

PORTS ET AEROPORTS : L'INFORMATIQUE DU FRET

SYLVIE BENARD - CHARLOTTE MATHONNET

Dans la concurrence que se livrent entre eux les ports et les aéroports, les avancées en matière de technologie de l'information sont perçues comme un outil fondamental pour gagner du trafic car elles permettent des gains de productivité et de qualité des prestations offertes sur la plate-forme.

L'informatique portuaire : des investissements importants

L'étude «systèmes informatiques pluriprofessionnels et compétitivité des plates-formes portuaires et aéroportuaires»* montre que la structure de la société pluriprofessionnelle gestionnaire du système informatique portuaire, et le financement de ces investissements en informatique et télécommunication, avec en particulier le rôle joué par les pouvoirs publics, sont des facteurs essentiels du développement des technologies nouvelles de l'information sur la plate-forme.

L'exemple des ports allemands est particulièrement intéressant, car il montre, avec la subvention dont a bénéficié le port de Brême en 1973, et avec le projet ISETEC pour le développement des technologies nouvelles dans les ports de Brême et de Hambourg lancé en 1987 par le Ministère Fédéral de la Recherche, tout l'intérêt que porte le gouvernement fédéral allemand au développement de ces nouveaux services.

L'expérience des ports allemands et du port de Felixstowe montre aussi que la société informatique portuaire gestionnaire du système informatique portuaire est amenée à jouer un rôle croissant dans l'organisation des chaînes de transport maritime, en mettant à disposition des entreprises portuaires ses compétences en matière d'informatique et de télécommunication dans le secteur des transports.

Fret maritime : l'ouverture des systèmes

L'ouverture des systèmes informatiques portuaires présente deux aspects, l'un technique (avec la connexion aux réseaux ouverts publics ou privés, la prise en compte de la normalisation EDIFACT...) et l'autre économique (avec l'accès au système réservé aux seuls opérateurs portuaires ou ouvert aux agents économiques extérieurs au port).

Elle a pour enjeux de mieux intégrer les opérateurs portuaires dans les chaînes de transport international, et, avec le développement de Systèmes Informatiques Logistiques destinés aux chargeurs, de conserver sur la place portuaire la valeur ajoutée liée au traitement de la marchandise. Le développement de systèmes informatiques pour des activités de stockage et de distribution permet aux opérateurs de se positionner sur le marché, très disputé entre les organisateurs du transport, des prestations logistiques à la marchandise.

La normalisation des EDI : des échanges entre ports

La mise en pratique de la normalisation internationale des EDI soulève de nombreuses interrogations, avec l'absence de messages normalisés, et avec la création par des groupes de partenaires ayant des intérêts communs, de messages pouvant devenir des normes de fait.

On remarque l'absence de référence aux ports français dans ces groupes de travail et, par exemple, dans les projets d'expérimentations d'échanges entre les ports d'un message sur les marchandises dangereuses ou d'un message bay plan. Or les ports ou les entreprises de transport maritime qui ne participent pas à ces "lobbies" et à ces expérimentations risquent de se voir imposer ces messages avec un retard sur leurs concurrents qui les ont initialisés.

Il n'en demeure pas moins que le processus de la normalisation des EDI permet de lancer une dynamique de modernisation des entreprises de transport. La promotion de la normalisation internationale des EDI permet d'introduire dans les entreprises la notion d'ouverture des systèmes informatiques. La norme internationale EDIFACT devient l'outil indispensable aux entreprises et aux plates-formes portuaires et aéroportuaires, pour participer à l'intégration de bout en bout des chaînes de transport international.

**Fret aérien:
une réponse aux
opérateurs intégrés**

Dans les transports aériens, il est clair que le développement des opérateurs intégrés et la qualité de leurs prestations posent un problème sérieux à toute la chaîne traditionnelle du transport aérien.

L'une des faiblesses des chaînes de transport aérien traditionnelles par rapport aux intégrés réside dans l'indépendance des différents opérateurs de la chaîne de transport et dans l'absence de connexion de leurs systèmes informatiques. Dès lors, avec le projet PACS, l'enjeu du développement d'un système informatique de la plate-forme de Roissy est non seulement d'assurer des gains de productivité et une amélioration de la qualité du traitement du fret au sol, mais surtout de mettre en place les interfaces nécessaires entre les réseaux pour une maîtrise de bout en bout de la chaîne d'information.

Le développement des systèmes informatiques d'échanges de données relatifs au transport international participe clairement à l'évolution des termes de la concurrence non seulement entre transporteurs mais également entre tous les opérateurs qui interviennent sur les places portuaires et aéroportuaires: les ports et les aéroports disposent d'un atout considérable, par le biais de l'informatisation, pour améliorer la compétitivité de l'offre de transport international.

Port	Société	Système	Fonctionnalités	Utilisateurs
Brême	DBH (1973)	COMPASS (1976) LOTSE (1984)	Base de données centralisée -Transmission des documents -Gestion documentaire des opérateurs Interface pour les télécommunications	plus de 80 1200 connexions ord à ord/ mois
AUTRES SYSTEMES et PROJETS : Systèmes Informatiques Logistiques du BLG (DAVIS, CCL, STORE, CAR), interface avec la DB, Téléport de Brême, projet ISETEC....				
Hambourg	DAKOSY (1982)	DAKOSY (1984)	Base de données centralisée -Transmission des documents -Gestion documentaire des opérateurs	plus de 105
AUTRES SYSTEMES et PROJETS: Systèmes Informatiques Logistiques de la HHLA, système CONTRADIS de connexion à la DB, projet ISETEC...				
Felixstowe	MCP (1985)	FCP80 (1984)	Base de données centralisée -Dédouanement automatisé -Suivi des marchandises	plus de 530
AUTRES SYSTEMES et PROJETS : connexion de Freight Liner, ouverture aux transporteurs routiers, échange de données du DAU avec les Pays Bas, système informatique de la FDRC, projet d'une boîte aux lettres électronique pour des échanges de messages standardisés....				
Anvers	SEAGHA (1986)	SEAGHA (1988)	Boîte aux lettres électronique -Relation agent maritime-terminal conteneur -Relation agent maritime-transitaire	-15 agents maritimes et 5 terminaux cont. - 30 entreprises
Rotterdam	INTIS (1985)	INTIS (1987)	Boîte aux lettres électronique -Scénario agent maritime-transitaire/chargeurs -Scénario agent maritime-terminal conteneur -Scénario DAU déclarant-douane -Scénario bulletin de remise agent-chemins de fer	100 implantations
AUTRES SYSTEMES et PROJETS : Téléport de Rotterdam, Plate-forme Technologie et Informatique, Transpotel....				