

NOUVEAU JEU DU BREXIT DE L'AN II

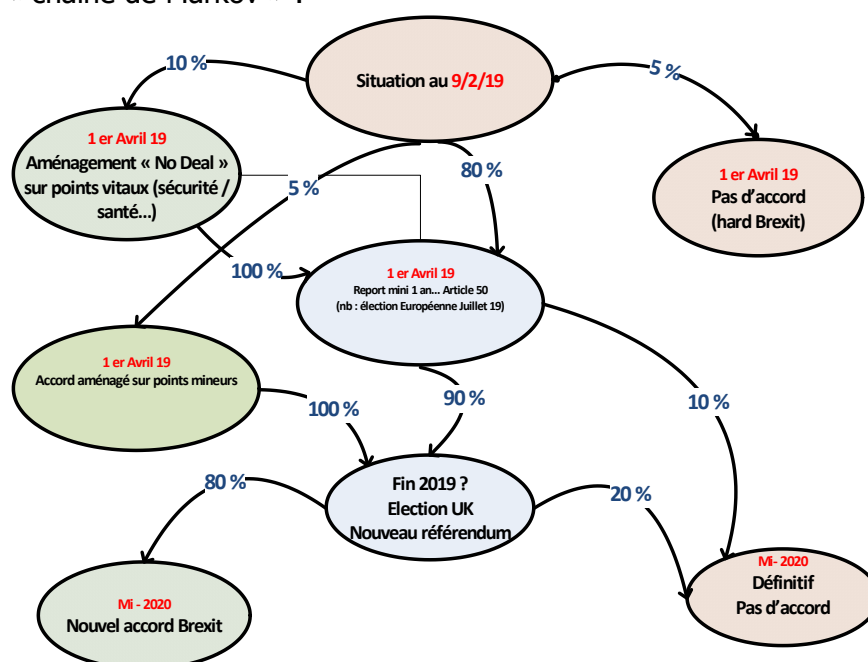
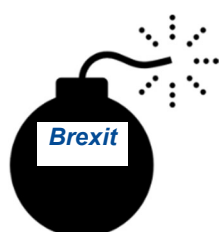
ET BASE D'UN NOUVEAU PLAN DE GESTION DES RISQUES

Préambule : Le 10 Juin 18, je vous ai proposé un plan de gestion des risques sur une hypothèse d'un « Hard Brexit » au 1 er avril 2019.

En ce début Février 19, les données ont évoluées dans un sens imprévu, à savoir que nous ne savons rien du « future proche » et que le pilotage devra se faire « sans visibilité » !!!.

Pour « **l'Economie de la Côte d'Opale** » et le trafic Fret, objet de mon examen, je propose un nouveau plan de gestion des risques tenant compte d'un axe retenu parmi les différentes options possibles ce jour.

Les options sont schématisées ci-après, selon une démarche du type « chaine de Markov » :



Le nouveau jeu du Brexit de l'AN II vous offre la possibilité d'apposer vos propres probabilités, voire de proposer ou supprimer des « branches » ? (je suis à votre écoute sur mon site pour vos commentaires qui seront publiés que sur accord...)

Mes propres pronostics pour construire le plan de gestion des risques présenté ci-après :

- **Le Brexit est « incontournable »**
- **Les modalités se feront par touches successives pour arriver à un schéma « durable fin 2020 »**
- **Les éléments vont évoluer sur 18 mois de façon « brownienne » et à dominante politique**

1 - IDENTIFICATION DES RISQUES ET OPPORTUNITES (PL)

Quelques chiffres que nous devons partager :

Par jour : 14 000 PL – 34 000 VL – 10 000 Passagers

LES RISQUES

1A – désorganisation des processus

Conflit pour les décisions à prendre liées à la perte de visibilité et au nombre d'interlocuteurs

Aménagements multiples des processus avec allongement probable

Arrêts et démarrages de nouveaux systèmes, informatique notamment

1B - Perturbations socio-économiques (1)

génération de chômage technique

perturbation de la distribution alimentaire et industrielle

perturbation des flux annexes au fret : tourisme, scolaire, autres flux A16...

