fonctionnalités du logiciel AP+, notamment dans le domaine des procédures de suivi des échanges avec les ports avancés et les plates-formes intérieures, éléments majeurs de votre stratégie de développement des trafics conteneurisés,
- la mise à disposition du PAM de données export et import collectées par AP+.

Cette solution n'appelle pas d'observations de la part de la mission, pour et autant que les contreparties soient effectivement obtenues.

5. Les divergences entre les places portuaires du Havre et de Marseille.

Leur origine semble résider dans des contacts difficiles entre les partenaires de Sogyp. Hélas, les responsables des deux places portuaires n'ont pas toujours tout fait pour apaiser ces tensions.

A l'origine, des situations différentes des deux places portuaires :

- la place du Havre, persuadée de son avance technique et commerciale et de la qualité de la SOGET, a une tendance naturelle à la condescendance.
- la place de Marseille, souffre des contradictions entre ses membres, de son climat social, et redoute d'avoir conclu un marché de dupes en s'associant au Havre. Elle voit, à tort, dans les dépassements de coût de SOGYP une charge que lui imposerait la place du Havre, au bénéfice de SOGET, alors que AP+ est livré en retard. D'où la suspension des paiements de SOGYP à Soget, dès lors que le plafond de dépenses estimées a été atteint, alors qu'une renégociation entre les partenaires eût été préférable à un acte unilatéral.

- la disproportion en matière de trafic conteneurisé des deux ports, qui vont se partager à parité le coût des développements communs de AP+, provoque un mécontentement à Marseille, dont le prix de revient par AMQ⁸ sera supérieur, ce qui pénalise, marginalement le passage par Marseille, qui se considère comme « subventionnant » le Havre.
- En outre, la concurrence pour commercialiser le projet commun hors de l'hexagone, est aussi source d'irritation.

A vrai dire, ce déséquilibre sera très atténué, lorsque AP+ pourra être étendu à l'ensemble des ports français, ce qui permettra de mieux en répartir le coût.

6. Conclusions

- Le système développé en commun répond aux fonctionnalités prévues à l'origine et aux fonctionnalités additionnelles ajoutées en cours de développement. Il permet une harmonisation des procédures des deux places, et un progrès notable sur les fonctionnalités des systèmes utilisés jusqu'à ce jour, et permet une liaison nouvelle avec les systèmes de sécurité et de sûreté des ports. Il permettra rapidement une amélioration sensible du traitement administratif et technique de la rupture de charge dans les ports.
- Il a conduit à une logique de travail en commun entre ces deux places portuaires, qui s'est prolongée au-delà d'AP+ (développement en commun du logiciel E-Scale par exemple).
- Compte tenu de son ambition, le coût de AP+ reste raisonnable et dans la capacité de financement des deux places.
L'aisance de la situation financière des deux sociétés Soget et MGI, qui ont financé le nouveau système AP+, a fait que les deux ports autonomes n'ont nullement eu à supporter un quelconque financement de ces projets, pris intégralement en charge par leurs communautés.
Dans ces conditions, le bilan financier de l'opération n'a obéré ni les finances des établissements portuaires, ni celles des sociétés d'exploitation des deux places portuaires.
Il est cependant regrettable que le protocole du 13 août 2001 n'ait pas prévu d'indexer le coût de la licence d'utilisation du système par les deux sociétés portuaires à l'activité de ces deux sociétés générée par la clientèle des transitaires qui est celle qui seule permet une comparaison de l'activité des deux ports.
Une telle disposition serait plus équitable pour les futures dépenses communes.
- Si on peut critiquer l'imbrication des fonctions de maîtrise d'ouvrage et d'œuvre et l'exécution en régie des développements par la Soget, il n'apparaît pas qu'il en ait résulté un surcoût excessif, ceux-ci étant supportés par Soget sur ses ressources propres, du moins pour les coûts directs.
- Le retard est dû à une analyse de départ insuffisante, à une sous estimation des difficultés de convergences des deux places, à l'ajout de fonctionnalités additionnelles et à des difficultés techniques de programmation.
- Les deux systèmes ADEMAR et PROTIS ont été maintenus en activité jusqu'au bout.

In fine, on peut considérer que ce projet, malgré ses retards a été bien mené, et que son coût est resté dans des limites acceptables.

⁸ Avis de Mise à Quai, nouvelle dénomination de l'OMQ à Marseille et de l'AMPE au Havre

7. Recommandations

Les établissements portuaires du Havre et de Marseille doivent plus s'impliquer dans leur futur rôle d'administrateurs des deux sociétés d'informatique portuaire.

Il est fortement regretté que ces systèmes, qui ont reçu, à leur origine d'importants financements publics, en raison de leur caractère d'utilité collective, ne soient pas pleinement utilisés, et qu'en particulier, ils ne soient pas ouverts à tous les transitaires désireux de décharger leurs marchandises dans ces deux ports, même s'ils ne sont pas implantés localement.

Cette situation ne va pas dans l'intérêt des deux ports, dans la mesure où elle peut en détourner une part de la clientèle. Cela ne va bientôt plus apporter aucune protection aux opérateurs locaux, dans la mesure où la douane va déployer son système de dédouanement universel : « Delta »⁹.

En excluant du système les acteurs de l'hinterland, les deux systèmes portuaires peuvent conduire les principaux armements à se doter d'une plate-forme comparable à AP+ et de développer des systèmes concurrents ouverts, reliés à la douane, ce qui ferait perdre l'avantage d'un système collectif généralisé.

On doit donc inciter fermement les deux places portuaires à ouvrir leurs nouveaux systèmes AP+ sur l'ensemble de l'hinterland.

Précisions ponctuelles :

Il semble utile que la fonctionnalité NSTI fasse partie des fonctionnalités standard d'AP+. Cette option devra être approuvée par les instances délibérantes des usagers des deux places portuaires pour éviter toute critique de la position prépondérante de Soget et MGI à l'égard de leur place.

Il sera nécessaire de compléter au plus vite AP+ pour traiter les pré et post acheminements terrestres, ce qui sera un formidable atout pour les places portuaires, puisqu'il permettra d'intégrer outre les fonctions de logistique-distribution, l'ensemble des contraintes de traçabilité imposées par le code ISPS .

L'entretien du système sera assuré par SOGYP, mais en fait sera sous traité à SOGET. Il faut prévenir dès maintenant d'éventuelles difficultés.

Les règles de commercialisations sont théoriquement fixées par la convention tripartite mais donnent lieu à des difficultés d'application. Elles doivent être clarifiées au plus tôt.

Signé

André GRAILLOT

Signé

Gérard PATEY

⁹ Programme d'informatisation des procédures de dédouanement domiciliées, et de dédouanement du fret express. La procédure de dédouanement domiciliée doit entrer en vigueur au 1^{er} septembre 2005.

ANNEXES

ministère
de l'Équipement,
des Transports,
de l'Aménagement
du territoire,
du Tourisme
et de la Mer
secrétariat d'État
aux transports
et à la mer



direction
du Transport maritime,
des Ports et du Littoral
Secrétariat des
Ports

note à l'attention de

Monsieur Claude MARTINAND
Vice-Président du Conseil général des ponts et chaussées
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE CEDEX

Paris, le 16 DEC. 2004

objet : Situation du projet AP+

référence :

affaire suivie par : Jean-Baptiste MAILLARD - DTMPL/PM
tél. 01 40 81 71 80, fax 01 40 81 72 90
mél. Jean-Baptiste.Maillard@equipement.gouv.fr

Les places portuaires du Havre et de Marseille (ports autonomes et professionnels portuaires) ont, chacune, développé un système informatique de place pour le suivi des marchandises et de leur statut douanier, le système ADEMAR+ au Havre et le système PROTIS à Marseille.

Des sociétés, associant les ports autonomes, ont été créées par les deux places portuaires, la SOGET au Havre et MGI à Marseille, pour exploiter chacun des deux systèmes.

