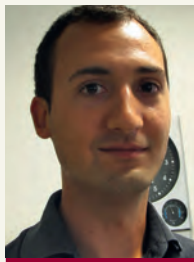


L'informatique au service de la logistique



Formation

- BTS transport
- Licence de droit et management en transport maritime
- Intègre Seayard en 2010

Seayard

- Depuis 1996, Seayard opère les escales et les passages portuaires des conteneurs à l'importation et à l'exportation sur le site FOS 2XL.
- En 2008, MSC signe un accord de concession de 35 ans avec le port autonome de Marseille.
- En 2010, Seayard est désigné comme opérateur de terminal et inaugure son nouveau terminal en avril 2012. Seayard est certifié OEA et équipé de 2 nouveaux portiques Terex Super Post Panama (65 tonnes de levage conteneurs – 22 conteneurs de large et 46 m de tirant d'air sous spreader).
- 180 collaborateurs (intégration du personnel venant du GPMM et du personnel de maintenance pour les cavaliers).

En quoi consiste votre fonction ?

Ma fonction consiste à être en interface avec l'ensemble des fournisseurs de logiciels qui sont utilisés sur le parc container de Seayard. Je dois mettre en place des outils adaptés pour identifier et enregistrer les containers dès leur arrivée puis tout au long de leur parcours jusqu'au chargement sur le navire. Pour ceci, plusieurs logiciels sont utilisés pour composer un outil informatique performant qui vient en soutien du travail des différents opérateurs. Je veille donc au bon fonctionnement et au suivi des mises à jour de l'ensemble des logiciels, en relation avec leurs éditeurs. *Camco* gère la prise de vue des containers et des camions qui les transportent à leur arrivée, *RBS* édite le logiciel d'exploitation de l'entreprise et *Gyptis* édite le logiciel AP+ qui permet de relier tous les intervenants de la chaîne logistique : les compagnies maritimes, les autorités portuaires, les douanes, les commissionnaires, les transporteurs... En parallèle du système d'exploitation RBS, on retrouve par exemple un logiciel développé en interne qui permet de suivre les mouvements de tous les cavaliers en direct sur l'écran. Un autre identifie les besoins exprimés par la GMAO (gestion de la maintenance assistée par ordinateur) pour la maintenance des cavaliers... Tout ceci est enregistré et consultable en direct sur les écrans du service parc. Nous assurons le suivi des camions et des trains, un second service suit les navires et les barges, pour les liaisons fluviales.

Quelles sont les différentes étapes identifiant le parcours d'un container ?

Dès qu'un camion vide ou plein entre sur site, il est identifié grâce à 7 photos prises de façon instantanée lors de son passage à la première borne. Les éléments identifiés sont aussitôt enregistrés sur le système informatique et transmis sur le terminal de l'agent posté aux secondes bornes. Le chauffeur reçoit deux badges, l'un délivré par l'administration portuaire, l'autre par Seayard, pour être identifié sur le terminal. Aux secondes bornes, l'agent en poste valide les informations (immatriculation et numéro de container) et y ajoute le numéro de plomb, la classe de matière dangereuse et, s'il s'agit d'un container reefer, la température et le degré d'ouverture de la ventilation. Parallèlement le chauffeur enregistre sa mission. Une fois toutes ces informations validées, si son container est bien annoncé à l'exportation/ou BAS, Bon à Sortir à importation, il reçoit un ticket et se dirige vers le terminal. Ce système de dernière génération a été mis en place en même temps que le quai 2XL, en 2012.

Une fois le container déposé, 5 « dispatchers » (qui se relaient, 2 sont là en permanence) sont en contact radio avec les conducteurs de cavaliers. Outre ces informations, les conducteurs de cavaliers reçoivent également sur une tablette les numéros de containers à charger avec l'origine et la destination. 30 cavaliers tournent pour assurer le chargement et le déchargement des navires, en relais avec les portiques.

Sur le navire, les containers ne sont pas disposés au hasard. Nous réalisons un « Ship planning », avec le coordinateur central de l'armateur qui nous envoie ses contraintes (escales, destinations, poids) afin que nous établissions un plan de travail pour optimiser la durée des escales, de plus en plus courtes. La gestion du flux des containers est réalisée en lien avec les clients armateurs. Il faut en effet gérer les trafics de marchandise, mais aussi les containers vides car il y a plus d'import que d'export.

Quelles sont les marges de progrès que vous observez ?

L'informatique est sans cesse plus performante pour suivre à la fois les éléments qui transitent mais aussi le matériel de manutention. Elle doit également s'adapter aux évolutions techniques. Par exemple nous travaillons à développer des cavaliers « twin » qui seraient en mesure de prendre 2 EVP (équivalent 20 pieds) en même temps ce qui permettrait un gain de temps supplémentaire.

Autre évolution récente, le système de rendez-vous pour les transporteurs et leurs chauffeurs. Nous programmons les arrivées des camions pour que chacun puisse être traité dans les délais les plus courts à son arrivée. Ainsi, entre l'entrée et la sortie d'un camion sur le terminal, le temps de rotation moyen est de moins de 30 minutes. Et nous avons encore des marges de progrès !

En matière de gain de temps, nous avons effectué un fantastique bond en avant avec l'installation d'un poste PIF (poste d'inspection frontalier) à proximité immédiate des containers reefer en novembre 2014. Ainsi, ce ne sont plus les marchandises qui se déplacent sur des kilomètres le long du terminal, mais les contrôleurs qui sont présents sur site au moment où les reefers arrivent. Ceci est possible grâce à la régularité et la ponctualité des lignes concernées. Pour les marchandises périssables, chaque minute de gagnée est très importante. D'ailleurs dans le système d'exploitation, une fonction est spécifiquement dédiée aux containers reefer avec leur numéro, température, position dans le parc, ligne de branchement. ■ JM



◀▶ Le service parc gère le pré et post-acheminement par camion et toute la logistique des containers sur le terminal.



▼ Toutes les données enregistrées sont consultables en direct sur les écrans du service parc. En soutien, des caméras sur site permettent de contrôler l'activité.



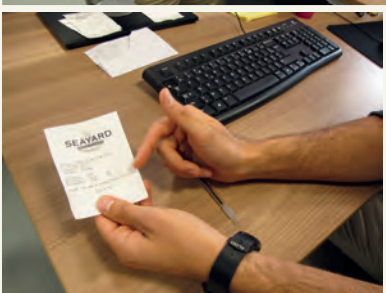
▼ Le renouvellement du logiciel d'exploitation permet de mettre en place de nouvelles procédures et de nouvelles interfaces toujours plus riches d'informations qui seront utilisées par l'équipe du service.



▲ Savoir manipuler l'outil informatique est nécessaire mais il faut avant tout une bonne logique et du sens pratique pour coordonner tous les paramètres. Ici, un container reefer.



◀▶ En cas de litige ou de container endommagé, les chauffeurs viennent demander une attestation.



▶ Déchargement d'un navire.

