

## RailEdi: le client au centre du projet

Porter le volet administratif des transports au niveau "zéro papier" est un projet déjà ancien, que la SNCB met en oeuvre concrètement dès ce début 1995. Elle le fait avec Seagha, qui offrait déjà aux clients des transporteurs maritimes des services basés sur l'informatisation des procédures.

C'est la clientèle de la zone portuaire anversoise qui bénéficie la première de ce progrès. Connectés au réseau télématique Seagha-Clearing, les clients du chemin de fer ont accès à la fois à RailEdi et à RailEasy.

RailEasy est une offre déjà bien connue d'un certain nombre de clients "fret" de la SNCB. Ce système de suivi des wagons permet soit de recevoir des messages à échéances fixes, soit d'interroger ponctuellement le système central de gestion du trafic à propos des transports en cours en Belgique et dans les pays européens voisins.

RailEdi permet aux expéditeurs ou à leurs mandataires de donner par voie informatique leurs ordres de transport ferroviaire en service intérieur. Cette opportunité présente plusieurs avantages pour la clientèle de l'entreprise ferroviaire.

En premier lieu, celle-ci est dispensée d'un déplacement physique vers la gare. La lettre de voiture, qui constitue le contrat de transport, est créée sur ordinateur dans les bureaux mêmes du client. Le logiciel Seagharail, mis au point par le partenaire de la SNCB, facilite cette création.

Après transmission en langage Edifact, la lettre de voiture "électronique" subit une vérification automatique suivie le cas échéant d'un message de rectification, de manière à garantir la conformité aux règles et à éviter toute interprétation erronée.

Cette lettre de voiture "accompagne" le transport aussi bien qu'une version papier. Et même peut-être mieux puisqu'elle aboutit au terminal informatique de la gare de destination avant même l'arrivée des wagons.

Les données n'étant encodées qu'une seule fois - et vérifiées au moment de l'encodage - la facturation présente d'office moins de risque d'erreur. Elle peut

d'ailleurs être électronique, facilement transférable par le client dans sa comptabilité sans ré-encodage.

L'avantage vaut non seulement pour la clientèle, mais aussi pour la SNCB. Le volet administratif du transport intérieur atteint ainsi un degré de fiabilité élevé, qui ne peut que servir les bonnes relations commerciales entre le transporteur et ses clients.

Jusqu'ici, l'acheminement sans lettre de voiture "papier" n'est autorisé qu'à l'intérieur de nos frontières. Mais RailEdi est un outil précieux également pour les expéditeurs qui travaillent à l'échelle internationale. Dans le cas des transports transfrontaliers, la SNCB émet la lettre de voiture qui accompagnera les wagons de bout en bout. Et les garanties offertes par le système restent acquises à l'expéditeur.

Les réseaux ferroviaires poursuivent la préparation d'une formule comparable à l'échelle internationale. C'est la communauté Euraildata qui donnera naissance à la lettre de voiture internationale électronique. Comme dans l'offre mise au point en commun par la SNCB et Seagha, le client sera au centre du système proposé. C'est véritablement dans l'optique d'un service de qualité que sera développée cette forme nouvelle d'administration des transports.

## RailEdi: le descriptif

---

RAILEDI est la lettre de voiture électronique.

SEAGHARAIL est le logiciel mis au point pour les clients de la SNCB, créé par SEAGHA sur les indications de la SNCB.

### Le système actuel

L'expéditeur ne complète plus de lettre de voiture papier mais il compose grâce à Seagharail son document de transport sur son PC; différents écrans (un écran se rapporte à une rubrique pré-définie de la lettre de voiture) sont ainsi remplis.

Pour faciliter la tâche du client, ont été prévus:

- un contrôle de la plausibilité des données;
- un accès direct aux codes et à leur signification;
- des lettres de voiture modèles qui peuvent être stockées et adaptées aux transports réels.