Une démarche de convergence des deux systèmes a été lancée en 1999, avec la signature le 17 juin 1999, par les quatre partenaires, PAH, PAM, MGI et SOGET d'un protocole concernant l'étude du cahier des charges des systèmes d'information communautaires des deux places portuaires.

Une nouvelle convention quadripartite, signée le 13 août 2001, a confié à MGI et SOGET la maîtrise d'ouvrage du nouveau projet de système d'information commun, dénommé AP+, sa réalisation étant confiée à SOGYP S.A., filiale commune de MGI et SOGET.

A l'époque la date limite de mise en service de AP+ était le 13 août 2003. Le dernier planning prévisionnel, communiqué lors de comités de pilotage de AP+ d'octobre et novembre 2004, envisage une mise en service en juin 2005, soit avec près de 2 ans de retard par rapport au planning initial.

Cette situation amène à se poser les questions suivantes :

- le projet AP+ est-il bien maîtrisé ?
- sa conception répond-elle correctement aux besoins de tous les acteurs concernés par le passage portuaire, y compris celles de l'Administration des Douanes ?
- les nouveaux délais annoncés seront-ils respectés ?
- quel sera l'impact financier de ce retard et qui en subira les conséquences ?
- quel est l'impact de ce retard sur les conventions relatives au fonctionnement des deux systèmes actuels ?

Ces questions suscitent une forte inquiétude tant auprès des établissements portuaires concernés, que de leurs administrations de tutelle.

Compte-tenu de leur complexité, elles nous paraissent pouvoir faire l'objet d'une mission d'expertise du CGPC, qui viserait à :


- analyser le cahier des charges et son adéquation aux besoins des acteurs concernés ;
- analyser le montage juridique et financier mis en place pour ce projet ;
- faire le point de l'état d'avancement du projet et des perspectives de sa livraison ;
- évaluer l'impact du retard pour les différentes parties et les conséquences de celui-ci sur les conventions en cours relatives aux systèmes existants ;
- faire toutes recommandations utiles.

Nous sollicitons donc la désignation d'une équipe du CGPC pour mener à bien cette mission.

Pour pouvoir répondre rapidement aux interrogations de notre part et de celle des ports autonomes, il serait souhaitable que des éléments d'étape nous soient adressés régulièrement et qu'en tout état de cause les conclusions de cette expertise soient rendues pour le 1^{er} mai 2005.

En cas de difficultés sur la consistance et les objectifs de cette mission, nous vous invitons à nous faire part de vos observations.

Mes services et ceux des ports autonomes concernés se tiennent à votre disposition pour vous apporter tout l'appui nécessaire à la bonne conduite de cette expertise.



Didier SIMONNET

copie à : M. Maillard
M. Patey

Adresse postale
Tour Pascal B
92055 La Défense cedex

Adresse administrative
22, rue Monge
75005 Paris

Téléphone :
01 40 81 71 80
Télécopie :
01 40 81 72 90

Mél :
DTMPL/PM@equipementLgouv.fr

Annexe 2

<p style="text-align: center;">PROTOCOLE CONCERNANT L'ETUDE DES CAHIERS DES CHARGES DES SYSTEMES INFORMATIQUES COMMUNAUTAIRES DES PORTS DU HAVRE ET DE MARSEILLE</p>

Le Port Autonome du Havre, représenté par son Directeur,
Monsieur GRAILLOT

Le Port Autonome de Marseille, représenté par son Directeur,
Monsieur BRASSART

La Société Soget, représentée par son Président du Directoire,
Monsieur RITT

La Société Marseille Gyptis international, représentée par son Président
Directeur Général, Monsieur LE BARS

PREAMBULE

Rappel du contexte

Les communautés portuaires du Havre et de Marseille ont développé, ces dernières années, des systèmes informatiques de gestion du suivi des marchandises, respectivement les systèmes ADEMAR + et PROTIS. Ces systèmes ont été développés grâce aux efforts des communautés portuaires: autorités portuaires, entreprises maritimes, SOGET. GYPTIS avec l'aide de fonds publics (Conseil Régional PACA pour Marseille, Conseil Régional de Haute-Normandie et Europe pour Le Havre).

Ces systèmes donnent satisfaction et sont largement utilisés. L'évolution du monde des transports ainsi que l'évolution des techniques de l'informatique et des communications impliquent une évolution de ces systèmes afin de poursuivre les politiques d'amélioration et d'ouverture des services rendus aux usagers des ports dans ce domaine.

Les clients des deux places ont également souhaité disposer d'accès harmonisés aux procédures d'organisation des opérations portuaires et de passage de la marchandise.

Le cahier des charges définissant les fonctionnalités et les performances du nouveau système havrais a d'ores et déjà été réalisé sous l'égide de la communauté portuaire du Havre.

Exposé des objectifs

Les parties prenantes du présent protocole ayant constaté une grande harmonie dans les services à rendre par un système d'informatique portuaire à Marseille et au Havre ont décidé d'unir leurs efforts, de mettre en commun leurs compétences et expériences afin de développer en commun les nouveaux systèmes autant qu'il sera techniquement possible. Les nouveaux systèmes garderont leurs spécificités et leurs noms.

1 - OBJET DU PRESENT PROTOCOLE

Le présent protocole a pour objet de définir les conditions de réalisation du cahier des charges commun de réalisation des futurs systèmes informatiques communautaires des ports du Havre et de Marseille y compris l'acquisition par la communauté portuaire marseillaise de la copropriété du cahier des charges réalisé par la communauté portuaire havraise.

Le présent protocole sera suivi d'autres protocoles pour la réalisation des systèmes.

2- PRINCIPES GENERAUX D'ORGANISATION ENTRE LES PARTIES

La communication institutionnelle est organisée par les deux ports autonomes en liaison avec les associations représentant leurs communautés portuaires (Union Maritime et Portuaire au Havre, Union Maritime et Fluviale Marseille Fos à Marseille). En particulier, à l'issue de l'élaboration commune du cahier des charges, une présentation des fonctions du nouveau système et de ses procédures d'accès sera organisée à l'attention des principaux clients des ports et des organisations les représentant.

La maîtrise d'ouvrage commune est assurée par les deux ports autonomes dans le cadre d'un groupement momentané à définir

A ce titre, les deux ports autonomes définissent en concertation avec leurs communautés portuaires, les contours fonctionnels, les enveloppes financières du projet, et recherchent les participations publiques nécessaires.

La rédaction du cahier des charges est assurée en commun par les deux sociétés Marseille Gyptis International et SOGET

3 - ORGANISATION DES TRAVAUX

3.1. ORGANISATION GENERALE DES EQUIPES

Pour l'élaboration du cahier des charges et à l'initiative des parties, il sera constitué entre Le Havre et Marseille:

- un comité de pilotage,
- un comité technique.

Dans un but d'appropriation du projet par les professionnels concernés, ces comités associeront des représentants des communautés portuaires.

Les utilisateurs seront associés par l'intermédiaire d'équipes d'experts, aux travaux techniques.

Le comité de pilotage aura en charge les tâches d'orientation, de contrôle et de prise de décision et fera en sorte que les équipes techniques travaillent en bonne intelligence.

Le comité de pilotage sera constitué:

- du Directeur Général Adjoint Exploitation du Port Autonome de Marseille: Monsieur CARPENTIER
- du Chef du Département des Systèmes d'Information du Port Autonome de Marseille: Monsieur AULAGNIER
- du Directeur Technique du Port Autonome du Havre : Monsieur SCHERRER
- du Chef du Service des Systèmes d'Information du Port Autonome du Havre: Monsieur DEN EL
- du Directeur de Marseille Gyptis International: Monsieur LACOMBE
- du Chef du projet équipe technique de Marseille: Monsieur PAOLI
- du Président du Directoire de Soget : Monsieur RITT
- du Directeur Technique de Soget : Monsieur PAUMIER
- d'un représentant de chaque Union Maritime des deux ports

La Direction Générale des Douanes sera associée étroitement aux travaux du Comité de pilotage

Participe également aux travaux, un représentant de la D.T.M.P.L.

