

Les échanges EDIFACT sont pratiqués par plus de 3 millions d'entreprises et organisations dans le monde. Des réalisations remarquables peuvent être citées dans tous les modes de transport.

ROUTE : JUSQU'A 40% DU CHIFFRE D'AFFAIRES PAR EDI

Le secteur a été précurseur de la mise en œuvre des EDI (échange de données informatisées) sous l'impulsion du Groupe des transporteurs français (GTF) par une action volontaire des transporteurs. Aujourd'hui, plus de 500'000 expéditions/jour sur un total de 1,7 millions sont traitées par EDI en France représentant environ 1,2 millions de messages échangés entre les chargeurs, les grands transporteurs et leurs sous-traitants régionaux. Des grands messagers disent réaliser 40% de leur volume d'affaires par EDI. Grâce à ce déploiement rapide des EDI, la France est le pays européen le plus avancé dans les échanges du transport routier : ceux-ci couvrent essentiellement les ordres de transport, remontées d'information et la facture entre chargeur et transporteur ainsi que les bordereaux de remise/groupage entre transporteurs/commissionnaires et leurs affrétés.

MARITIME : UN TRAITEMENT ACCELERE DANS LES PORTS

Points de concentration des flux physiques de marchandises mais également des flux électroniques d'informations, les ports ont développé des plates-formes d'échanges communautaires : Ademar (Accélération des Expéditions Maritimes) (www.ademar.net) au Havre travaillant avec 350 entreprises portuaires, Protis (<http://www.protisnet.com>) à Marseille, ces deux derniers étant associés dans un outil commun AP+.

Le temps de traitement ainsi gagné par les usagers des ports à l'import et à l'export des marchandises est un facteur décisif par rapport à la concurrence qui sévit en particulier entre les ports européens de l'Atlantique Nord. Citons aussi les ports de HongKong et Singapour où des volumes considérables de conteneurs (plus de 10 millions/an) sont gérés par EDI. Ces systèmes intègrent également des bases de données (mouvement des navires, conteneurs, marchandises dangereuses, suivi des déchets et résidus...) et des accès automatisés aux systèmes douaniers.

En matière de transport maritime, 200 millions de messages de plans de chargement ainsi que 100 millions de messages de mouvements des conteneurs (EDIFACT) sont échangés par an dans le monde et 80% du volume des marchandises dangereuses et polluantes transportées sont traités par EDI ceci grâce au SMDG, Association mondiale des transporteurs maritimes et opérateurs de terminaux à conteneurs.

FRET AERIEN : UNE COUVERTURE QUASI TOTALE

En 1990, 4 compagnies aériennes (Air France, Cathay Pacific, Japan Airlines et Lufthansa) se sont associées dans la réalisation d'un réseau global d'échanges pour le fret aérien. Cette initiative est devenue la Société TRAXON qui traite 60 millions de messages/an (progression annuelle 20%) pour 80 compagnies aériennes et 3000 agents de fret (8300 bureaux) représentant 95% du volume du fret aérien mondial. Ces échanges couvrent : plan de vol, réservation, LTA (Lettre de Transport Aérien), manifeste, messages de statut...

Par ailleurs, certains aéroports ont mis en place des plates-formes de gestion du fret aérien appelées CCS (Cargo Community Systems) qui remplissent des fonctions similaires à celles des ports maritimes.

FLUVIAL : DES VOIES D'EAU « INTELLIGENTES »

VNF (Voies Navigables de France) s'est lancé dans le projet européen « COMPRIS » : Consortium Operational Management Platform River Information Services (www.euro-compris.org), impliquant 44 partenaires de 11 pays européens.

Ce système de « voies d'eau intelligentes » vise à améliorer les échanges d'informations entre les bateaux fluviaux et leurs correspondants et sera à terme interfacé avec les ports maritimes. D'autres expérimentations de suivi des conteneurs par voie fluviale sont engagées dans le Nord de la France avec les ports de Dunkerque, de Lille et NCS (Nord Conteneurs Services).

FRET ET COMBINE : UN ENGAGEMENT EUROPEEN

Le projet européen CESAR (Cooperative European System for Advanced Information Redistribution) (www.cesar-online.com) a été lancé au début 2000 sous l'égide de l'UIRR (Union Internationale Rail Route), par les sociétés Novatrans (France), Kombiverkehr (Allemagne), Hupac (Suisse), Cemat (Italie). Ce système est entré en phase opérationnelle avec la création d'une société commerciale en avril 2004. Le serveur d'information, alimenté en temps réel par les différents partenaires, permet à tout transporteur d'accéder à un réseau de traçabilité de ses véhicules et des unités de transport intermodales. Il gère par semaine 60'000 transports représentant 250'000 messages émanant de 120 terminaux de transport combiné européens par CESAR. Enfin, notons également l'existence de serveurs professionnels et privés, notamment TRACY développé sous l'égide de TLF, système mutualisant des moyens pour les adhérents de la fédération afin d'assurer la traçabilité des expéditions de fret international.

Jérôme Delacroix, Transports internationaux et logistique, n° 26, septembre 2005