

Projet NOSCIFEL

LOT 2

Compte-rendu de la réunion avec La société Marseille Gyptis International (MGI)

Date: *vendredi 31 août, 2012, 9h-16h00*

Historique du document			
<i>Version du document</i>	<i>Date</i>	<i>Statut</i>	<i>Auteur (s)</i>
1	11/09/2012	Proposition A valider par CR	Guy Doumeingts, Tatiana Graindorge
2 CR	14/09/2012	Commentaires CR	
3 CR GD	16/09/12	Commentaires GD	
4 CR, GD, TG	25/09/12	Commentaires CR	
5	16/10/12	Version finale	TG, GD, CR

Participants :

- Christophe Reynaud, (CR) Consultant système d'information et logistique, MGI
- Guy Doumeingts (GD), Consultant International,
- Tatiana Graindorge (TG), Ingénieur Recherche, IMS/EIGSI

Ordre du jour :

- ✓ Objectifs de la réunion
- ✓ Objectifs du LOT 2
- ✓ Méthodes de travail
- ✓ Les activités de MGI
- ✓ Les produits MGI
- ✓ Les besoins de MGI dans le projet Noscifel,
- ✓ Prochains travaux
- ✓ Conclusion sur la réunion

Objectifs de la réunion (Guy Doumeingts)

- Préciser les objectifs du LOT 2
- Comprendre les problématiques Service Transport rencontrés par MGI ou par ses clients
- Définir les concepts de modélisation du service transport dues par MGI
- Préparer la collecte des informations pour modéliser les types de transport traités par MGI

Objectifs du LOT 2 (Guy Doumeingts)

- Développer des modèles, méthodes et outils logiciels pour les entreprises clientes des plates-formes Normafret Services et NOSCIFEL afin d'implanter les fonctions interopérables entre les acteurs de la chaîne logistique.
- Développer une méthode descriptive du système Transport et de ses relations avec l'environnement avec les processus internes et/ou externes,
- Déterminer la structure de pilotage des processus, supportant la détermination des indicateurs de performances
- Elaborer les spécifications permettant de relier le pilotage de ces processus au système d'information existant indépendamment ou non de la plateforme intégratrice de service,

- Développer une méthode opérationnelle de spécification, de développement et d'implantation des connecteurs paramétrables et du système d'information correspondant
- Développer un connecteur MDI/SOA (interopérabilité entre les applications informatiques) pouvant également être utilisé par la plateforme NOSCIFEL.
- Elaborer une méthode de transfert de connaissances sur l'interopérabilité des systèmes d'information en particulier au niveau du pilotage des connecteurs et sur l'utilisation des normes d'échanges de données normalisées.

Méthodes de travail (Guy Doumeingts)

- Successions de présentations et de discussions
- Utiliser des exemples concrets fournis par MGI
- Montrer des exemples de modélisations dans d'autres domaines

Les activités de MGI et les activités des clients (Christophe Reynaud)

MGI est une entreprise d'« infologisticiens » (accélérateur d'échange comme la définit CR)) qui conçoit et réalise des outils et des systèmes dédiés aux communautés logistiques.

MGI, qui est une société anonyme avec 5 millions de chiffre d'affaire est constituée de 30 personnes, réparties en trois services fonctionnels et un service transversal:

1. Assistance utilisateur
2. Technique : développement/exploitation
3. Administration
4. Un service transversal (projet)

Le capital de MGI est détenu par plusieurs acteurs :

- 2/3 du capital est détenu par les associations professionnelles du port (transitaire, agents maritimes, les armateurs)
- 1/3 du capital est détenu par le grand port maritime de Marseille

MGI présente une culture communautaire, en développant des solutions pour les acteurs et avec les acteurs du commerce maritime. Le système AP+ peut – être modifié en accord avec les entreprises du port représentées par leurs associations professionnelles.

L'activité de MGI est conditionnée par :

- L'analyse des processus logistiques et métiers
- La réglementation/douane
- Les besoins techniques.

MGI est le résultat d'une longue évolution.