Le Comité technique étudiera les questions fonctionnelles et techniques et proposera les décisions au comité de pilotage. Il sera composé de deux chefs de projets désignés par Soget et Marseille Gyptis International et d'un représentant de chaque port.

Le comité technique pourra associer à--ses travaux:

- des experts techniques de chaque place portuaire, notamment dans les domaines des fonctionnalités d'Adémar et de Protis, des réseaux, des techniques Intranet et des échanges EDI.

- une équipe d'experts, composée de professionnels des divers partenaires: représentant de la marchandise, transporteurs rail-route, transitaires, agents maritimes, armateurs, manutentionnaires, douanes, ports, choisis pour leurs compétences personnelles. Ces experts travailleront uniquement au niveau de leur place portuaire.

Les processus de décision interviendront à l'unanimité du comité de pilotage.

En cas de désaccord entre les parties au niveau du comité de projet, le comité de pilotage s'efforcera de rechercher les solutions communes conformes à l'intérêt du projet et des deux communautés portuaires.

3.2. PRINCIPALES ACTIONS A MENER DANS LE CADRE DE L'ELABORATION D'UN CAHIER DES CHARGES COMMUN

1) *Lancement du projet*

Lancement politique et constitution des comités

2) *Prise de connaissance des aspects fonctionnels du cahier des charges du Havre*

3) *Examen des choix techniques proposés par Le Havre*

4) *Etude des fonctionnalités pour Marseille*

5) *Etude technique pour Marseille*

6) *Etude à partir des fonctionnalités existantes ailleurs dans d'autres ports*

7) *Etude technique des systèmes et choix techniques des autres ports*

8) *Synthèse des fonctionnalités retenues pour Marseille*

9) *Obtention de l'accord des partenaires marseillais*

10) *Synthèse technique*

11) *Synthèse générale*

Comparaison finale par rapport au cahier des charges du Havre

Définition des domaines communs ADEMAR-PROTIS

Définition des domaines spécifiques à chaque port

12) *Rédaction du cahier des charges*

(en faisant apparaître modules communs et modules individualisés)

3.3. ORGANISATION DES ACTIONS ET REUNIONS DU COMITE DE PIOTAGE

Les comités de pilotage et technique auront pour mission première de définir précisément et d'organiser les tâches définies ci-dessus et nécessaires à l'aboutissement des études.

4 - DELAIS

L'objectif est de disposer du cahier des charges général Le Havre - Marseille pour fin octobre 1999.

5- MODALITES FINANCIERES

Le Port Autonome de Marseille et Marseille Gyptis International verseront au Port Autonome du Havre une participation forfaitaire d'un montant total de 300 000 Frs (hors taxes réparti par moitié pour chacun) en contrepartie du partage de propriété du cahier des charges ADEMAR 2000 déjà élaboré et après réception de celui-ci. Le Port Autonome du Havre et Soget feront leur affaire de la répartition de cette participation.

Les équipes techniques et les divers responsables appartenant aux communautés portuaires du Havre et de Marseille mettront en commun leurs expériences, savoir-faire et produits existants. La mise à disposition des équipes interviendra sans nouveaux flux financiers entre les parties.

6 - CONFIDENTIALITE ET PROPRIETE INTELLECTUELLE ET INDUSTRIELLE

Les signataires du protocole s'engagent à ne pas commercialiser ou donner, sans commun accord préalable à d'autres places portuaires, le cahier des charges rédigé en commun, à l'exception de la place portuaire de Dunkerque qui a accès, de par l'accord de partenariat, à tous les travaux, réflexions, de Marseille.

La propriété des développements communs sera partagée à 50 %-50 % entre le Port Autonome de Marseille et Marseille Gyptis International d'une part, le Port Autonome du Havre et Soget d'autre part. Dans chaque port, les parties concernées définiront entre elles les règles de mise à disposition de l'outil mis en oeuvre et de propriété.

Le Havre, le **17 JUIN 1999**

Marseille, le **17 JUIN 1999**

**Le Directeur du Port Autonome
du Havre**

**Le Directeur du Port Autonome
de Marseille**

A.GRAILLOT

E BRASSART

**Le Président du Directoire
de Soget**

**Le président de Marseille Gyptis
International**

CONVENTION

ENTRE

PORT AUTONOME DE MARSEILLE

PORT AUTONOME DU HAVRE

SOGET SA LE HAVRE

M.G.I. SA MARSEILLE

POUR LE DEVELOPPEMENT D'UN

SYSTEME D'INFORMATION PORTUAIRE

COMMUNAUTAIRE

NOUVEAU SYSTEME D'INFORMATION PORTUAIRE COMMUNAUTAIRE

I. CADRE GENERAL ET CONTEXTE

Les places portuaires de Marseille et du Havre ont souhaité que l'évolution de leurs systèmes d'information communautaire, PROTIS à Marseille et ADEMAR + au Havre, soit menée en étroite collaboration en vue de proposer à leurs clients les mêmes bases de fonctionnalités et mode d'accès, en mettant en commun, moyens, expérience et savoir faire pour développer le nouveau, système dénommé ADEMAR.PROTIS.+ (A.P.+.) Elles visent à optimiser notamment le rapport qualité-prix de l'opération.

La majeure partie de ce système sera commune aux deux places, chacune d'entre elles pouvant développer des fonctionnalités spécifiques .

Dans ce cadre, SOGET SA, M.G.I. SA, le Port Autonome du Havre et le Port Autonome de Marseille ont conclu un protocole d'accord en date du 17.06.99 fixant les modalités de l'étude du cahier des charges commun pour la réalisation du système de base. Le projet de cahier des charges des fonctionnalités a été diffusé à toutes les parties le 31.03.00.

Les systèmes d'informations communautaires des deux ports capitalisent un acquis important dont les règles de propriété industrielle sont insuffisantes à assurer la protection. SOGET SA, M.G.I. SA et les Autorités Portuaires ont constaté le risque potentiel de transmission à la concurrence de leur savoir faire et de leurs compétences, dans le cadre d'un appel d'offres avec forte implication d'une SSII titulaire d'un marché global de réalisation.

Au Havre, SOGET SA est propriétaire du système ADEMAR, développé par étapes successives sous la maîtrise d'ouvrage du Port Autonome du Havre et l'a conforté par améliorations applicatives et fonctionnelles permanentes.

A Marseille, M.G.I. SA exploite et maintient le système PROTIS propriété du Port Autonome de Marseille, dans le cadre d'une convention de mise à disposition assurant le remboursement des investissements du Port Autonome de Marseille. Le logiciel a été conçu et est maintenu par les professions de la place.

Dans ce contexte, SOGET SA, M.G.I. SA et les deux Ports Autonomes ont décidé la réalisation du nouveau système selon les principes suivants

- SOGET SA, M.G.I. SA assureront la maîtrise d'ouvrage des développements, la réalisation en étant confiée à la SOGYP, leur filiale à 50150 sur la base du cahier des charges commun et du devis estimatif.
- Dans le but de faciliter un engagement rapide de l'opération, les deux Ports Autonomes, actionnaires respectifs de M.G.I. SA et SOGET SA, apporteront un concours financier, soumis à l'accord de leur Conseil d'Administration.
- Chacun des Ports Autonomes contractera directement avec son partenaire local pour fixer le cadre de sa collaboration et de ses conditions financières.

Quoique cette indication relève plus précisément des conventions bipartites mentionnées au point IV Obligations des parties - engagement pris par les Ports Autonomes - il est néanmoins précisé que l'enveloppe financière maximum concernant la partie commune aux deux ports a été estimée à 10.000.000 FF (cf. annexe n° 1) soit respectivement 5.000.000 FF pour M.G.I. SA et SOGET SA. Cette somme faisant l'objet pour chacune des parties d'une convention financière bipartite (M.G.I. SA/P.A.M. et SOGET SA/P.A.H.) qui définit, entre autres, les engagements financiers et les limites de responsabilité de chacune des parties, l'une par rapport à l'autre.