rééquilibrage des flux entre Tunnel et Ports

1C - Perte d'activité

réduction des échanges économiques UK- UE

remodelage des réseaux de transport concurrents avec prise de part de marché...

productivité en baisse : nuisances dues aux incidents

1D - Opportunités

augmentation du nombre de « têtes de pont » GB en Côte d'Opale

création d'une zone franche

observatoire Big Data








développement du fret sur l'Aéroport de Calais – Marck

Expérience des centres d'appel calaisiens

LES EFFETS

Ce volet a pour ambition de hiérarchiser les risques en termes de probabilité, de gravité. La réunion des acteurs « terrain » (3 opérateurs, 2 Cie Maritime, 2 administrations...), lors d'un travail en commun, seront invités à aménager et valider une liste prioritaire

Classification retenue à titre provisoire : Points nécessairement à revoir par une task force « de terrain » :

Point Critique	Point Important	Point à traiter
		Perturbations très importantes sur l'A16, et le réseau automobile littoral par extension
		saturation ponctuelle des points d'embarquement – débarquement
		Opérateurs et usagers peu ou mal informés sur les dispositions nécessaires
		Bug des systèmes informatisés et de leurs interconnexions
		Ressources non affectées aux processus modifiés et aux changements de court terme
		Systèmes de communication non adaptés à la situation et au contexte
		effets directs ou indirectes nouveaux non identifiés

3 – DISPOSITIFS DE PREVENTION ENVISAGEABLE

Ma conviction : ...Le plan d'action peut être constitué rapidement en quelques réunions. Le livrable sera un plan partagé de levée des risques ou la réduction de leurs effets probables. Le plan ne comportera que des points devant être mise en œuvre pour fin 2019...

L'expérience acquise dans le monde industriel (flux, prévention, qualité...) a démontré les possibilités importantes de maîtrise des événements sous réserve d'une analyse amont consistante et transversale (Amdec / Fmcoa/ etc)

Les caractéristiques essentielle du plan, est de mettre en place les dispositifs permettant :

- *Monitoring des flux*
- *Agilité*
- *Flexibilité*
- *Réactivité*
- *Capacité de travail en réseau*

Seuls les 3 points critiques sont illustrés par des actions recommandées...La communication des autres points sera envisagée selon l'accueil fait de ce plan.



Perturbation très importante sur l'A16, et le réseau automobile littoral par extensionⁱ

1. Filtrage des flux le plus en amont possible (Belgique / Arras / Beauvais)
2. Elaborer des schémas de flux spécifiques pour les domaines prioritaires (santé, alimentation, automobile, aéronautique...)
3. Convenir d'une spécialisation « temporaire » chez les 3 opérateurs sur les flux annexes à ceux du fret

Systemes de communication non adaptés à la situation et au contexteⁱⁱ



4. Favoriser la redondance (presse, radio, réseaux numérique) et
5. Privilégier interactivité (centre d'appel, blogs...)
6. Prioitié au réunion physique (task forces en nombre limité, membres mandatés par leur organismes, réunion fréquente à calendrier préétabli...)
7. comportant des liens « DIRECTS » et « PERMANENTS » avec leur contrepartie UK
8. Tour de contrôle permanente avec les chargeurs



Ressources non affectés aux processus modifiés et aux changements de contexte à court termeⁱⁱⁱ

9. Prévision hebdomadaire des flux et des priorités, et réponse de la part des Opérateurs et Institutions sur la mis en place des ressources
10. Opérateurs et Institutions : élaboration plan de polyvalence minima permettant de « passer » les points (mini- maxi)...
11. Plan de recours rapide à des ressources externes pour des périodes passagères

ⁱ En Supply Chain, l'organisation des flux d'information est aussi important que l'organisation physique des flux !!!

ⁱⁱ Se rapprocher au plus du mode « commando » et du travail en équipe polyvalente...

ⁱⁱⁱ Admettre ou faire admettre que la flexibilité et la réactivité sont ponctuellement plus importantes que la productivité.