A l'origine, une société Gyptis a été créée en 1986 par l'association professionnelle qui regroupe l'ensemble des entreprises de la communauté logistique du port de Marseille. :

- Les agents maritimes
- Les armateurs.
- Les Commissionnaires de transport : supporte les opérations de circulation des flux,
- Agents maritimes qui représentent les armateurs non présents sur le port,

La création de l'entreprise a été déterminée par la nécessité de développer un outil informatique pouvant répondre aux points suivants:

- Support à la liasse **OMQ** (Ordre de Mise à Quai) qui comprenait 10 feuillets devant être signés par chacun des intervenants.
- Apparition de différentes applications informatiques :
 - Comptabilité,
 - Implantation du système douanier **SOFI** (Système d'Ordinateurs pour le Fret International) dans les ports et aéroports français.

Un partenariat est signé entre les membres de la communauté logistique du port de Marseille pour la mise en place en 1989 de *Protis*¹ (Cargo Community System).

A la demande de la douane le système Protis est généralisé à l'export en 1991. Le système est mis en place pour l'import en 1997. Ainsi est créé un système import/export informatisé.

Avec le passage à l'an 2000, MGI effectue une analyse du système Protis:

- Des modules à améliorer
- Une évolution importante des systèmes informatiques en 15 ans
- Certaines fonctions non conformes avec les besoins du client

¹ Pourquoi Protis et Gyptis?

La légende dit qu'il y a très longtemps de cela, près de six siècles avant notre ère, sur la côte où se dresse à présent la ville de Marseille, il n'y avait rien, ou presque... Ni maisons ni port... Juste quelques cabanons fragiles construits par les Ségobriges, un peuple de Ligures, pêcheurs et chasseurs paisibles. Cette année-là, Nann, le roi des Ségobriges, se décida à marier sa fille, une très belle demoiselle portant le nom de Gyptis. Conformément à la coutume, il organisa un banquet. Il y convia tout ce que la contrée pouvait receler de solides garçons et invita également les jeunes chefs des tribus voisines.

Protis-marin Phocéen fait escale à ce moment avec son bateau et son équipage. Il a été reçu par Nann, le roi pour faire partie de la fête. Protis et son équipage se sont mêlés à la fête et aux jeux des exploits. Protis se montrait le plus habile au tir à l'arc, au javelot et à la lutte. La princesse Gyptis fut impressionnée par les exploits de Protis et lui demanda d'être l' élu de son cœur. Ainsi est né le couple Protis-Gyptis

Ce qui aboutit à la décision de créer une version améliorée (Qui ne verra jamais le jour sous ce nom). Le nom de l'entreprise passe de Gyptis à MGI (Marseille Gyptis International).

En 2000, le port du Havre se retrouve face au même constat que le port de Marseille. Son système informatique ADEMAR (Accélération Des Expéditions MARitimes) mis en place en 1984 pour le traitement des importations et exportations doit être amélioré : il est développé par la société SOGET.

En 2001, les communautés portuaires du Havre et de Marseille décident de mettre en commun leurs moyens et leurs compétences afin de développer un nouveau progiciel commun devant remplacer PROTIS à Marseille et ADEMAR au Havre.

Ce nouvel outil a pour but de s'adapter à chacun des deux ports, tout en répondant à une demande des clients en termes d'harmonisation. Le projet est baptisé ADEMAR PROTIS + (AP+).

Une filiale commune SOGYP (détenu à 50/50 par MGI et la SOGET) est créée afin d'assurer les développements du nouveau logiciel.

SOGYP développe et assure la maintenance du système. Le personnel des deux sociétés mères est mis à disposition de la filiale afin d'organiser les travaux. SOGYP est le maître d'œuvre et MGI/SOGET les maîtres d'ouvrage.

SOGET et MGI sont des partenaires dans la coordination d'AP+, mais concurrent dans la commercialisation d'AP+.

2005- mis en œuvre à Marseille AP+ en production

2007 - mis en œuvre d' AP+ au Havre, à Bordeaux, à Fort de France etc.

