

Les progiciels de gestion du transport (TMS) n'ont pas le choix, ils doivent sortir de leur isolement pour permettre une optimisation globale des flux. Afin de décloisonner la fonction transport et de la faire mieux communiquer, notamment avec les solutions de gestion d'entrepôts (WMS), les éditeurs ont deux options majeures : proposer le TMS sous forme de composants en mode Saas ou faciliter les échanges tous azimuts entre leur TMS et le WMS du client. Pour certaines fonctionnalités, la frontière devient d'ailleurs de plus en plus floue entre TMS et WMS.

# Les TMS se rapprochent des WMS



56

**R**oulez jeunesse ! Nettement plus récentes, les solutions de gestion du transport ou TMS (Transportation Management System) sont aussi moins structurées que leurs cousines du monde de l'entrepôt, les WMS. Le marché, encore émergent, foisonne d'acteurs de toutes tailles. Et le périmètre des fonctionnalités peut varier considérablement d'un progiciel à l'autre. Certains couvrent tous les

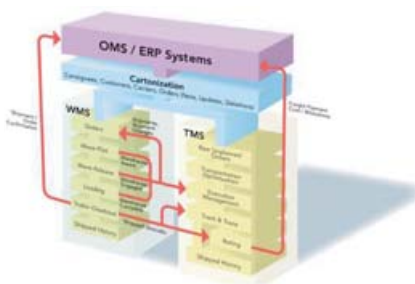
niveaux, stratégique, tactique et pilotage opérationnel, alors que d'autres sont au contraire davantage concentrés autour de certaines fonctions (voir panorama page 62). Mais cette diversité est sans doute à l'image de certains projets eux-mêmes, souvent ciblés ou « phasés » avec des objectifs court terme dans la perspective d'un ROI rapide. « *Je pense que le socle fort des projets TMS se situe sur la partie planification, plan de transport et suivi*

©Aplus Informatique

opérationnel », estime par exemple Ludovic Dodé, Consultant senior chez PEA Consulting. D'autres chantiers ponctuels, tels que la préfacturation, l'achat transport avec sélection automatique du meilleur transporteur (en termes de coûts, qualité, délais), l'optimisation de tournées ou la conception du réseau de transport, peuvent également faire réaliser des gains significatifs sur le budget transport.

### Le Saas raccourcit le ROI

Le mode « Software as a Service » (Saas), où les composants logiciels, hébergés chez l'éditeur, sont proposés à la carte et facturés à l'utilisation (voir encadré Esselte page 64), semble très bien convenir à cette variété de projets TMS ciblés. D'ailleurs, cette tendance laisse peu d'éditeurs indifférents. « Nous avons été le premier éditeur de TMS à proposer du Saas et aujourd'hui, la moitié de nos clients ont



Exemple d'intégration TMS/WMS, selon RedPrairie

adopté ce mode », nous confie ainsi Jérôme Bour, PDG de DDS Logistics. Il faut dire que le TMS se prête très bien au modèle en ligne, notamment pour le calcul de plan transport, la préfacturation ou encore les fonctions de collaboration. De plus, l'installation est plus rapide et les coûts de maintenance sont réduits. « Dans notre TMS, le module Collaboration Portal est proposé en mode Saas », indique de son côté Evelyne Toromanian, Consultante TMS chez RedPrairie. Mais l'éditeur américain ne devrait pas en rester là et étendre l'option Saas à l'ensemble de son office de TMS.

