

L'intelligence artificielle, le défi du XXI^e siècle pour les acteurs du monde du shipping

L'Antenne du 26 mars 2018

Si le thème de l'intelligence artificielle continue de progresser dans le monde portuaire, la question n'a pas encore véritablement progressé dans la marine marchande. Dans les ports, des outils visant à améliorer la productivité et à protéger les terminaux contre les cyberattaques voient le jour.

Quelques mois après la cyberattaque qui a frappé le groupe Maersk, l'intelligence artificielle reste un défi sur les navires et dans les ports. Mais la question reste encore sans réponse pour les navires. À en croire Armateurs de France et les assureurs, "un navire sans équipage reste peu probable". Pour Amélie Alonzo, qui représentait au salon SITL les armateurs français, comme pour Frédéric Denèfle, le directeur général du Groupement d'assurances de risques exceptionnels Garex, *"au plan juridique, un navire sans équipage représente une épave. À moins qu'il soit piloté depuis la terre"*. Pour l'heure, les navigants ne devraient donc pas s'inquiéter. Ils vont continuer à prendre la mer pendant quelques années.

Pour les ports, le dossier de la cybersécurité a en revanche progressé. Christine Cabau-Woehrel, la présidente du directoire du Grand Port maritime de Marseille, explique qu'*"une étape a déjà été franchie en matière de dématérialisation avec les Cargo Community Systems (CCS) ainsi que le système de gestion des escales Neptune"*. Soulignant que "les pics d'activité sur les terminaux" représentent une difficulté entre transporteurs et manutentionnaires, elle juge que l'intelligence artificielle permettra de les aplanir, notamment lorsque "la demande devient supérieure à la normale". Christophe Reynaud, responsable Innovation de l'entreprise informatique marseillaise MGI, explique que des outils informatiques tels que Ci5 permettent de "détecter des risques au plus tôt" et de "changer les schémas établis". Autre outil qui permettra d'anticiper les risques, son outil d'information Channel 5. Quant à Benoît Klein, directeur général de TGO, l'opérateur de Montoir-de-Bretagne, il indique que la plateforme collaborative Easygate a permis de réduire de 80 % la congestion sur le terminal nantais en six mois. Le président délégué de l'Union des ports de France (UPF), François Soulet de Brugière, lui, a soulevé la question de l'interconnexion de tous les systèmes. Il juge souhaitable que "le traitement de l'information soit le plus accessible possible aux acteurs de la place portuaire". Quant à Jean-Michel Thillier, de Trafis Lab, il estime que, pour mieux lutter contre la cybercriminalité, l'information saisie doit avoir plus d'envergure qu'aujourd'hui. Selon lui, "il est nécessaire de l'organiser au plan mondial afin de mieux garantir la cybersécurité de la marchandise". Il souligne que, lorsqu'elle arrive en France, elle est en provenance, à titre d'exemple, d'un port chinois. Pour améliorer la compétitivité de leurs terminaux et se protéger des hackers, les ports ont donc encore des efforts à fournir en matière d'intelligence artificielle. Le colonel de gendarmerie maritime Florian Manet est convaincu que "les cybermenaces maritimes sont bien réelles". Ce n'est pas en mer qu'elles sont pilotées, semble-t-il, mais depuis la terre...