Les produits MGI

L'expertise de MGI s'oriente vers :

- Conseil /audit
- Edition/intégration
- Echange des données informatisées
- Exploitation

MGI fournit des solutions pour:

- Le passage portuaire/ aéroport
- Le transit
- La fiabilité du transit
- Transit vert : orchestre le flux de marchandise avec le respect de l'environnement

MGI propose plusieurs produits :

- Principal produit :
 - o AP+ (Cargo Community system) une application web avec plusieurs couches accessible aux clients (système collaborative)
- Les produits dérivés :
 - o AIRport+
 - o M- customs- une plateforme de communication qui facilite la génération des déclarations Import Contrôle System (ICS)
 - o Tracking 2.0- suivi de la marchandise pour le PME et TPE

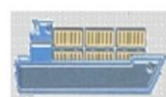
Les activités de MGI dans le domaine Transport

(Christophe Reynaud)

Processus Import portuaire - processus divergent

Les acteurs du processus import

- *Agents Maritimes* :
 - ✓ Représentation de l'armateur,
 - ✓ Consignation de navire,
 - ✓ Commercialisation de la ligne maritime.
- *Transporteur : routier, fluviaux et ferroviaire*
 - ✓ Exécutent les pré-post acheminements
- *Transitaires* :
 - ✓ Organisation du transport,
 - ✓ Déclarations douanières.
- *Manutentionnaires (opérateur du terminal)* :
 - ✓ Réception des marchandises,
 - ✓ Chargement et déchargement des marchandises.
 - ✓ Existence de deux métiers : le parc qui regroupe les activités horizontales et le bord-activités verticales (chargement et déchargement du navire)
- *Autorité portuaire* :
 - ✓ Gestion des escales navires pour l'annonce navire et la confirmation d'arrivée et de départ,
 - ✓ Gestion des marchandises dangereuses.
- *Douane*:
 - ✓ Perception des droits et taxes,



Agents maritimes



Transitaires



Manutentionnaires



Marseille Fos
Autorité portuaire



DOUANES
& DROITS
INDIRECTS

- ✓ Lutte contre la fraude,
- ✓ Protection sécurité et santé publique.

Les 6 opérateurs sont présents dans toutes les opérations d'import. Deux grandes phases dans la gestion des flux entre les acteurs: avant et après l'arrivée du navire.

Phase 1- avant l'arrivée du navire (Figure 1)

