

Capgemini Consulting

Optimiser la chaîne logistique en intégrant WMS et TMS

La gestion conjointe du transport et de l'entreposage joue un rôle de plus en plus marqué en matière d'optimisation de la chaîne logistique. Les relations entre ces deux fonctions sont de ce fait étroitement liées. Cela se vérifie notamment lorsqu'il est nécessaire de répondre aux exigences des fabricants, industriels et autres chargeurs.



©Capgemini

Fabrice Corbière,
Directeur Associé Supply Chain
Transformation
fabrice.corbiere@capgemini.com



©Capgemini

Daniel Boisson,
Manager Supply Chain,
Capgemini Consulting
daniel.boisson@capgemini.com



Comment répartir les tâches de transport et d'entreposage ? Le processus d'expédition se divise généralement en sept étapes successives. Chacune de ces étapes pouvant s'appuyer sur un WMS ou un TMS, en fonction des différentes contraintes relatives à l'activité :

1. Sélection/Choix du transporteur

◆ Il est nécessaire, tout d'abord, de déterminer le mode de transport à

utiliser (messengerie, lot, express, etc.). Le choix du mode dépendra alors des caractéristiques physiques des produits (par exemple, les pièces lourdes ne peuvent pas être transportées par mode « express », même si la commande est urgente). Le mode pourra aussi varier, pour un même client, si plusieurs commandes peuvent être regroupées en un même envoi.

Recommandation de choix : les caractéristiques physiques du produit



SeD

Fashion

LA LOGISTIQUE DU TEXTILE



Gérer
vos flux physiques



Mettre en œuvre
les technologies adaptées



Accompagner
votre stratégie de distribution



Maîtriser et variabiliser
vos coûts logistiques



Recentrer
vos investissements



Immeuble "Le Grand Roissy"
ZA du Gué - 35, rue de Guivry - 77990 Le Mesnil Amelot
Tél.: +33 (0)1 60 54 55 08 - Fax : +33 (0)1 60 54 55 35

www.sedlogistique.fr

Contact : Nathalie Podvorny - nathalie.podvorny@sedlogistique.fr

sont nécessairement gérées par le WMS. De même, il est souhaitable que le regroupement de plusieurs commandes livrées à une même date soit réalisé grâce à un tel système. En effet, il serait lourd de faire supporter ces fonctions par le TMS qui ne connaît pas en général les références des produits et les commandes client.

◆ Il s'agit ensuite de **choisir le transporteur** en fonction du mode de transport retenu précédemment :

- si les flux sont réguliers, le transporteur desservant une région ou un pays peut être toujours le même (c'est souvent vrai pour le transport par messagerie).

La détermination du transporteur est manuelle.

- dans le cas d'une massification ponctuelle des envois (transport de lots de plusieurs palettes par affrètement notamment), il est souhaitable de réaliser un appel d'offre afin d'obtenir le meilleur rapport qualité/prix.

La sélection du transporteur doit être faite par un TMS, un tel système étant particulièrement adapté à l'échange d'informations avec les sociétés de transport pour un dialogue compétitif.

2. Gestion de la mise à quai

◆ La gestion de la mise à quai dépend des contraintes du transporteur et de la disponibilité des quais.

Cette fonction est généralement supportée par un TMS, car les contraintes sont relativement simples en matière de disponibilité des quais.

3. Edition des étiquettes de transport

◆ Cette étape nécessite la connaissance d'un certain nombre d'éléments tels que le nom du transporteur, l'adresse de livraison, la nature et le nombre de colis, informations disponibles naturellement sur le TMS.

◆ Par contre si les fonctions de pré-

paration et d'expédition de l'entrepôt sont automatisées (convoyeurs, trieurs, etc.), le délai entre l'acquisition des données et l'édition des étiquettes de transport peut être relativement court.

En cas d'automatisation, cette fonction est souvent réalisée par le WMS qui est capable de gérer l'information en temps réel, au cours des opérations de préparation et d'emballage des produits.



4. Gestion du chargement

◆ Le contrôle avant chargement, l'édition des documents de transport et la validation de l'expédition dépendent de la planification des phases de préparation et d'emballage des produits en amont du chargement, lesquelles sont supportées par le WMS.

La gestion du chargement est usuellement gérée par le WMS.

5. Gestion de l'Echange de Données Informatisé (EDI) avec le transporteur

◆ Cette étape dépend exclusivement du processus de communication propre au transporteur.

La gestion de cette étape sous TMS est plus adaptée, en raison de l'existence d'outils de communication performants entre le TMS et les transporteurs : EDI, portails internet...

6. Suivi de livraison

◆ Cette étape comprend l'acquisition de l'information fournie par le transporteur et/ou le client final sur la date et la qualité de la livraison ainsi que sa transmission finale à l'ERP pour

mise à disposition de l'administration des ventes.

C'est le TMS qui a en charge l'acquisition de l'information fournie par le transporteur et/ou le client. Il la transmet à l'ERP soit directement, soit via le WMS.

7. Contrôle de la facturation

◆ Le contrôle de la facturation dépend des engagements contractuels entre le transporteur et le chargeur.

Cette fonctionnalité est devenue une spécificité à part entière du TMS qui possède toutes les informations contractuelles du transporteur : grilles de transport notamment.

Des économies à plusieurs niveaux

Nous pouvons affirmer que les systèmes WMS et TMS sont complémentaires et s'associent afin d'offrir un service global. C'est la raison pour laquelle les distributeurs proposent généralement les deux systèmes en une seule offre, ou s'allient en une démarche commerciale commune.

Ces alliances permettent d'associer les opérations de préparation/conditionnement et de transport et ainsi, d'optimiser la chaîne logistique. Ces stratégies entraînent des réductions de coûts conséquentes.

Les systèmes WMS sont adaptés aux phases de planification de l'opération, de préparation et de gestion des données logistiques. Ils constituent donc la solution la plus adaptée pour déterminer le mode de transport entre messagerie et « express ». Les TMS sont des systèmes qui permettent d'orienter les chargeurs dans la sélection du transporteur. Les fonctions de traçabilité des colis hors entrepôt, de facturation et de contrôle seront logiquement gérées par un TMS. Les économies potentielles sont conséquentes, aussi bien grâce à l'utilisation d'un WMS (15 à 30 % de gains sur les coûts de stockage), que d'un TMS (3 à 10 % de gains sur les coûts de transport). ◆