

Manitou

Le TMS lui donne des ailes

Grâce au TMS DDS Shipper, rebaptisé Hermès, le fabricant français de chariots élévateurs Manitou a une meilleure maîtrise de ses flux de transport amont et aval, qui connaissent une croissance soutenue.

Le service transport de Manitou est passé avec intérêt de l'ère de l'oralité et du papier – un mode de fonctionnement qu'il finissait par trouver obsolète au début du 21^e siècle – aux ordres de transport électroniques pour gérer l'approvisionnement des sites de production et l'expédition des commandes. Le paradoxe apparent est que l'installation d'un TMS et la réorganisation du service qui l'a accompagnée ont conduit à allonger le délai d'expédition au client – de trois jours et demi en moyenne, à cinq jours – et donc à augmenter les stocks. L'en-cours d'expédition moyen est aujourd'hui de 600 machines, sur deux espaces totalisant 10.000 m², plus un parc de 6.000 m² pour les accessoires, représentant 1.300 références. Pierre Lange, Responsable transport de Manitou, n'en est pas moins satisfait : « *Nous n'aurions pu faire face à l'augmentation des volumes en continuant à travailler par téléphone et à la main.* » En 2000, Manitou expédiait environ 10.000 machines, contre près de 20.000 prévues pour 2007. Ces expéditions s'effectuaient auparavant au fur et à mesure, sans optimiser les moyens de transport. Deux machines pouvant ainsi être livrées à un même concessionnaire via deux camions, à deux dates différentes !



Pierre Lange,
Responsable
transport
de Manitou.

©CC

Fin 2002, Manitou sélectionne son outil de gestion du transport, Pro Shipper Distribution de DDS Logistics, « *le seul de notre short list qui était une solution conçue et réalisée pour les chargeurs* », précise M. Lange. Il répondait à de nombreux points du cahier des charges par paramétrages, seul un développement spécifique ayant eu lieu.

L'occasion d'une nouvelle grille tarifaire

Le choix du TMS s'est inscrit dans un projet global. L'industriel a diligenté un appel d'offres transporteurs. Si le panel sélectionné d'une

dizaine de transporteurs était pratiquement identique à celui utilisé jusque-là, l'amélioration est venue de la nouvelle structure tarifaire se référant au métrage de remorque effectivement utilisé et non plus au poids chargé. Manitou travaille

Chariot à mât
MI 70H fabriqué
par Manitou.



©Manitou

France
Ile de France
Nord Pas de Calais
Seine-Maritime
PACA
Aquitaine
Pays-Bas
Belgique

**Les Plates-Formes logistiques
au coeur de vos marchés**



12 500 m²

Valls - Espagne



150 000 m²

Willebroek - Belgique



32 000 m²

Longueil Ste Marie - 60



18 500 m²

Marly la Ville - 95



10 700 m²

St Witz - 95



22 700 m²

Miramas - 13



22 510 m²

Houplines - 59



20 000 m²

Le Havre - 76



39 500 m²

Ethainus - 76



45 000 m²

Châtres - 77



23 900 m²

St Fageau Pont Thierry - 95



Vue du siège social de Manitou à Ancenis, principal site de fabrication du groupe.

Manitou en bref

Le premier chariot de la marque Manitou a été fabriqué en 1958. En 2004, le 200.000^e chariot est sorti de l'usine. Aujourd'hui, Manitou fabrique des chariots élévateurs tout terrain, industriels et des nacelles élévatrices. C'est un groupe international qui possède neuf sites de production : cinq en France, un en Italie, un aux Etats-Unis et deux en Chine. Son chiffre d'affaires consolidé s'est élevé à 1,13 milliard d'euros en 2006 pour un résultat net de 87,8 millions d'euros, soit 7,8 % du C.A. Le chiffre d'affaires se divise entre

la construction (53 %), les industries (24 %) et l'agriculture (23 %). Il se répartit entre la France (37 %), le reste de l'Europe (48 %) et le reste du monde (15 %). Le groupe emploie 2.400 personnes.

actuellement sous contrat avec une dizaine de transporteurs régionaux et de commissionnaires de transport pour l'import-export.

Les données de l'appel d'offres transport ont servi au paramétrage d'Hermès, le nouveau nom donné par Manitou à son outil de gestion : paramétrage des tarifs, des prestataires et des zones logistiques de destination pour lesquelles les transporteurs ont fourni une tarification.

Le déploiement du TMS a démarré début 2004 à Ancenis, dans le principal site de production du groupe. Les bénéfices du projet ne se sont pas fait attendre. Pierre Lange estime le retour sur investissement à moins de six mois ; en effet, sur un budget transport d'environ 15 millions d'euros en 2004, la réduction des coûts a été de 15 % : 5% du fait de l'appel d'offres transport et 10 % relatifs à l'utilisation du TMS. *« Si le gain de productivité est léger, nous maîtrisons désormais nos flux et possédons une base de données permettant d'analyser la performance par prestataire, par zone géographique... »*

Hermès I, II et III

L'outil a amélioré la visibilité pour organiser le transport. La partie Hermès I, déployée en premier, gère les expéditions. Elle permet de transmettre les ordres de transports entre quatre et un jours avant le chargement. Le système de rendez-vous au chargement initié a réduit les temps d'attentes des transporteurs. Les commandes sont groupées par axe géographique de livraison. Le choix du transporteur se fait en fonction des destinations et de sa capacité à répondre aux besoins. Le sys-

tème de facturation a été normalisé. La traçabilité met aujourd'hui relativement peu à contribution les prestataires qui ne doivent renseigner qu'un Point de Suivi Logistique (P.S.L.) : la confirmation de livraison.

Hermès II et III gèrent les flux hors distribution, fournisseurs et inter sites, ponctuels pour le II et récurrents pour II et III. Avec Hermès II, Manitou peut demander des cotations à au moins deux transporteurs, afin de choisir le moins cher. Les flux récurrents sous Hermès III font l'objet de conventions avec les transporteurs sélectionnés. La gestion dans l'outil se fait par la mise à jour périodique des calendriers d'enlèvements.

Des améliorations à venir

Le budget transport 2007 de la société est en forte croissance, à plus de 20 millions d'euros, en raison de la nouvelle activité de production chinoise. En 2008, Manitou envisage la mise en production d'un ERP, qui devrait être Lawson M3. Il souhaite faire évoluer l'outil de DDS Logistics, notamment par l'augmentation du nombre de P.S.L. qui seraient renseignés en temps réel par les conducteurs routiers, la modification des procédures d'Hermès II, jugées trop lourdes par les utilisateurs chargés de traiter 450 demandes de transport ponctuelles par mois, ou la planification des expéditions sur les autres centres de production.

Christine Calais

« Si le gain de productivité est léger, nous maîtrisons désormais nos flux et possédons une base de données permettant d'analyser la performance, par prestataire, par zone géographique... »