



Focus groupe

Acteurs du numérique

9 novembre 2017

Introduction

Jeudi 9 novembre s'est tenu un focus groupe dédié aux acteurs du numérique du territoire. Cette rencontre était organisée en partenariat avec Dunkerque Promotion et avec la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD), qui vient justement d'élaborer une stratégie territoriale de développement du numérique.

Depuis le début de la phase préparatoire au débat, les centaines d'acteurs portuaires, d'experts régionaux ou nationaux, d'observateurs avertis ou d'habitants participant à la concertation, ont en substance dit ceci à la commission : « il ne suffit pas de creuser un bassin et d'installer des portiques autour pour que de nouveaux bateaux arrivent à Dunkerque. » S'appuyant notamment sur les exemples de ports étrangers, nombreux ont en effet relevé que la qualité de service, au sens large, constituait une condition incontournable pour attirer de nouveaux bateaux et gagner de nouveaux clients. Par qualité de service, on entend en particulier tout ce qui peut contribuer à l'efficacité de l'accueil, à la transmission rapide d'informations, au juste-à-temps et à l'optimisation de la chaîne logistique en général. Or au cœur de cette ambition se trouvent l'outil et l'usage numérique, et la mobilisation du territoire qui doit y être associée.

Autour de la table étaient donc réunis les agents de la CUD qui travaillent à cette dynamique sur l'ensemble du territoire mais également des start-ups et des groupes importants du secteur du numérique. Les représentants du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) ont tenu à saluer cette initiative, qui leur a permis de mettre à l'agenda du Port ce travail impératif avec les acteurs du numériques, afin de travailler ensemble à l'élaboration de solutions pour faire progresser le port.

La commission se félicite de ce que le débat public peut ainsi produire : non seulement la collecte des avis et des arguments, mais également la rencontre autour de l'intérêt général à travers la délibération collective.

Une introduction tripartite, une CUD volontaire et un GPMD à l'écoute

Comme lors de chaque événement, la commission, ici représentée par son président, **Jacques Archimbaud**, et **Jim Scheers**, a présenté les principes et les modalités du débat public, et tout l'intérêt de cette rencontre en particulier. Au cours de son mot d'accueil, **Jean-Pierre Triquet**, directeur de la communication et du numérique à la CUD, évoque d'abord la stratégie numérique de la CUD. Dans un

contexte de digitalisation, l'innovation numérique apparaît en effet comme un véritable enjeu de société et un challenge pour la création d'emplois, poussant ainsi la CUD à investir ce champ pour devenir un acteur privilégié du déploiement des outils numériques. D'où le besoin d'établir une nouvelle stratégie, touchant notamment au développement d'infrastructures, au déploiement de la fibre optique, à la cartographie et à la libération des données publiques, pour créer de nouveaux services et améliorer l'attractivité du territoire.

Quatre axes de travail sont ainsi évoqués : numérique et ville durable, énergie et numérique, sécurité et process industriels, activité portuaire.

Les représentants du **Grand Port Maritime de Dunkerque** ont ensuite présenté [le projet CAP2020](#), les raisons et les objectifs de cette ambition de développement de la filière du conteneur. À l'appui de sa présentation, le GPMD annonce que suite à l'organisation de ce focus groupe, il a décidé d'intégrer le groupe de travail régulier animé par la CUD autour des enjeux numériques. Le GPMD rappelle par ailleurs le déploiement de la fibre optique sur le port en 2017 et les pistes d'amélioration des systèmes d'information : échange de données pour une meilleure circulation routière (horaires des bateaux et de la fermeture des ponts, comptage du trafic, utilisation de traceurs sur smartphones pour caractériser les flux, qualité de l'air...). Le GPMD évoque aussi son ambition d'une meilleure relation avec les citoyens, en particulier via la construction d'un « *port center* » et, avant cela, d'un « port center virtuel », en lien avec le musée portuaire.

Débat : comment le Port peut-il utiliser le numérique pour améliorer sa compétitivité ?

Christophe Bartholeyns, de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) des Hauts-de-France, après une première intervention lors du [Focus groupe dédié aux acteurs de l'hinterland](#) mi-octobre à Lille, revient ici sur les enjeux qui se nouent, pour lui, autour de la sphère numérique. L'essor du Cargo Community System (CCS), système d'informations lié aux transports de marchandises, lui semble une nécessité. Celui-ci fût d'ailleurs érigé au rang de priorité dans le rapport sénatorial sur le développement portuaire français. Les pays du Benelux en disposeraient tous, bénéficiant par ailleurs d'un hinterland plus large et plus structuré. Il ajoute qu'Amazon travaille de son côté à des systèmes complets intégrant la logistique. Dans cette logistique intégrée, le port ne serait qu'un maillon de la chaîne. Il faut donc voir comment le port peut rendre service, et pas seulement l'inverse. A Rotterdam, ce sujet serait travaillé avec une plateforme d'intelligence dédiée. Alors, comment rattraper le retard ? Quelle serait la spécificité de Dunkerque ? Le Transmanche est cité, Calais a d'ailleurs mis un certain nombre de choses en place. Plus généralement, l'innovation devrait permettre au port de trouver les solutions et se mettre à niveau. Anvers et Rotterdam travaillent par exemple sur le système de « blockchain » (pour une meilleure traçabilité et pour associer différentes prestations dans une même chaîne logistique), en s'appuyant sur des instituts de recherche. En 2035, le véhicule automatique (cf. l'entreprise Navia et le développement des navettes publiques autonomes...) aura sans doute considérablement progressé, il convient donc de l'intégrer dès maintenant dans la réflexion sur l'efficacité de CAP 2020 en 2035. Idem, la question énergétique devrait être au cœur de l'innovation numérique. Enfin, il faudrait travailler à des choix de spécialisation intelligente, en lien avec un hinterland davantage maîtrisé.