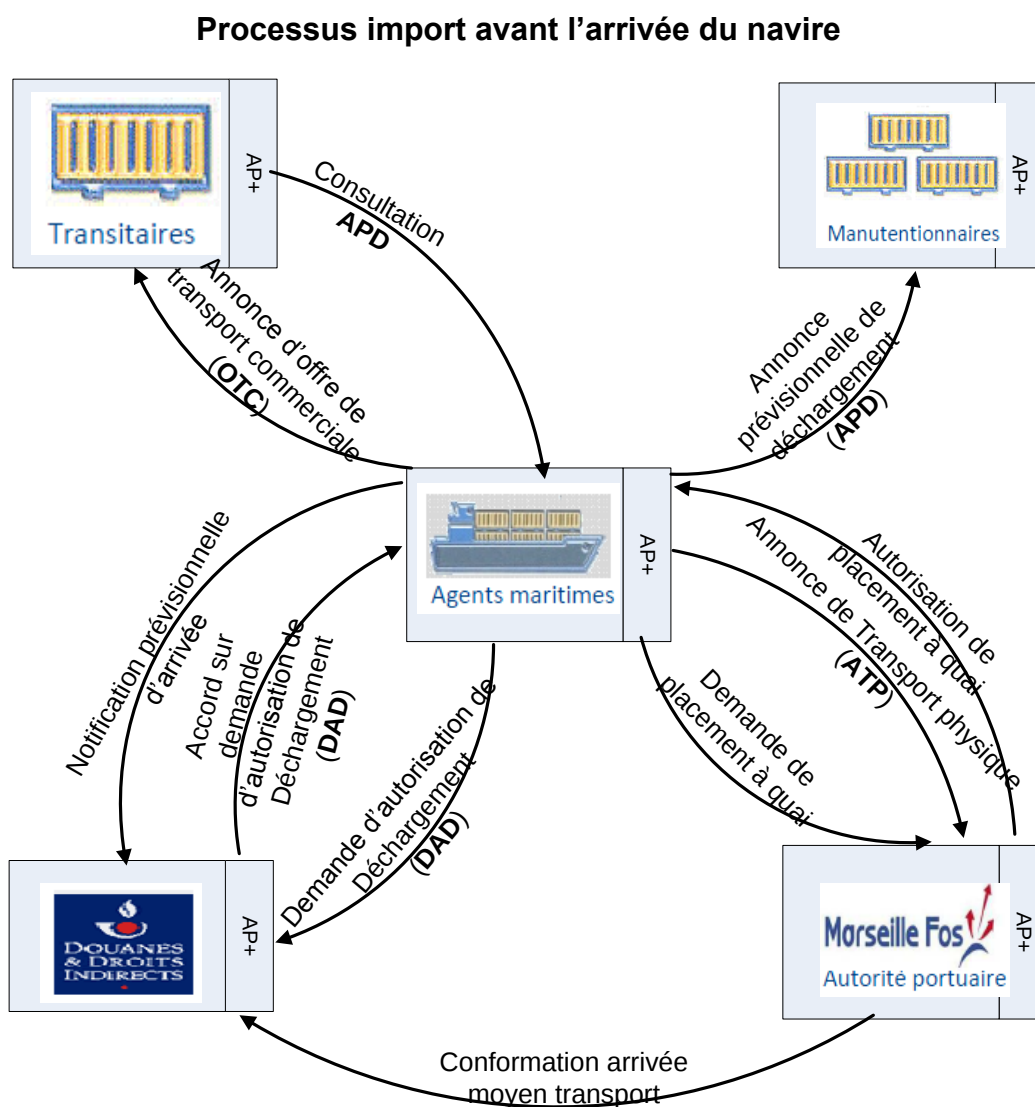


Figure 1 : Flux d'information avant l'arrivée du navire dans le port

Tout commence avec l'annonce de transport (un déclencheur) par l'opérateur de transport (Opérateur de transport=Agent maritime / Agent Aérien).

Un navire qui arrive, une annonce de voyage est diffusée: l'annonce physique (ATP) et l'annonce commerciale (OTC) (Table 1).

OTC	ATP
➤ L'offre de transport commerciale (OTC) renseigne : ▪ les caractéristiques commerciales de chaque agent fret, ▪ le lieu de RL de la marchandise, ▪ le mode de travail de l'agent (Obtention du BAS), ▪ les ports de provenance directs et indirects.	➤ L'Annonce de transport physique (ATP) renseigne : ▪ les caractéristiques du navire, ▪ le poste à quai, ▪ les différents intervenants, ▪ les ports de provenance et de destination touchés directement par le navire, ▪ les heures d'arrivée et de départ prévues et réalisées du navire.

Table 1 : Annonce de voyage : offre de transport commerciale (OTC) et annonce de transport physique (ATP)

Cette annonce est faite par les agents maritimes ou aériens. Ces agents représentent des compagnies maritimes.

L'agent maritime demande à l'autorité portuaire une autorisation de placement sur un poste à quai particulier.

Les autorités portuaires regardent la disponibilité. La capitainerie donne la place à quai.

L'agence maritime diffuse l'APD (Annonce Prévisionnelle de Déchargement), la liste de toutes les marchandises prévues (description assez précise).

Le transitaire a des éléments d'identification des conteneurs : quand il arrive et combien pour préparer le dédouanement). Il peut savoir si la marchandise qu'il attend est prévu réellement pour arriver sur un navire.

La douane délivre la demande d'autorisation de déchargement (DAD).

La déclaration avant est très importante, elle permet une prévision sur les mouvements des futures bateaux/navires (chargement/déchargement/réception /accueil).

Phase 2- après l'arrivée du navire (Figure 2)