A la sortie de Seagharail se trouve un traducteur qui transforme le message composé en message EDIFACT, qui est alors transmis à l'informatique centrale de la SNCB via l'ordinateur de Seagha.

L'informatique centrale de la SNCB stocke les données EDIFACT dans un logging, qui servira de preuve en cas de contestation.

Ensuite, elle traduit ce message en un message plat. Si au cours de cette traduction elle arrive à une impossibilité, ou si les données traduites contiennent une invraisemblance ou une incompatibilité, elle refoule - via Seagha - le message au partenaire dans un message APERMS négatif qui reprend entre autres l'anomalie constatée en code et en clair et elle ne garde aucune trace autre que celle du logging. Le partenaire doit alors fournir un nouveau message correct.

Si l'informatique centrale SNCB ne relève ni invraisemblance, ni incompatibilité:

- elle attribue un numéro d'identification à l'envoi;
- elle génère certaines données à partir de celles qui sont contenues dans le message du client;

- elle transmet au partenaire - s'il le demande - un message APERMS positif (en EDIFACT);
- elle constitue une base de données où elle insère les données du partenaire.

A ce moment, l'informatique centrale SNCB peut extraire de sa base de données celles concernant le factage et les diffuser à ce dernier. Le factage compare le contenu du message à la réalité du terrain et cette comparaison peut engendrer les situations suivantes:

- aucune discordance n'est relevée; alors le factage émet un message d'accord avec la situation qui lui est proposée (ce message complète en outre ce dont l'informatique dispose);
- une discordance importante est relevée (wagon en trop, wagon manquant, annexes non présentes, discordance de poids...); alors le factage en communique la teneur à l'informatique centrale qui transmet un message APERMS négatif au partenaire et il prend toutes les dispositions utiles pour ne pas retarder l'envoi;
- une discordance non importante est constatée; alors le factage la redresse et communique le fruit de son redressement à l'informatique centrale.

A partir de ce moment, l'informatique centrale:

- complète la base de données avec les informations du factage;
- dispose de tout ce qui est nécessaire pour les activités du mouvement.

Elle extrait alors de la base de données celles concernant la taxation et en diffuse le contenu au centre de taxation.

Le centre de taxation dispose d'un temps limité pour traiter l'envoi et deux cas se présentent:

- il ne traite pas l'envoi, et il se trouve dans un cas d'acceptation automatique; alors l'informatique centrale se substitue à lui et attribue à l'envoi la procédure qui lui paraît logique;
- il traite l'envoi en remplissant des écrans pré-complétés; ainsi, il communique le coût des prestations accessoires ou il opère un travail de codification non réalisé par le client.

Après l'intervention du centre de taxation, l'informatique:

- met sa base de données à jour;
- édite en trafic international et en trafic intérieur de marchandises dangereuses le document de transport ainsi que certaines annexes;
- diffuse au partenaire un message IFTTCS valant acceptation de l'envoi.

En sous-produit de RailEdi sont alimentées en données les deux importantes applications marchandises de la SNCB:

- le GEM (Gestion Electronique des Marchandises) qui concerne le mouvement des wagons;
- la taxation et la facturation.

### Le développement futur

Le client se situe au centre de RailEdi, qui a été créé pour répondre à la demande. Il importe donc de lui donner satisfaction. Cela sera réalisé:

- en transmettant au destinataire des données analogues à celles qui ont été adressées à l'expéditeur. C'est le message IFTTAN qui est très semblable au message IFFTCS pour l'expéditeur;
- en adressant une facture en EDIFACT au payeur de port;
- en nous reliant à ORFEUS (Association des chemins de fer qui préparent la mise au point du traitement des données), ce qui permettra à tous les réseaux intervenants de disposer des mêmes données et qui dès lors diminuera les erreurs de taxation;
- en fournissant les données des clients à différents organes tiers dont la douane (pour dédouanement), les banques (en cas d'accréditif), les accises;
- en étant à l'écoute des clients pour rencontrer leurs désirs particuliers;
- en incorporant RAILEASY dans RAILEDI.