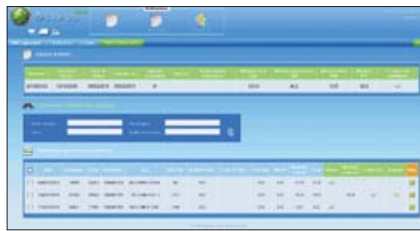
### Les frontières s'atténuent

Parallèlement à ces projets de type « Quick Wins », une autre tendance se fait jour, celle de décloisonner le TMS, de le faire dialoguer avec d'autres applications (voir encadré RAGT page 64) et de gommer progressivement les frontières entre la préparation de commandes et la gestion des opérations transport. C'est d'ailleurs l'une des principales raisons invoquées par les éditeurs de WMS comme A-Sis ou Hardis, de plus en plus nombreux à proposer désormais une offre de TMS à part entière. « En tant qu'éditeur WMS, nous sommes de plus en plus sollicités sur des appels d'offres mixtes, avec une composante TMS importante », déclare Evelyne Reynaud, Directeur Produits chez A-Sis. Même constat de Jean-Christophe Henry, Directeur commercial et marketing d'Influx : « Depuis l'année dernière,

de plus en plus de cahiers des charges comportent des chapitres sur la gestion du transport, sur trois sujets principaux : mieux gérer l'affectation des commandes entre messagerie et affrètement, le suivi de préfacturation et celui des ordres de transport. Ce sont des fonctions qui peuvent s'apparenter à un WMS ou à un TMS, suivant l'historique des produits ». Pour Jérôme Bour au contraire, cette tendance n'est pas aussi nette. « Côté chargeurs, sur la trentaine d'appels d'offres que nous avons reçus l'année dernière, un seul était clairement positionné WMS et TMS. Le marché WMS a cinq ou dix ans d'avance en termes de maturité et le client a souvent déjà un ou plusieurs WMS. La probabilité pour qu'il ait besoin des deux en même temps est assez faible. Mais il est vrai que lorsque l'on met en place un TMS, il est connecté à un ou plusieurs WMS dans quasiment 100 % des cas », ajoute-t-il.

## Les raisons de l'intégration avec le WMS

L'intégration plus forte entre TMS et WMS a des atouts à faire valoir. L'un d'entre eux est l'optimisation du taux de remplissage des véhicules. Le TMS peut ainsi « découper » la commande en plusieurs morceaux (voir encadré Conforama page 59), tout en respectant les engagements en termes de délais de livraison, dans le but d'optimiser le plan de transport et le taux de remplissage des camions. Dans ce cas, c'est le TMS qui tire les flux de l'en-



©Acteos



©Manhattan



©Transvide

trepôt et détermine les commandes à traiter en priorité. On peut également envisager des synergies TMS/WMS sur la Reverse Logistics. « Lorsque les camions doivent revenir avec des produits retours ou des cartons, il faut pouvoir s'assurer que les ressources en entrepôt soient bien dimensionnées en termes d'effectifs pour pouvoir les traiter », fait remarquer Evelyne Reynaud. Ces synergies peuvent aussi avoir un sens en amont, lorsque les commandes dépendent de l'arrivée de produits, afin de mieux ordonnancer le lancement de leur préparation. Ou encore chez les industriels en relation avec les grands distributeurs, lorsque les contraintes de timing à respecter sont très fortes au niveau du temps de

chargement des camions et des passages à quais. « Le cross dock est l'un des premiers segments où l'intégration WMS-TMS offre la plus forte valeur ajoutée », confirme Ludovic Dodé. Le WMS doit avoir une visibilité sur le timing de ce qui va entrer dans l'entrepôt et le TMS doit être tenu informé du temps de traitement des commandes pour l'intégrer dans son plan de transport. Sur un plan plus stratégique, le TMS peut aussi bénéficier de l'historique des préparations du WMS pour anticiper les besoins en transport à moyen terme.

## Les promesses du temps réel

Cela dit, les échanges de données entre TMS et WMS existent déjà (en tous cas pour les 20 % de chargeurs disposant d'un TMS). Généralement, le portefeuille de commandes provenant de l'ERP est d'abord traité par le WMS, qui le convertit en unités à transporter (palettes ou nombre de colis, éventuellement via un module de précolisage), puis le transmet au TMS qui élabore son plan de transport et opère certains regroupements automatiques de commandes, à la journée, à l'heure, suivant divers paramètres (points de livraison, dates d'expédition, taxation transport, etc.). Dès que le système a affecté un chargement à un transporteur, une notification automatique est généralement envoyée à ce dernier par EDI, mail ou fax, ou via un portail (validation des affrètements, réservations, etc.). Des informations peuvent éven-

Suite page 60



**Jean-Christophe Henry,** Directeur commercial et marketing d'Infflux : « De plus en plus de cahiers des charges WMS comportent des chapitres sur la gestion du transport ».