- Les quatre partenaires coordonneront leurs efforts pour obtenir des subventions européennes, nationales ou locales.
- Le nouveau logiciel sera détenu en copropriété par SOGET SA et M.G.I. SA. Sa maintenance et les évolutions seront à la charge de SOGET SA/M.G.I. SA. et confiées à SOGYP SA.

Les Conseils de Surveillance des sociétés SOGET SA et M.G.I. SA ont déjà approuvé l'opération en date du 15.11.2000 pour SOGET SA et du 21.11.2000 pour M.G.I. SA.

II. PRINCIPES GENERAUX DE CONCEPTION ET DE DÉVELOPPEMENT DU SYSTEME D'INFORMATION PORTUAIRE

Le nouveau système intégrera les grandes fonctionnalités déjà proposées aux professionnels portuaires du Havre et de Marseille, en particulier :

- automatisation des procédures documentaires portuaires et des échanges d'information entre acteurs (procédures administratives, commerciales et douaniers),
- transmission automatique du statut de la marchandise pour embarquement ou enlèvement,
- intégration du processus douanier, de la déclaration jusqu'au statut,
- accès au système par transactions, interfaces ou échanges de données.

Le nouveau système sera conçu en intégrant les concepts et les technologies du commerce électronique :

- ouverture et communication normalisée,
- interfaces de présentation compatibles avec les navigateurs Internet,
- utilisation généralisée des protocoles de messagerie, échanges EDIFACT et XML,
- sécurisation des échanges.

L'architecture du système retiendra :

- une architecture fonctionnelle modulaire, permettant l'exportabilité vers d'autres systèmes portuaires,
- une séparation des fonctions techniques (données, communication, interfaces utilisateur, administration),
- l'organisation modulaire permettra d'une part, l'évolutivité du système en fonction des progrès technologiques, d'autre part l'accès aux grandes fonctions du système.

III. ORGANISATION DU SUIVI DE PROJET

Trois comités seront organisés de la façon suivante :

* Comité de Pilotage national

Coprésidé par les Présidents des Conseils de Surveillance de M.G.I. SA et SOGET SA, il sera constitué en outre par :

- Un représentant dûment mandaté de la société SOGET SA,
- Un représentant dûment mandaté de la société M.G.I. SA,
- Un représentant dûment mandaté du Port Autonome de Marseille,
- Un représentant dûment mandaté du Port Autonome de Havre,
- Un représentant dûment mandaté de l'Union Maritime Et Portuaire (Le Havre),
- Un représentant dûment mandaté de l'Union Maritime et Fluviale (Marseille),
- Un représentant du Contrôle d'état des Ports Autonomes
- Un représentant dûment mandaté de la D.G.D.D.I. ainsi qu'un représentant respectif des Directions Régionales des Douanes du Havre et de Marseille,
- Un représentant dûment mandaté de la D.T.M.P.L.

Le Comité de Pilotage a pour rôle d'orienter et de contrôler le développement du système commun A.P. + de manière qu'il s'intègre harmonieusement dans le projet général d'informatisation des places portuaires.

Plus précisément, le rôle du Comité de Pilotage consiste :

- à suivre les développements,
- à s'assurer de leur convergence avec les projets nationaux gérés par la D.T.M.P.L. ainsi que la D.G.D.D.I.

Le Comité de Pilotage se réunira tous les six mois ou en tant que de besoin. Un compte-rendu sera établi à l'issue de chaque réunion.

* Comité Directeur

C'est un comité d'arbitrage. Il est composé des membres des Conseils de Surveillance de M.G.I. SA et de SOGET SA, dont font partie les Directeurs des Ports Autonomes du Havre et de Marseille, ainsi que d'un membre de la D.T.M.P.L.

Il se réunit à la demande du Comité de Projet et désigne en séance un Président et un secrétaire.

* Comité de Projet

Le Comité de Projet sera constitué :

- D'un représentant du Port Autonome du Havre et un représentant du Port Autonome de Marseille,
- D'un représentant de M.G.I. SA et d'un représentant de SOGET SA,
- Du Chef de Projet,

Y participeront toute personne désignée par la maîtrise d'ouvrage pour l'assister.

Coprésidé par les Présidents du Directoire de M.G.I. SA et de SOGET SA, le Comité de Projet a pour rôle de :

- suivre la réalisation des travaux sur les plans technique, organisationnel et financier,
- s'assurer que le plan qualité est respecté,
- prendre toute initiative sur les plans technique, fonctionnel et organisationnel nécessaire au bon déroulement du projet,
- soumettre au Comité Directeur les désaccords éventuels entre les différents membres.

Le Comité de Projet se réunira chaque mois ou plus si nécessaire. Un compte rendu sera également établi à l'issue de chaque réunion.

IV. OBLIGATIONS DES PARTIES

Engagements pris par les Ports Autonomes

Soutien financier

- Le principe d'un accompagnement financier au projet par les Ports Autonomes est retenu.
Cet accompagnement financier devra être explicité dans une convention bipartite à passer pour chacune des deux places portuaires , entre le Port Autonome et la Société de place dont il est actionnaire.

Ces deux conventions devront décrire de manière détaillée les engagements pris par la société de place, en tant que maître d'ouvrage, sur le périmètre fonctionnel du projet commun, sur le détail estimatif correspondant , sur les délais de réalisation du projet et sur le dispositif de pilotage et de contrôle du maître d'œuvre.

Cet accompagnement financier sera subordonné aux respects des engagements pris dans ces conventions par les sociétés de place.

- Les Deux Ports Autonomes se coordonneront pour mettre en cohérence leurs conventions respectives.

- La présente convention signée par les quatre parties est une convention cadre dont la mise en œuvre ne pourra être effective qu'après passation des deux conventions bipartites qui fixeront notamment les traitements spécifiques à chaque port et en particulier le suivi documentaire des marchandises dangereuses.
- Participation au Comité de Pilotage National et au Comité de Projet,
- Intégration dans leurs cahiers des charges de concession à des opérateurs privés de l'obligation d'interfaçage du système des opérateurs avec le système A.P. +
 - annonce des mouvements de conteneurs (anticipation logistique),
 - suivi des mouvements de conteneurs (mouvements terrestres et maritimes),
 - prise en compte des visas électroniques (BAE, BAS, AMPE, OMQ),
 - positionnement des conteneurs de marchandises dangereuses.
- Obligation de faire référence, dans leurs documents officiels, au système A.P. + comme système communautaire,
- Collaborer solidairement et assurer un soutien institutionnel au système A.P. + aussi bien au niveau français qu'au niveau international,
- Faciliter l'exportabilité et les échanges des systèmes propres à l'Autorité Portuaire (déclaration navires, déclaration des matières dangereuses, ..) vers le système APP.
- Assurer chacun pour ce qui le concerne le financement des applications spécifiques que nécessiterait l'intégration applicative de ses propres procédures.

Engagements des maîtres d'ouvrage

- Développer en tant que co-maître d'ouvrage le système tel que défini au cahier des charges des fonctionnalités et réaliser les modifications et adjonctions décidées par le comité Directeur dans le cadre du détail estimatif joint qui fixe le plafond, à justifier, du soutien financier des deux ports autonomes et qui définit le périmètre fonctionnel du projet commun,
- Tout mettre en œuvre pour développer et mettre en service le système dans un délai de dix huit mois à compter de la signature des conventions particulières entre chaque port autonome et la société concernée, délai qui ne sera pas supérieur à vingt quatre mois à dater de la signature de la présente convention,
- Sous-traiter la réalisation à la SOGYP, filiale de SOGET SA/M.G.I. SA,
- Engagement à ne pas augmenter les tarifs d'utilisation des systèmes pour les services proposés par ADEMAR PROTIS + (A.P.+.) correspondant aux périmètres actuels des services/fonctionnalités traitées,
- Donner au comité de pilotage ainsi qu'au Comité de Projet toutes informations utiles,

- Installer et gérer des plate-formes techniques aptes à garantir aux professionnels portuaires :
 - des performances satisfaisantes dans les conditions de prévisions de trafic portuaire à trois ans et dans les conditions de répartition calendaire et horaire actuelles de l'activité,
 - une continuité d'exploitation et une haute disponibilité du système,
 - une sécurisation des données et des échanges recourant aux techniques les plus éprouvées,
 - une égalité de traitement des usagers, notamment tarifaire,
 - l'ouverture du système aux clients et partenaires des professionnels portuaires.