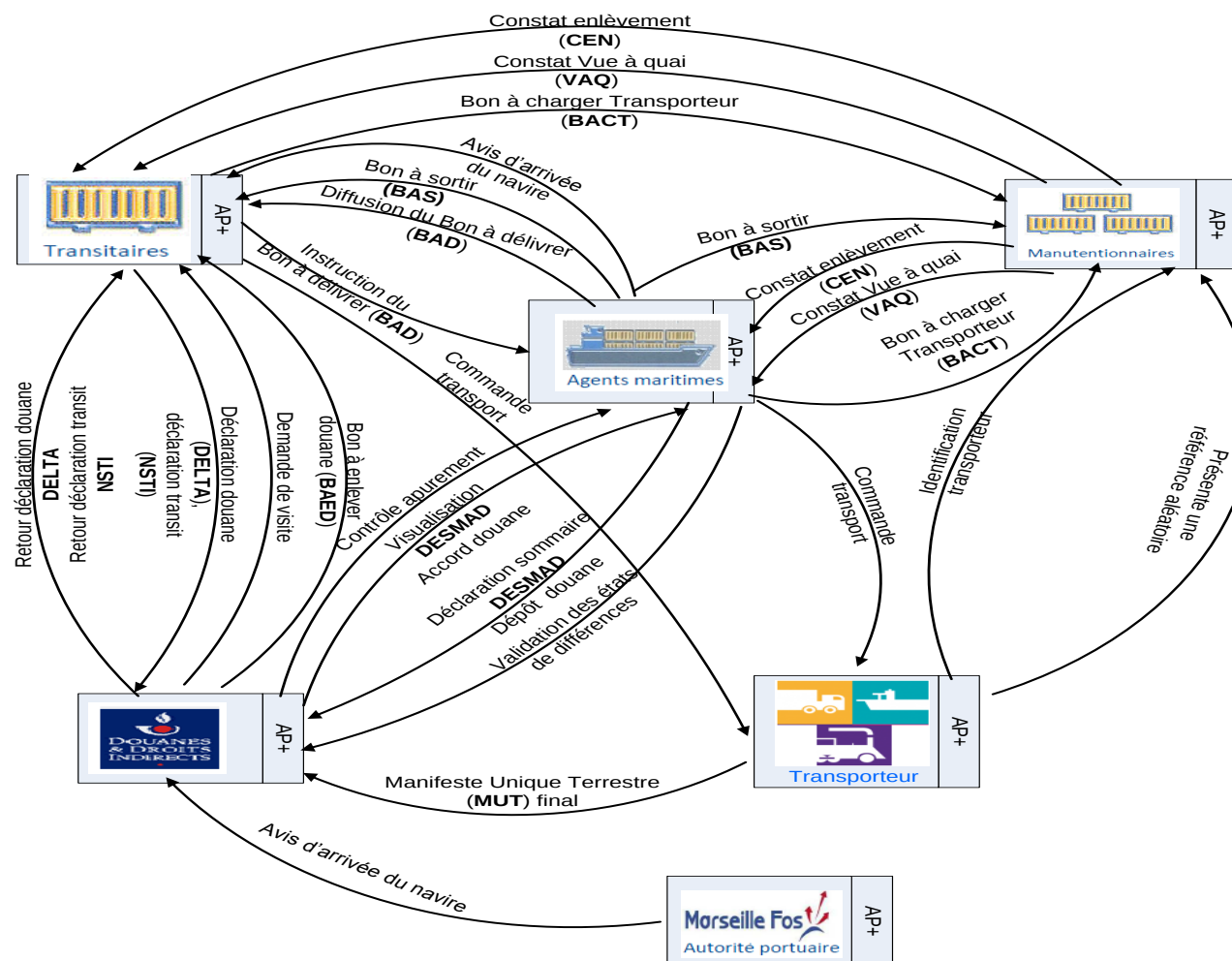


Figure 2 : Flux d'information après l'arrivée du navire dans le port

- Le navire arrive
- Les autorités donnent la date et l'heure d'arrivée du navire.
- L'agent maritime diffuse au transitaire le Bon à Délivrer (**BAD**) avec l'ensemble de caractéristiques de la marchandise.
- Le transitaire va préparer le dédouanement
- Le terminal ou le manutentionnaire (Terminal=manutentionnaire) décharge la marchandise et diffuse des constats de vu à quai, avec les plombs et les réserves(le constat de vue à quai (**VAQ**)).
- Les agents maritimes valident l'état des différences transmis à la douane.
- La Douane émet un accord sur l'état de différence
- L'agent maritime émet sa DEclaration Sommaire d'entrée (**DESMAD**) en Magasin et Aire de Dédouanement Temporaire (**MADT**). Ce document est la liste définitive des marchandises ayant été déchargées du navire pour un agent spécifié.
- Le transitaire réalise la déclaration de douane ou de transit : déclaration Delta : (déclaration de sortie définitive), déclaration **NSTI** (la marchandise sort sous le régime de transit)
- La douane donne un retour sur la déclaration **DELTA** (Dédouanement En Ligne par Transmission Automatisée) et déclaration **NSTI** (Nouveau Système de Transit Informatisé).
- Il est possible que la douane demande au transitaire un droit de visite.
- Si la marchandise déclarée correspond à la marchandise constatée, la douane délivre au transitaire le bon à enlever douane (**BAED**)
- Le transitaire ou l'agent délivre au terminal, le bon à charger transporteur (**BACT**)
- **Le BAD+BACT+BAED** donne automatiquement le **BAS** (bon à sortir), le statut nécessaire à la marchandise pour sortir du port.
- Le transporteur post acheminement peut recevoir à travers AP+, des informations concernant la commande transport (le bon à charger).
- Le transporteur se présente à quai (au terminal) avec une référence aléatoire.
- Le terminal identifie le transporteur et l'avis de mise à quai (La marchandise) qui doit être accompagné du **BAS**.
- Le manutentionnaire charge la marchandise au sens de « remet la marchandise au transporteur ».
- Dans le cas de transport massifié, le transporteur complète, pour le manutentionnaire, le **manifeste unique terrestre** concernant la marchandise chargée. Cette information est également envoyée à la douane.
- La manutentionnaire envoie un constat d'enlèvement visible par l'agent maritime et le transitaire
- Le constat d'enlèvement entraîne l'apurement de la comptabilité matière de l'agent (apurement).
- La douane contrôle l'apurement.

