



## LA STRATEGIE DES ARMEMENTS EN MATIERE D'INFORMATIQUE PORTUAIRE ET D'EDI

*Myriam COLOMBIER*

Cette note présente les conclusions de l'étude du même nom, conduite par Bos-sard Consultants, pour l'OEST, la DPNM et les ports autonomes. L'objectif de cette étude est de déterminer la direction suivie en France par quelques grands armateurs en matière d'informatique portuaire et d'échange de données informatiques.

Quatre armateurs ont été étudiés. Il s'agit des sociétés : CGM, Evergreen représenté par Féron de Clebsattel en France, Maersk et Nedlloyd.

La stratégie de développement déployée par les armateurs dans les années 80-90 est marquée par une modification de leur politique commerciale et une volonté d'intégration de la chaîne de transport.

**Politique commerciale : le porte à porte**

Les quatre sociétés étudiées participent toutes à l'évolution générale de l'armement vers une approche directe du chargeur et le transport international "porte à porte". Ils ont mené des politiques d'implantations commerciales nouvelles dans les principaux centres économiques du territoire français pour se rapprocher de leurs clients industriels.

**Politique d'intégration de la chaîne de transport**

Deux armateurs (CGM et Maersk) sont bien avancés sur la voie de l'intégration de la chaîne de transport. Pour sa part, Nedlloyd, très intégré aux Pays-Bas, n'a pas encore développé cette politique dans notre pays.

**Informatique interne : vers des systèmes intégrés**

Cette stratégie d'intégration est confortée par la mise en place de systèmes informatiques intégrés de suivi des marchandises tout au long de la chaîne de transport. Les armateurs présentent des niveaux d'intégration informatique en interne différenciés, mais les évolutions vont dans le même sens

Maersk est le précurseur en la matière ; l'armement danois s'est doté d'un système unique pour l'ensemble du monde Maersk.

La CGM s'oriente vers l'homogénéisation des échanges et a décidé d'implanter un système unique dans toutes ses agences.

Féron de Clebsattel est pour l'instant dans l'attente du projet mondial d'intégration (E-Project) lancé par Evergreen en 1989.

Nedlloyd Lines dispose en France d'une informatique limitée mais connaîtra d'ici fin 1992 de forts bouleversements en matière d'informatisation interne. En effet, le groupe Nedlloyd prépare un nouveau système, nommé AIS (Agent Information System), destiné à l'ensemble de ses agences dans le monde.

**L'EDI opérationnel avec les partenaires est encore inexistant**

On ne relève chez les quatre armateurs aucune liaison EDI opérationnelle avec des partenaires de la chaîne du transport en France. Pourtant, la nécessité d'intégrer cette dimension dans l'offre de service au chargeur est unanimement reconnue. De même, la simplification et l'efficacité dans les échanges que peuvent apporter les liens EDI avec les fournisseurs dans la chaîne du transport, est communément admise. Des projets plus ou moins avancés sont en cours. De plus, aujourd'hui, la gestion des données et des échanges reste encore spécifique à chaque armateur, mais les projets s'orientent vers la normalisation internationale.

### **Des tentatives se développent**

La CGM et Nedlloyd se détachent pour leurs activités dans le développement de la normalisation. Au-delà des travaux sur leurs propres systèmes informatiques, ces deux armateurs s'impliquent fortement dans les instances de développement de l'EDIFACT. Cette implication traduit dans les deux cas l'importance accordée à l'EDI dans la politique générale de développement informatique des deux armateurs. Elle souligne aussi l'urgence de voir aboutir la mise au point d'un système complet et unanimement admis d'échange, condition sine qua non d'un développement rationnel de l'EDI.

### **Les armateurs reconnaissent le besoin d'un système communautaire portuaire**

La CGM, Féron de Clebsattel, Maersk et Nedlloyd sont tous utilisateurs de manière plus ou moins étendue des deux systèmes communautaires portuaires français : Adémar au Havre et Protis à Marseille.

Des armateurs se sont rapprochés d'Adémar ou de Protis en développant des connexions directes avec leur implantation locale. C'est le cas de Maersk avec Protis et de la CGM avec Adémar pour les opérations à l'import.

La stratégie des armateurs orientée vers l'intégration des les systèmes informatiques de la gestion de la chaîne "porte à porte" pourrait remettre en question l'existence des systèmes portuaires. Cette logique n'est cependant pas celle des armateurs qui restent aujourd'hui favorables au développement des systèmes communautaires dans les ports français car ces systèmes répondent à des besoins.

L'informatique portuaire apporte une contribution à l'efficacité du port en terme de délais de passage de marchandises, de fiabilité et d'économie dans le flux d'information, ce qui profite directement aux armateurs pour l'exploitation de leurs lignes et l'organisation des escales de leurs navires.

De plus, le marché du transport "porte à porte" représente moins de la moitié du trafic français des armateurs étudiés. Pour le reste du trafic, le besoin d'un système d'échanges uniforme avec les partenaires sur le port reste donc important pour l'armateur qui veut étendre ses échanges informatiques de données sans gérer la diversité de connexions bilatérales.

### **Un système sous forme d'une infrastructure d'échange de données**

Les armateurs sont demandeurs de systèmes communautaires portuaires qui soient complémentaires de leurs propres systèmes.

De leur point de vue, le système portuaire devrait être ouvert sur la chaîne de transport et non circonscrit au site portuaire. Les armateurs souhaitent avoir accès directement au système du port et à tous leurs partenaires connectés. Le système devrait être souple au niveau de l'articulation des opérations entre les utilisateurs et respecter le mode de fonctionnement interne de chaque armateur.

Le système portuaire ne devrait pas imposer des applicatifs de traitement de l'information qui fassent double emploi avec ceux des armateurs mais s'orienter vers une infrastructure d'échanges de données brutes.

### **adoptant la norme EDIFACT.**

Les armateurs souhaitent la plus grande adéquation possible entre les systèmes portuaires et leur propre système au niveau des formats de données et de protocoles de communication. Conscients de l'impossibilité pour un port de s'adapter rentablement à la diversité des systèmes privés, les armateurs voient, dans l'adoption d'une norme commune, la voie incontournable pour le développement des systèmes communautaires portuaires. La norme unanimement citée est EDIFACT. ■