- Répondre aux besoins spécifiques des Ports Autonomes en matière de statistiques,

- Fournir à tout moment et à la requête des Ports Autonomes la situation comptable de l'opération.

Fait à Marseille , le 13 AOUT 2001
En quatre exemplaires originaux

Directeur Général du
Port Autonome du Havre
J.M. LACAVE

Directeur Général du
Port Autonome de Marseille
E. BRASSARD

Président du Conseil de Surveillance de
SOGET SA
M. BARON

Président du Conseil de Surveillance de
M.G.I. SA
F. LE BARS

Président du Directoire de
SOGET SA
J. RITT

Président du Directoire de
M.G.I. SA
F. MAHE DES PORTES

Version intégrant les remarques: du Comité de Direction du PAM dans sa séance du 08/12/00 - du PAH - du Conseil de Surveillance de SOGET SA en séance du 10/01/01

Annexe I

à la Convention entre

P.A.M. - P.A.H. -- SOGET SA - M.G.I. SA

Pour le développement d'un système

D'information portuaire communautaire

ADEMAR PROTIS +

EVALUATION
DU PROJET
ADEMAR PROTIS +

index

AVANT PROPOS	3
1. METHODE	4
2. CADRE D'EVALUATION : LE CYCLE DE DEVELOPPEMENT	5
2.1 ETUDES DES FLUX ET DES DONNÉES	6
2.2 ARCHITECTURE TECHNIQUE	7
2.3 LES BASES DE DONNÉES	7
2.4 LES TRAITEMENTS	7
2.4.1 <i>Les transactions et requêtes</i>	8
2.4.2 <i>Les interrogations</i>	8
2.4.3 <i>Messages EDI</i>	8
2.4.4 <i>Gestion expert/novice</i>	9
2.4.5 <i>Services de gestion</i>	9
2.4.6 <i>Interfaces externes</i>	9
2.5 CRÉATION DE L'AIDE EN LIGNE HTML	9
2.6 TEST ET VALIDATION	9
2.7 DOCUMENTATION TECHNIQUE ET FORMATION DES ÉQUIPES D'ASSISTANCE ET D'EXPLOITATION	10
2.8' MAINTENANCE ET SUPPORT	10
3. ASSISTANCE MAITRISE D'OUVRAGE - CONDUITE DE PROJET ET QUALITE	10
4. PROVISION POUR DEPLACEMENTS	10
5. RECAPITULATION GENERALE DES COUTS	11
5.1 RÉCAPITULATION GÉNÉRALE	11

AVANT PROPOS

Les deux places portuaires du Havre et de Marseille ont souhaité que l'évolution de leurs systèmes d'information communautaires, Adémar + au Havre et Protis à Marseille, soit menée en étroite collaboration en vue de proposer aux clients des ports les mêmes fonctionnalités et modes d'accès et pour mettre en commun moyens, expérience et savoir-faire.

Ce nouveau système intégrera les grandes fonctionnalités déjà proposées aux professionnels portuaires du Havre et de Marseille par les plate-formes HPS ADEMAR + et PROTIS et en particulier

- automatisation des procédures documentaires portuaires et des échanges d'information entre acteurs ;
- transmission automatique du statut de la marchandise pour embarquement ou enlèvement;
- Intégration du processus douanier, de la déclaration au statut ;
- accès au système par transactions, interfaces ou échanges de données;

ainsi que les fonctionnalités décrites dans le cahier des charges AP+ et reprises dans le cahier des charges ADEMAR PROTIS +.

Le système doit être conçu comme un véritable outil de communication créateur de valeur ajoutée locale.

Les développements fonctionnel du projet ADEMAR PROTIS + intègrent les propositions faites par les Douanes dans le document "Contributions à l'écriture du Cahier des Clauses Techniques Particulières.

Ce document a pour objectif de fournir une évaluation du coût de la réalisation du système projet ADEMAR PROTIS + intégrant les développements communs aux deux places.

Les coûts des logiciels à acquérir pour le développement, pour la conduite de projet et pour l'assistance à la maîtrise d'ouvrage sont mentionnés à titre indicatif et en dehors de toute négociation commerciale.

Sont exclus de ce document

- les investissements liés aux réseaux,
- le coût de la plate-forme d'exploitation,
- le coût de la migration,
- le coût de la plate-forme de développements,
- le coût de l'installation et du démarrage,
- le coût de la formation utilisateur.

1. MÉTHODE.

L'évaluation du coût du projet s'appuie sur les documents qui constituent les "bases du cahier des charges AP+ élaborées par HPI/Critt T&L et des réunions de travail avec SOGET et MGI (PROTIS 2001) et plus particulièrement:

- l'architecture fonctionnelle;
- l'inventaire des messages et transactions (procédural, portuaire et métier);
- le modèle conceptuel des données;
- les modèles opérationnels de traitement;
- le découpage en 7 scénarios (organisation de l'escale, pré et post acheminement, manifeste, marchandises dangereuses, services transversaux, procédures douanières et services aux conteneurs);
- la répartition des lots fonctionnels.

Les évaluations sont fondées sur l'examen des tâches à réaliser selon les découpages indiqués ci-après.

Dans les cas où les tâches à réaliser sont encore mal connues ou si la productivité des outils de développement ne permet pas de faire des évaluations précises, les évaluations fournies seront considérées comme des "provisions".

Elles ont été confrontées à celles qu'ont évaluées des prestataires potentiels consultés : BULL, ORACLE et IBM en ce qui concerne AP+.

D'une façon générale nos évaluations sont sensiblement plus élevées que celle fournies par BULL et ORACLE.

Ceci est dû au fait que nous avons évalué de façon plus lourde certaines charges de développement, et intégré des charges non prises en compte par les prestataires comme l'assistance à maître d'ouvrage.

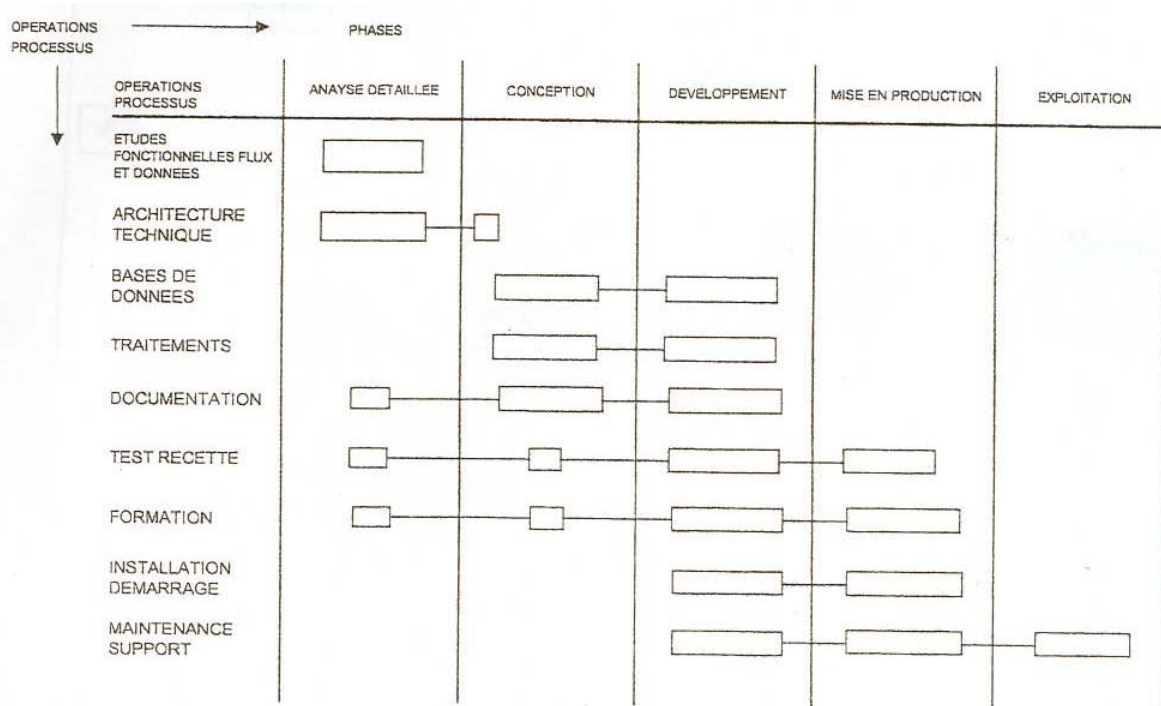
On doit mentionner le fait que les prestataires ne répondaient pas à un appel d'offre et les contraintes qui pèsent généralement sur un projet ne leur avaient pas été communiquées:

- les conditions de développement,
- le rôle du maître d'ouvrage et les tâches qu'éventuellement il se réserve,
- l'organisation du projet,
- le découpage en lots,
- la méthode d'évaluation des réponses.

