

## Short Sea XML, La simplification administrative

**La fondation norvégienne Norstella a présenté, à Paris, le 15 septembre, son nouveau système de messages, Short Sea XML. Le concept est de simplifier les procédures administratives pour développer ce mode de transport.**



Les ministres européens de transports le répètent à l'unisson, il faut transférer des trafics routiers vers le maritime. Un vœu pieu qui se trouve confronté, bien souvent, à des obstacles administratifs. Pour favoriser le développement de ce mode, le programme Marco Polo, de la Commission européenne, a financé un projet, appelé Short Sea XML. Ce système, développé par la fondation norvégienne Norstella, est destiné à simplifier les procédures administratives. « Nous avons trois buts à atteindre dans cette démarche, a expliqué Arild Haraldsen, directeur général de Norstella. Le premier vise à améliorer le service au client, le second est de réduire les coûts de transport et, le dernier, d'optimiser l'utilisation des unités de transport. » Trois buts qui devaient contredire un constat simple. « Dans le transport maritime à courte distance les choses ne sont pas simples. Les opérateurs sont confrontés à une masse importante de documents. À chaque transmission d'un do-

document qui doit être saisi, des erreurs potentielles peuvent survenir et bloquer un transport. Nous pouvons résoudre ces problèmes sémantiques par l'interopérabilité en adoptant des standards simples avec des messages codés en langage XML », a souligné Mariann Sundvor, directrice de projet de Short Sea XML.

Ce système utilise le langage UN/Cedfact. Elle préfère ce moyen de communication à Edifact, « trop lourd pour les petites et moyennes entreprises », précise Mariann Sundvor.

Système gratuit, Short Sea XML se veut aussi universel. Dès le démarrage du projet, une trentaine d'intervenants sont venus apporter leur pierre à l'édifice. Des ports, des transporteurs, des commissionnaires et des prestataires informatiques se sont penchés sur le berceau de ce dernier-né de l'informatique logistique. Ils ont identifié quatre domaines d'intervention : les horaires des navires, la procédure de réservation (booking), les opérations (manifeste, char-

gement, déchargement) et le statut de la marchandise (tracking et tracing). À chaque intervention dans un de ces domaines, Short Sea XML envoie un message aux personnes concernées pour leur donner toutes les informations nécessaires.

### Un système gratuit

Short Sea XML a dépassé le statut de concept pour entrer dans la réalité. En Europe du nord, des opérateurs ont choisi d'appliquer ce nouveau système. Sea Cargo, armement roulier opérant en Baltique, l'utilise pour diffuser ses horaires de navires. Auparavant, l'armement publiait ses départs de navires au travers de portail et sur son site internet. Avec Short Sea XML, l'armement envoie les horaires mis à jour. Travaillant en liaison avec VCK, opérateur de terminal à Amsterdam, Sea Cargo envoie la liste des camions chargés en temps réel au manutentionnaire et aux autorités portuaires. De plus, les clients peuvent connaître la position de leur marchandise. « Avec ce processus, l'arme-

ment évite des erreurs lors de la saisie de messages et peut envoyer à ses clients des informations mises à jour régulièrement. Short Sea XML lui a aussi permis d'économiser le temps de travail d'une demie journée d'une personne », a expliqué Hans Kristian Haram, directeur technique de ce projet. D'autres exemples ont été détaillés à l'image de ce que fait UECC dans le transport de voitures neuves. Un armateur qui se positionne plus comme un prestataire logistique global. Lors de l'expédition de voitures, un grand nombre d'informations doivent être communiquées aux autorités portuaires et aux destinataires. « Pour se faire, nous avons créé des sous-ensembles (subset) qui rassemblent pour un type particulier de transport l'ensemble des données nécessaires », a expliqué Mariann Sundvor. Les bénéfices de ce système ont permis d'améliorer les plannings, les opérations logistiques et le tracking pour les clients. Outre les commissionnaires et les lignes maritimes, des prestataires informatiques s'intéressent à ce projet. À Marseille, MGI (Marseille Gyptis International) a mis sur pied une opération pilote pour utiliser le document européen T2L. Dans le cadre du transport maritime à courte distance, les représentants de la communauté maritime et portuaire marseillaise ont identifié de nombreuses barrières administratives. « Notre société a déjà créé un système pour gérer les relations entre les opérateurs de la place et les douanes,