Processus export- processus convergent

- Les mêmes acteurs que dans le processus import
- Ce n'est pas le bateau qui conditionne le système, mais la masse de marchandise qu'on doit consolider

Phase 1-avant l'arrivée de la marchandise

L'agent Maritime

- Offre de transport commerciale (**OTC**) : différent type de produits/clients
- Annonce de transport physique (**ATP**) : identique à l'import
- Confirmation du booking (conteneur qui arrive pour une destination)

Transitaire

- Préparation de mise à quai pour l'organisation du terminal
- Le transitaire donne l'avis de mise à quai : caractéristiques (numéro, type, poids, dangereux, classe etc.)
- Si produit dangereux, le transitaire le déclare à la capitainerie.

Capitainerie

- Réceptionne les déclarations de produits dangereux
- Donne l'accord sur les produits dangereux

Transporteur (Transporteur massifié)

- Envoie un message de confirmation d'arrivée
- Consulte l'avis et les conditions de mise à quai transmis par le terminal (manutentionnaires)

Phase 2- après

Terminal

- Constat de réception, date, avec des réserves ou pas
- La marchandise est présente sur le terminal

Transitaire

- Reconnaissance du constat transmis par le terminal
- Déclaration Douane
- Saisie des documents d'accompagnements

Douane

- Envoie un retour sur les déclarations de douane (**BAED**)
- Donne un accord sur les documents d'accompagnement (**BAED**)

Capitainerie

- Donne l'autorisation d'embarquement des produits dangereux.

Si **BAEA** (bon à embarquer agent), **BAET** (bon à embarquer transitaire), **BAED** (bon à embarquer douane), **AP+** génère automatiquement le **BAS** (le Bon à Sortir)

Terminal

- AP+ envoie le **BAS** à l'opérateur du terminal pour charger le navire
- Une fois le navire chargé- le terminal envoie aux AGENTS maritimes et aux transitaires le constat de chargement

Capitainerie

- Une fois le navire parti- la capitainerie envoie le constat de départ à tous les acteurs y compris la douane

Douane

- AP+ envoie la confirmation de l'exportation à la douane (ECS)

Démonstration d'AP+ :

CR fait une démonstration du logiciel

Logiciel similaire en Europe :

- Destin 8 (UK) : <http://www.mcpplc.com/SystemStatus/SystemStatusPRD.aspx>

Les besoins de MGI dans le projet NOSCIFEL :

- Avoir une vision + méthodologique de la vision métier à la vision système
- Etre capable de faire un exemple d'analyse métier jusqu'à la pré- génération du système informatique
- Avoir un modèle business pour :
 - o Pour représenter le besoin,
 - o les évolutions de ce besoin,
 - o un support aux activités commerciales,
 - o une méthodologie.

Prochaines étapes

- Compte rendu écrit à valider
- Compte rendu graphique à valider
- Définition du périmètre : pour cela une réunion commune entre MGI, TLF et EFFiSys est prévue : la date doit être communiquée



- Les concepts de Modélisation et la méthodologie seront abordés après la définition du périmètre.

Conclusion sur la réunion

- Elle a permis de présenter une vue détaillée de l'activité export/import maritime
- Un souhait de la part de MGI : d'obtenir des informations formalisées des métiers portuaires à travers le projet NOSCIFEL