Les documents fournis à l'époque par les prestataires n'étaient donc pas contractuels et ne s'inscrivaient pas dans un processus de négociation mais seulement de consultation.

2. CADRE D'EVALUATION : LE CYCLE DE DÉVELOPPEMENT

Notre évaluation s'appuie sur un découpage du cycle de développement du projet en processus et en phases, en conformité avec la méthode Merise et selon le schéma suivant



On considère que le cycle de développement du projet est constitué des 8 processus mentionnés dans la colonne de gauche.

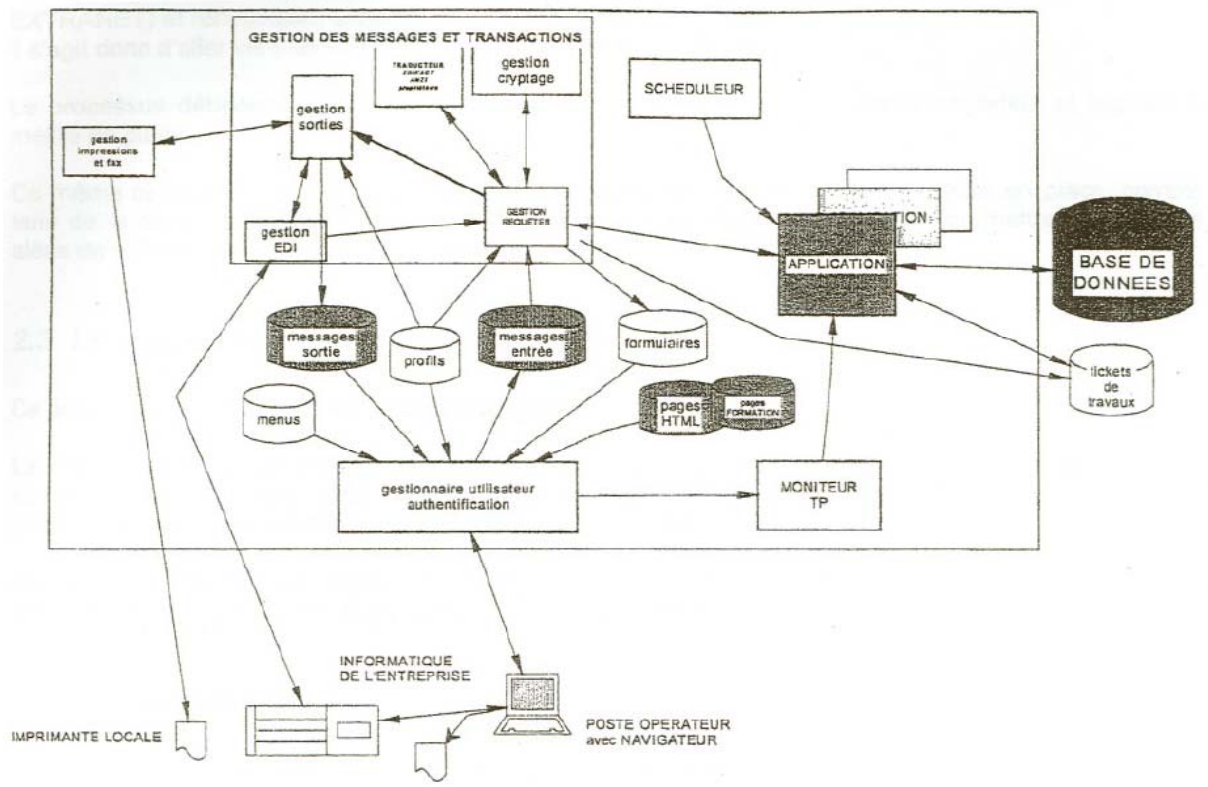
Chaque processus se décompose en un certain nombre d'opérations indiquées en ligne et qui peuvent se regrouper par colonne en phases.

La représentation ci-dessus est uniquement procédurale et ne prend pas en compte des contraintes de planning ou de ressources.

2.1. Études des flux et des données.

Ce processus s'appuie sur l'architecture fonctionnelle décrite dans le cahier des charges :

ARCHITECTURE FONCTIONNELLE GENERALE



Il s'agit d'une architecture fonctionnelle modulaire avec une séparation des fonctions techniques (données, communication, interfaces utilisateur, administration).

L'étude des flux et des données recouvre essentiellement les opérations d'analyse détaillée portant sur les flux et les données décrits au cahier des charges

- les champs, les codifications, les règles de gestion appartenant aux messages et aux transactions présentées dans le cahier des charges dans les 7 scénarios ;
- les fonctions de service autour du traitement des messages, telles que décrites dans l'architecture fonctionnelle et explicitée dans le cahier des charges;
- les fonctions d'authentification, de cryptage, de traduction ;
- les fonctions d'archivage et de facturation des travaux ;
- les fonctions de gestion des profils d'accès ;
- etc. ...

Le processus **étude des données** recouvre également l'analyse détaillée des données et un réexamen du modèle conceptuel des données incluant le détail des entités, des propriétés, les codifications, les règles de gestion, etc. ...

2.2 Architecture technique

Ce processus recouvre les études détaillées à effectuer autour de la plate-forme technique à mettre en place et basée sur les techniques de l'e-business en intégrant les technologies Internet (dont le modèle EXTRANET) et renouvelant sensiblement l'approche client/serveur. il s'agit donc d'aller vers un ASP (Applications Services Provider).

Le processus débouche sur la description et la conception des composants matériels et logiciels à mettre en place.

De même ce processus comporte les études et conception fine du réseau à mettre en place, compte tenu de la particularité des applications WEB envisagées. Cette étude devrait permettre de lever les aléas de coût envisagé au niveau du réseau.

2.3 Les bases de données

Ce processus recouvre, après l'analyse détaillée :

La **conception** fine de la base de données commune, au niveau logique, l'étude des performances attendues, l'optimisation des tables, la décomposition en base de données spécifiques, les communications avec les bases de données de chacun des ports autonomes.

Le développement des bases de données physique, leur répartition physique, les modes de communication, les besoins d'exploitation et de réseau, les tests.

2.4 Les traitements

Ce processus est le plus important en ressources consommées du projet.

Il recouvre de nombreuses procédures fonctionnelles essentiellement composées de tâches de conception et de développement autour des fonctions répertoriées dans le cahier des charges.

