



# Bénédicta et FM Logistic

## La RFID en boucle semi-ouverte

Le projet pilote démarré il y a un an et testé à l'automne dernier a été mené conjointement par FM Logistic sur sa plate-forme de Longueil Sainte Marie (Oise) et sur l'usine de Bénédicta à Seclin (Nord), grâce à une solution apportée par RFIdea, spécialiste européen de l'intégration RFID. Il constitue l'une des premières applications en « boucle semi-ouverte » en France.

24

**G**âce à une étiquette intelligente, la RFID (Radio Frequency Identification) permet de communiquer à distance avec les colis, palettes et autres stocks. FM Logistic a décidé de se lancer dans l'aventure de la RFID, conjointement avec son client Bénédicta, pour anticiper les évolutions techniques dans la gestion des entrepôts. Pour ce faire, FM logistic a adapté ses outils internes (WMS, outils de gestion et engins de manutention) afin de les rendre compatibles avec la nouvelle technologie.

En amont du projet, Bénédicta a testé la mise en place d'un réseau de gestion de la traçabilité en boucle ouverte et en temps réel, en partenariat avec la société Thin-Track. A chaque étape de la Supply Chain, une information événementielle est enregistrée. Les transformations ou mouvements de chaque palette sont ainsi tracés et interrogeables de façon sécurisée pour garantir une traçabilité sans faille : palette mère vers palette fille, reconditionnement, transport, préparation de commandes, livraison. Ainsi, un seul système ouvert et accessible à tous les acteurs de la chaîne apporte une plus grande fiabilité et réactivité, notamment en cas de rappel de produits.

### Le process

Bénédicta expédie vers la plate-forme des palettes homogènes sur lesquelles sont apposées des tags RFID, chacun contenant le code unique identifiant la palette (SSCC), sous format EPC. Ensuite, le fabricant adresse un message EDI d'expédition contenant les informations de la palette : SSCC, numéro de lot, date limite de vente. Le lien entre la palette et l'avis d'expédition se fait via le SSCC. Au déchargement dans l'entrepôt, les tags sont interrogés automatiquement en une fraction de seconde par le lecteur RFID installé sur l'engin de manutention, des antennes posées sur le chariot transmettant l'information au WMS. Ce

# 30 000

*personnes*

*...un seul*

*objectif*

Partout en Europe, les collaborateurs de Wincanton, leader en solutions logistiques, partagent les mêmes valeurs d'innovation et d'excellence opérationnelle. Orientés vers une écoute approfondie du client, ils interviennent quotidiennement sur l'ensemble de la Supply Chain et conçoivent des solutions qui permettent aux entreprises de se recentrer sur leur cœur de métier.



dernier intègre la palette et fait le lien avec l'avis d'expédition, puis enregistre sa réception. Le cariste reçoit en retour l'adresse de rangement. Des tags placés sur chaque lisse identifient les emplacements dédiés. Leur lecture automatique à l'arrivée de la palette valide l'opération de stockage.

### Un premier bilan positif

Avec un investissement initial de 70 000 euros, FM Logistic estime avoir atteint 100 % de fiabilité de lecture en réception sur tous les produits testés. La technologie a bien été acceptée par les équipes opérationnelles. Dix caristes ont été formés à cet effet et leurs conditions de travail se sont améliorées. Par ailleurs, les premières analyses font apparaître des gains de productivité de 13 secondes par palette réceptionnée, par rapport à l'ancien système des codes barres. A court terme, il est envisagé d'étendre la RFID à l'ensemble des flux de réception ; à moyen terme à d'autres processus logistiques et à d'autres acteurs de la chaîne.

La RFID est utilisable sur tous types de produits et peut s'appliquer à l'ensemble des opérations en entrepôt : de la réception, c'est-à-dire la lecture de l'identifiant palette ou la lecture de masse des identifiants colis, à la pré-

paration des commandes, au tri des colis sur le système de convoyeurs, à la descente et à la montée des palettes avec un contrôle de leur emplacement à chaque opération. Elle sert aussi à vérifier le contenu d'un colis par lecture de masse, le chargement de la palette sur le camion et le suivi des contenants ou des supports palettes.

Les avantages sont non négligeables : une information en temps réel, une réduction des coûts de main d'œuvre, un service aux clients optimal grâce à une meilleure gestion des stocks, des gains de productivité, la fiabilité des opérations de contrôle et de gestion de la traçabilité, particulièrement utile pour la sécurité alimentaire et la lutte contre le vol. Avec à l'avenir, la suppression des fameux codes barres.

### Des tags trop chers

Pour l'instant, l'installation du système est loin d'être généralisée, y compris au niveau européen. La grande distribution notamment ne l'a pas encore intégré, restant sur le dispositif codes à barres. Gérard Pineau, DG France de FM Logistic, déplore « *qu'aucune grande enseigne n'ait pour le moment la volonté d'investir massivement dans cette technologie d'avenir.* » Il se verrait d'ailleurs bien prendre son bâton de pèlerin pour tenter de les convain-

cre, afin de terminer la chaîne. Pour permettre un développement massif, le coût des tags devrait baisser. Aujourd'hui de 10 centimes d'euros pour des tags non réutilisables, il pourrait descendre à 5 centimes dans 5 à 10 ans et les étiquettes pourraient être imprimées. « *Tant que le surcoût perdurera, le système ne pourra pas se développer* », explique-t-il encore. « *La fiabilité des équipements de lecture et la standardisation des systèmes sont autant de contraintes à faire disparaître. Mais sans attendre la grande distribution, les producteurs et les logisticiens devraient s'entendre, car l'avenir passera de toute façon par la RFID.* »

Les réticents pourront toujours faire valoir, et les promoteurs de ce test en sont conscients, que tout n'est pas encore parfait. Le taux de lecture reste à fiabiliser sur la masse, le nombre de tags en lecture simultanée est encore limité. Les tags eux-mêmes pourraient être encore améliorés, les liquides et le métal provoquant des perturbations lors de la lecture. Mais le plus important reste d'équiper toute la chaîne logistique d'un produit : usines, entrepôts, transporteurs, magasins. Le retour sur investissement n'étant pas encore démontré sur l'ensemble de la chaîne logistique...

**Agnès Franconie**