AP+ Les acteurs du transport maritime à courte distance ont voulu utiliser AP+ pour appliquer à ce mode la dématérialisation des documents. Avec Short Sea XML, nous poursuivons un but de simplification des procédures spécialement adaptée au Short Sea dans le bassin méditerranéen », a montré Christophe Reynaud, directeur commercial de MGI. La démarche a d'abord visé à rassembler toutes les informations et les besoins des acteurs de la place pour trouver de nouvelles procédures de tran-

sit. Ensuite, des négociations avec les responsables douaniers locaux et nationaux ont démarré pour trouver de nouvelles procédures. Une opération pilote a été mise sur pied avec un producteur de produits chimiques qui expédie plusieurs conteneurs à chaque envoi de Lyon vers Le Pirée. « Au préalable, l'expéditeur devait démultiplier les envois de télécopie aux autorités douanières, portuaires et à l'armement autant de fois qu'il avait de conteneurs à expédier. Avec Short Sea XML l'envoi se fait

électroniquement avec un envoi complet pour toutes les boîtes de chaque envoi. Les douanes nationales du pays d'expédition et de destination reçoivent le même document », poursuit Christophe Reynaud. Aujourd'hui ce système est validé par les douanes françaises, « nous sommes encore en négociation avec les autorités grecques », précise le responsable de MGI. Et les bénéfices de cette première opération pilote pourraient se décliner sur d'autres cas. Tous les maillons de la chaîne logistique y ga-

gnent. Les agents maritimes simplifient leurs procédures et réduisent les risques d'erreur, les douanes peuvent améliorer la productivité de leur contrôle sur les conteneurs, le chargeur renforce la compétitivité de ces produits. « L'intégration de ce système doit maintenant se faire avec notre logiciel AP+ Nous en sommes seulement au début et nous imaginons de nouveaux développements avec des partenaires locaux qui travaillent avec des prestataires de la région Euro-Méditerranée. »

Hervé Deiss

## Liner

### Chute des taux de fret en 2009



Les taux d'affrètement des porte-conteneurs devraient continuer à baisser dans le monde, cette année et la suivante.

Tel est l'avis exprimé par l'Institut économique des transports de Brême, lors d'un colloque organisé à Hambourg par la compagnie d'assurances maritimes Hansa Treuhand. Toutefois, les taux pourraient remonter vers la fin de 2009, d'après l'économiste Burkhard Lemper qui estime que « la chute actuelle des taux n'est qu'une bosse-lure, pas une crise ». Il anticipe une croissance du commerce mondial de 3,9 % en 2009, contre 4,1 % en 2008. Cela devrait absorber l'excédent de capacité résultant de l'entrée en flotte de nombreux porte-conteneurs. Au niveau mondial, le trafic de porte-conteneurs devrait croître de 9 % cette année, mais les armements doivent s'attendre à des taux de fret plus bas, en hausse de

6,5 % en moyenne. La délocalisation à l'autre bout du monde atteint ses limites. « Comme les coûts salariaux en Chine augmentent, poursuit Burkhard Lemper, la production industrielle est déjà de retour mais en Europe de l'Est par exemple ». Environ 70 % des marchandises diverses sont aujourd'hui conteneurisées et il reste peu de catégories de fret à transférer dans les boîtes.

Pour Uwe Hollenbach de l'Institut de recherches de Hambourg sur la construction navale, les armements devront surtout faire face aux coûts des carburants et à la réduction de la pollution dans les prochaines années. Des navires plus grands pourraient constituer une partie de la réponse. Des unités de 22 000 EVP sont déjà à l'étude, indique Uwe Hollenbach.

Michael Hogan

## Vracs secs

### Trois navires pour Tbs International

La société américaine Tbs International, qui a pris en charge en juin dernier deux vraquiers Handymax, le Canarsie-Princess (42 800 tpl) et le Houma-Belle (42 200 tpl), a ajouté deux autres navires Handymax à sa flotte en août, le Tup-Maiden (38 850 tpl) et le Fox-Maiden (40 900 tpl). De plus, la compagnie a passé un accord en vue de l'achat d'un premier navire doté de capacités de levage pour colis lourds, le CEC-Cardigan, appelé à naviguer sous le nom de Zia-Belle. Ce cargo de 8 870 t, construit en 1997, est équipé de deux grues de 150 t de puissance, couplables à 300 t. Il devrait être livré à Tbs au quatrième trimestre 2008.

Avec ces nouvelles unités, la flotte de Tbs International sera constituée de 47 unités pour un total de 1,4 Mt de port en lourd.

Jean-Claude Cornier