Les évaluations s'appuient sur la méthode suivante:

1. pour chaque transaction on a déterminé au cours de la phase des spécifications générales des modèles de traitement;
un premier ensemble de tâches consistera à concevoir et à développer ces modèles de traitement que l'on peut considérer comme des squelettes adaptables aux différentes requêtes ou transactions ; il en est résulté l'existence de 14 modèles
pour chaque transaction on a, pu désigner le modèle qui correspondait. On suppose également que la difficulté de mettre en place un modèle est variable, et on attribue donc à chaque modèle un poids de difficulté selon le tableau suivant:

Modèle 1	message simple	poids 1
Modèle 2	message + maj base	poids 2
Modèle 3	message + maj base + émission auto	poids 2
Modèle 4	message + authentification	poids 1
Modèle 5	message circulant workgroup + maj	poids 2
Modèle 6	message circulant workgroup	poids 1
Modèle 7	interface message EDI + maj base	poids 2
Modèle 8	interrogation	poids 2
Modèle 9	Mise à jour sans message	poids 1
Modèle 10	message EDI + retransmission + maj	poids 2
Modèle 11	transfert de formulaire avec maj	poids 2
Modèle 12	EDI sans maj	poids 1
Modèle 13	message automatique	poids 3
Modèle 14	formulaire rempli retransmis avec maj	poids 3

2. Pour chaque transaction ou requête, on a évalué le nombre d'entités de la base de données qui étaient impactées par la requête ; on peut considérer que le nombre d'entités impactées constitue un poids, et que la charge d'une requête est fonction de ce poids.

2.4.1 les transactions et requêtes

Le calcul de la charge de travail (exprimée en jour) attribuée à chaque transaction ou requête est basée sur l'estimation initiale d'AP+ qui a été reprise et actualisée dans le cadre de ADEMAR PROTIS + (voir annexe jointe).

On remarque que la charge ainsi calculée est un peu supérieure à celle calculée par BULL ainsi que par ORACLE. Il est à noter que les charges à ce niveau dépendront beaucoup de la qualité de l'atelier de génie logiciel mis en place.

Compte tenu de la sensibilité du modèle de calcul il sera important au cours de la mise en place de l'atelier de génie logiciel de vérifier la pertinence du modèle de façon à ajuster les évaluations et le budget global.

2.4.2 Les interrogations

On prévoit une demande de 40 transactions d'interrogations et récapitulations diverses (suivi écran et papier)

2.4.3 Messages EDI

On entend par message EDI les échanges de données informatisées. On donnera la priorité aux développements de messages XML tout en assurant une compatibilité montante avec les messages EDIFACT.

Le cahier des charges répertorie une quarantaine (38) de message à développer dont environ une vingtaine (18) sera à mettre en oeuvre de façon prioritaire.

Il s'agit des messages suivants

- le message confirmation de réservation
- le message statut douanier
- le message rapport de déchargement/chargement de conteneur
- le message transmission des mouvements de conteneurs sur les terminaux/dépôts - le message bayplan,
- le message Avis de mise à quai
- le message déclaration de dangereux
- le message du document d'accompagnement
- le message de récupération des Avis de Mise à Quai avec l'horodatage - le message opération envoyé par le manutentionnaire
- le message Vus à quai - le message Vus à bord
- le message déclaration sommaire - le message Manifeste
- le message BAD/BAE
- le message Vus Enlevé
- le message douane Sofi avec les Avis d'enregistrement
- le message CNC

Les messages suivants seront développés dans une seconde phase

- le message information voyage
- le message demande d'attribution de poste à quai - le message liste de déchargement
- le message avis d'arrivée
- le message manifeste dangereux
- le message ordre d'emportage ou de dépotage
- le message rapport d'emportage
- le message avis de mouvement d'un conteneur
- le message mise à disposition d'un conteneur
- le message ordre d'effectuer une opération spécifique sur le conteneur (ex : transfert)

- le message rapport de stock de conteneur
- le message réservation provisoire
- le message demande de réservation
- le message connaissance
- le message lieu de restitution du conteneur
- le message devis de réparation
- le message ordre de transport
- le message liste des dangereux
- le message information concernant l'enlèvement de conteneurs
- le message taux de fret

Ces messages seront développés sous les standards XML, EDIFACT ou les formats ADEMAR ou PROTIS.

2.4.4 Gestion expert/novice

Les outils de l'internet ne facilitant pas la saisie de masse, ceux-ci seront surtout destinés aux novices, sachant que des grilles spécifiques seront réservées au mode Expert.

Une analyse de fréquence des transactions (en annexe) montre qu'environ 40 transactions sont susceptibles d'intervenir plus de 100000 fois par an.

Ces grilles constitueront l'interface utilisateur standard.

2.4.5 Services de gestion

Par services de gestion, on entend

- d'une part, les services offerts aux utilisateurs (messagerie, service EDI, traduction, archivage, accusé de réception, etc.)
- d'autre part, la gestion d'exploitation (horodatage, etc. ;)
- et l'administration du système (gestion des fichiers de base, gestion des codes sociétés, gestion des fichiers permanents, paramétrage des états, contrôle des batches, ...)

2.4.6 Interfaces externes

Il s'agit des interfaces externes avec les douanes, CNC, VTM, ESCALE V2, etc.

2.5 Création de l'aide en ligne HTML.

Ce processus de construction de l'aide en ligne s'appuie sur les technologies HTML permettant une présentation ergonomique à l'écran et la conception et réalisation de pointeurs hypertextes.

De plus il est souhaité qu'on puisse également accéder à cette documentation à partir d'une aide en ligne contextuelle.

2.6 Test et validation

Ce processus de test et de validation est également construit selon des normes bien établies. Il demandera cependant la constitution d'une plate-forme de test particulièrement soignée.

On prévoit une charge importante en raison du nombre de transactions ou requêtes (180).

Ce processus aboutit à soumettre, pour recette, au donneur d'ordre les messages, transactions et requêtes.

A ce processus s'ajoutent les tests et validations spécifiques.

2.7 Documentation technique et formation des équipes d'assistance et d'exploitation

Il s'agit ici de la réalisation de la documentation technique faite par les développeurs pour les équipes qui exploiteront le nouveau système.

A la remise de cette documentation, ces mêmes équipes bénéficieront d'une formation sur le nouveau système développé.

Il ne s'agit pas de la formation utilisateur final.

2.8 Maintenance et support.

Il s'agit de la maintenance et du support apporté par les équipes de développements lors de la mise en place du système

3. ASSISTANCE MAITRISE D'OUVRAGE - CONDUITE DE PROJET ET QUALITE.

On prévoit à ce titre une provision pour la conduite de projet de l'ordre de 9% de la charge de réalisation.

De même on prévoit une provision de 4 5% de la charge du projet pour la gestion qualité.

On prévoit également environ 310 jours d'assistance au maître d'ouvrage (environ 9% du montant de la réalisation).

4. PROVISION POUR DEPLACEMENTS

On prévoit enfin une provision pour frais de mission et de déplacement de 1 200 KF.

5. RECAPITULATION GENE.RALE DES COUTS.

5.1 Récapitulation générale.

Le tableau ci-après récapitule l'ensemble des coûts d'investissements du projet.

	Charges Partie Commune
PRESTATIONS	
ANALYSE DETAILLEE	
Base de données	10
Transactions et requêtes	95
Interrogations	17
Architecture technique et réseau	30
Spécif de l'aide en ligne	10
Principes Test/validation	10
Spécif besoins de formations	5
CONCEPTION	
Architecture technique et réseau	10
Bases de données	10
Modèles de base des traitements MOT	30
Traitement Messages et requêtes	55
Interrogations et messages EDI	55
Gestion expert/novice	45
Services de gestion	45
Interfaces externes	25
Création de l'aide en ligne	10
Test et validation	10
Documentation technique et formation	10
DÉVELOPPEMENT	
Bases de données	20
Outillage développement	35
Modèles de bases des traitements MOT	45
Traitements Messages et Requêtes	520
Messages EDI	50
Interrogations et récap	40
Service de gestion	60
Gestion expert/novice	60
Interfaces externes	60
Création aide en ligne	60
Test et validation	90
Documentation technique et formation	20
Prepar maint & support production	10
MISE EN PRODUCTION	
Test-Validation	90
Documentation technique et formation	10
Support production	60
CONDUITE PROJET	250
ASSURANCE QUALITÉ	150
ASSISTANCE MAITRISE D'OUVRAGE	250
SS TOTAL charges	2362
SS TOTAL KF	8794

PROVISION POUR DÉPLACEMENT 1200
TOTAL DÉVELOPPEMENT KF 9.994

Les coûts présentés concernent seulement la partie développement.