Dans la foulée de cette intervention, **Jean-Charles Le Gall**, Président de l'Union Maritime et commerciale (UMC), précise que le Cargo Community System (CCS) est déjà connecté aux ports de Lille et de Dourges. Via l'association des ports du Nord, Norlink Ports, il faut bien sûr le développer davantage dans l'hinterland.

Zeting Liu, coordinatrice du programme de coordination I-fret au pôle de compétitivité I-trans, [qui avait été auditionnée il y a quelques jours par la commission](#) sur ses travaux en faveur des systèmes de transports intelligents, pointe ici le fait que la France, la Belgique et les Pays-Bas ne disposent pas des mêmes normes. Se qui pose aussi la question de la sécurisation des données et de leur contrôle.

Au juste, qui impose sa norme et qui contrôle quoi ? Interroge **Jacques Archimbaud**.

Le **GPMD** revient sur le fait que la question majeure est, selon lui, celle de la libération de la donnée. Il faut donc en injecter...

Jean-Pierre Triquet ajoute que « nous n’exploitons que 1% des données mondiales » à cette heure. Quelles données libère-t-on pour aider à l’innovation et à la création d’entreprises ? Comment créer la porosité entre les activités pour partager la connaissance ? Comment prendre en compte les futurs bouleversements liés à l’exploitation de la donnée sur l’ensemble des métiers ?

Antoine Lheureux, directeur de ESI4U, société spécialisée dans la gestion et la sécurité des données, se félicite de l’initiative, mais déplore que l’on ne fait que survoler selon lui les sujets. Il recentre ainsi la question : il ne suffit pas de regarder ce qui se fait à droite ou à gauche, quelle sera notre capacité à capter le besoin sur le territoire ? Dans CAP2020, y a-t-il un espace pour les start-ups ? Quels sont les besoins ? Comment pouvons-nous participer et y répondre ? Pourquoi faire appel à des experts parisiens, plutôt que d’utiliser les ressources locales qui existent pour en faire un atout, une maîtrise locale ? Il conclue en affirmant que ces sujets d’innovation ne sont pas inatteignables à Dunkerque. La question de la sortie des appels d’offre devant être posée pour donner des opportunités aux petites entreprises d’innover.

Jacques Archimbaud insiste sur le fait que cette question de l’appel à la ressource locale se pose dans différents domaines.

Loïc Leconte, fournisseur du progiciel utilisé par le terminal des Flandres à Dunkerque, indique que, selon lui, la chaîne d’information est rompue au niveau du port. Et le client ne sait pas où se trouve son conteneur. Or, la question essentielle est de savoir quel flux vais-je être capable de gérer à l’heure ? Sur le modèle d’Anvers, il faut que les Hauts-de-France creusent l’hinterland (via le canal Seine-Nord), afin de pouvoir trouver la donnée le plus loin possible du port, et la traiter jusqu’à son arrivée. À la fois pour améliorer le service auprès des armateurs et des chargeurs, mais aussi de la région elle-même. Comment traiter la donnée des ports asiatiques à l’hinterland ?

Jacques Archimbaud souligne le besoin d’espaces pour négocier et construire avec le port les réponses adaptées à des besoins identifiés et partagés. Du face à face ou une gouvernance plus partagée ?

Erwan Le Bris, du GPMD, apporte des réponses : le Port est d’accord avec ces demandes, car son objectif est que les marchandises circulent le plus vite. « Nous souhaitons fluidifier et accélérer les flux ». Or, le port explique ne pas avoir la main sur ce qui se passe en dehors. Il a néanmoins identifié plusieurs leviers pour agir : les instances nationales, pour la recherche d’un CCS uniformisé ; dialoguer avec les administrations ; susciter l’innovation par les marchés publics ou en cédant des parcelles aux entreprises innovantes. Le GPMD ajoute que le projet CAP2020 prévoit la mise à disposition d’un terre-plein pour un opérateur. Et dans l’appel d’offre, une attention sera portée à l’innovation. Le Port indique ainsi qu’il écoutera les remarques et les demandes des acteurs locaux du numérique pour nourrir le cahier des charges.

Fedona Kasmi, doctorante à l'Université Littoral-Côte d'Opale (ULCO), spécialiste de l'écologie industrielle et s'intéressant au développement du Dunkerquois, à l'attractivité des entreprises et du territoire, explique qu'elle mène une enquête auprès des entreprises, qui manquent d'informations sur la gestion des déchets. Sur le modèle de la Toile Industrielle développée par l'AGUR, pourrait-on développer un tel schéma pour les déchets ?

Zeting Liu pose la question des flux de marchandises à venir ? Il ne faut pas oublier les « petits volumes », liés notamment au e-commerce. Il faut aussi prendre en compte l'évolution des conteneurs (« connecté », « clipsable ») et de la mise en réseau des objets (internet physique).

Jean-Pierre Triquet rebondit encore sur l'échange : il faut que l'on se connecte à des observatoires pour défricher le travail à réaliser ici. Hinterland commercial, partenariats, innovations et recherche. Aller chercher ailleurs les innovations pour les appliquer ici, construire les réseaux de partenariat...

Jacques Archimbaud conclut la rencontre en soulignant ici toute l'utilité du débat public : la mise en relation d'acteurs, et l'organisation de cet échange. C'est bien ce qui ressort largement de ce débat : pour se hisser au niveau d'un tel projet, quelle « nouvelle alliance » pour le port ?