Les coûts de personnels pour les prestations de réalisation sont les suivants:

1: Directeur de projet : 6 000 F/J HT
2: Chef de projet: 3.900 F/J HT
3: Analyste programmeur: 3.650 F/J HT
4: Analyste fonctionnel: 3.650 F/JHT

PARTIE COMMUNE
Ventilation des charges par tâches fonctionnelles
Et par tâches techniques

	Analyse détaillée	Conception	Développt	Doc. et recette	O.P – P.A.Q – A.M.O	Nbre jours	KF
Nouvel environnement des fonctionnalités existantes	170	270	990	130	600	2160	8.041
Fonctionnalités d'accès aux procédures de capitainerie	7	35	80	30	50	202	753
Nbre jours	177	305	1.070	160	650	2.362	8.794
Provisions pour déplacement							1.200
Total Général							9.994

CP - PAQ - A MO : Conduite de Projet, Plan Assurance Qualité, Assistance à Maîtrise d'Ouvrage

**AVENANT N° 1 A LA CONVENTION TRIPARTITE DE REAL ISATION ET
D'EXPLOITATION DU PROJET ADEMAR / PROTIS + (AP+)
SIGNEE LE 3 JUILLET 2001 PAR SOGET S.A. / M.G.I. SA / SOGYP S.A.**

ARTICLE 1

Il est décidé de modifier le titre de la convention comme suit :

CONVENTION TRIPARTITE DE RÉALISATION, D'EXPLOITATION ET DE
COMMERCIALISATION DU PROJET ADEMAR I PROTIS + (AP+)

ARTICLE 2

L'article 2.2. de la convention concernant l'organisation de la propriété indivise des parties communes est modifiée comme suit :

Les sociétés SOGET SA et M.G.I. SA possèdent les droits patrimoniaux, des parties communes du système ADEMAR PROTIS + au prorata des sommes effectivement financées soit conformément aux accords antérieurs :

- 50% SOGET SA
- 50 % M.G.I. SA.

La société Sogyp SA est chargée par ses deux actionnaires de toute commercialisation d

A) Droit d'utilisation du svstème AP+

Il inclut toutes les versions actuelles et à venir d'AP+.

B) Autres prestations

- Prestation d'exploitation pour le compte de tiers utilisateurs d'AP+
- Audit des places portuaires ou aéroportuaires métiers flux, organisation...)
Préparation à l'informatisation d'une place portuaire ou aéroportuaire
- Aide au changement et formation
- Toute autre prestation connexe

2.1 Champs d'application :

Le monde.

2.2 Fonctionnement

Les démarches commerciales sont coordonnées par Sogyp SA. Elles peuvent être effectuées par Soget SA, MGI SA ou Sogyp SA. Cependant le principe, l'étendue et le montant liés au droit d'utilisation ou aux prestations à effectuer seront définis au cas par cas par SOGET et MGI puis validés formellement par Sogyp SA.

Dans tous les cas la société contractante avec le client sera Sogyp SA.

La société cliente de Sogyp ne peut être Soget ou MGI.

Sogyp SA s'engage, lors de la commercialisation du produit, à faire appel dans un premier temps au personnel de SOGET et/ou de M.G.I. pour les développements nécessaires. Sogyp SA pourrait faire appel à un sous-traitant seulement dans le cas où le personnel de SOGET et. de M.G.I. ne pourrait répondre aux besoins requis et après avoir recueilli le consentement des deux sociétés mères

2.3 Rémunération des prestations

Sogyp SA pourra effectuer elle-même ses prestations ou les faire effectuer par des tiers, étant entendu qu'il sera proposé aux sociétés M.G.I. et SOGET une possibilité de refus.

Dans le cas où un des tiers serait Soget SA ou MGI SA, la règle de l'article 3.2.a de la convention s'appliquera pour toutes les prestations de personnel. Pour les prestations d'exploitation, le coût de la prestation facturée à Sogyp SA par le prestataire (Soget ou M.G.I) sera négocié au coup par coup avant la signature du contrat liant Sogyp et le bénéficiaire de la prestation.

Les sociétés SOGET SA et M.G.I. SA devront préalablement à toute décision issue de l'exercice des droits patrimoniaux portant sur les parties communes du système, soumettre celle-ci à l'accord préalable du co-indivisaire.

2.4 Parties spécifiques :

L'exercice des droits patrimoniaux portant sur les parties spécifiques du système ADEMAR PROTIS + cédées à la société SOGET SA et à la société M.G.I. SA, ne feront l'objet d'aucun accord préalable auprès de l'une ou l'autre de ces sociétés.

*Le présent Avenant à la Convention Tripartite de Réalisation et d'Exploitation du
Projet ADEMAR PROTIS + est fait en trois exemplaires
Le 10 janvier 2003*

Pour la société SOGET SA

Jean-Louis LE YONDRE
Président du Conseil de Surveillance

Jacques RITT
Président du Directoire

Pour la société M.G.I. S.A.

François LE BARS
Président du Conseil de Surveillance

François MAHE DES PORTES
Président du Directoire

Pour la société SOGYP S.A.

François LE BARS
Président du Conseil de Surveillance

Jean-Louis LE YONDRE
Vice-Président du Conseil de Surveillance

Jacques RIT
Président du Directoire

François MAHE DES PORTES
Membre du Directoire

La gestion des escales des navires

Cette fonction est complémentaire des systèmes de traitement de la marchandise.

Compte tenu des « ponts » entre ces deux systèmes, les deux ports, ont été amenés, parallèlement à rapprocher leurs systèmes de suivi des escales des navires, qui ne s'inspirent pas d'une logique commerciale, mais dans une logique régaliennne comprenant également les contraintes de sécurité.

La gestion des escales est assurée uniquement par les établissements portuaires.

Cette fonction est prise en charge par des systèmes distincts, conçus et gérés par les deux ports autonomes et liés aux VTS de leurs capitaineries. Ces systèmes, VTM au Havre et Escale à Marseille, gèrent les annonces d'arrivée des navires et l'organisation nautique et technique des escales.

En application de directives européennes, les Affaires Maritimes, qui gèrent les CROSS, se sont vu confier la gestion de « Trafic 2000 » qui est un système informatisé de suivi des navires et des marchandises dangereuses, dans le cadre du réseau européen Safe Seantet. Les capitaineries, et au-delà les systèmes de gestion des escales des ports sont, maintenant raccordés à « Trafic 2000 ».

Les deux ports autonomes ont lancé le développement d'un logiciel commun, dénommé « E-Scale » pour la gestion nautique des escales.

Dans ce but, après un appel d'offres commun, chacun des deux ports a passé un marché avec Bull pour la réalisation du logiciel. Les marchés comprennent des modules communs aux deux ports : mise à quai, droits de port marchandises hors Protis (à savoir non conteneurisées), statistiques navires, et facturation de taxes d'usage, et des modules spécifiques : gestion des déchets¹⁰, exploitation du terminal pétrolier pour Marseille. Certaines fonctionnalités continueront à être traitées à Marseille par le système actuel Escale V.2, telles que la facturation, notamment.

La gestion des marchandises dangereuses était gérée, à Marseille, par PROTIS ; elle est prise en charge par AP+, qui pourra transférer les déclarations concernant les marchandises dangereuses à la Capitainerie. Néanmoins, une mise à jour sera nécessaire pour assurer la conformité avec le code IMDG.

La livraison de « E-Scale » est prévue le 15 mars 2007, après 6 mois de vérification de service régulier.

Il est à noter que pour le calcul des droits de port marchandises, SOGYP envisage aussi de créer un module. Ceci présente l'avantage traiter les droits de port acquittés par des transitaires (ou chargeurs) non raccordés à AP.

¹⁰ Au Havre cette fonction sera interfacée avec Ecoport

Secrétariat général
Bureau
Rapports
et Documentation
TOUR PASCAL B
92055 LA DEFENSE CÉDEX
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45