©DR



**Evelyne Reynaud,** Directrice Produits chez a-SIS : « En tant qu'éditeur WMS, nous sommes de plus en plus sollicités sur des appels d'offres mixtes, avec une composante TMS importante ».

©a-SIS



**Jérôme Bour,** PDG de DDS Logistics : « Le TMS va piloter l'entrepôt si l'organisation du transport joue sur les délais de livraison au client ».

©DDS Logistics

## Chez Conforama, le TMS qui donne le ton

« **N**otre particularité est que le TMS pilote le WMS », expose Christophe Nolet, Directeur Transport de Conforama. A moins de deux ans d'intervalle, le distributeur spécialisé s'est équipé successivement d'un WMS et d'un TMS provenant du même éditeur (Genrix Group) pour ses six entrepôts de distribution en France, dont cinq sont prestés. L'ensemble du transport à destination des 181 magasins Conforama représente en moyenne 140 camions par jour. Des Gestionnaires transport (pour la plupart regroupés au sein d'une cellule) pilotent cette activité. Tous les jours, à partir du WMS, les entrepôts lancent des vagues de préparation, exprimées en supports à préparer, qui alimentent des Demandes de transport dans le TMS. Ces dernières sont exprimées en mètres linéaires (ML) de plancher à charger (métrage calculé sur la base d'un paramétrage Code Emballage/Circuit de préparation). Le TMS va ensuite proposer des constitutions de tournées suivant des règles prédéfinies : priorité commerciale, niveaux de service, regroupement et découpage de circuits de préparation, groupage de magasins, saturation de véhicules... Le Gestionnaire transport peut alors valider ou modifier la proposition du TMS. Imaginons que pour un magasin, la demande de transport corresponde à 17 ML de plancher. Le TMS va alors proposer un découpage correspondant à un camion complet (13.5 ML) et un reliquat de 3.5 ML. Ce reliquat pourra être validé tel quel (envoi au magasin) ou annulé par le Gestionnaire transport. Dès lors qu'il aura validé la constitution des camions, l'information va remonter au WMS pour ne lancer en préparation que les supports validés. Les supports non préparés sont réinjectés dans le système et ressortiront lors des prochaines extractions. « Dans un système classique, le WMS organise la préparation, met à disposition la marchandise sur les quais et charge au gestionnaire transport d'expédier au mieux. Dans notre cas, c'est bien le TMS qui met le WMS sous contraintes », conclut Christophe Nolet. **JLR**



Christophe Nolet

Suite de la page 58

tuellement être renvoyées au WMS pour piloter la préparation. Le problème, aux dires de certains éditeurs, est que ces échanges TMS – WMS restent souvent asynchrones, effectués par batch une ou deux fois par jour. Certains militent pour le « temps réel » pour atteindre des niveaux de réactivité plus importants et faire face aux aléas, aux changements de dernière heure dans la quantité de produits à expédier. « La synchronisation des échanges entre TMS et WMS est fondamentale pour réduire le taux de reste à quai. Cela permet de mieux intégrer les commandes injectées dans le flux des commandes traditionnelles, d'anticiper, de mettre en œuvre la qualité de service au global », affirme Evelyne Reynaud.

## Un rapprochement entre TMS et WMS

Ce besoin de synchronisation nécessite un interfaçage fin entre le TMS et le WMS qui est au cœur de la stratégie de nombreux éditeurs. Certains intègrent dans leur WMS des fonctions TMS couvrant l'organisation du chargement et l'édition des documents d'expédition. D'autres, comme a-SIS ou Influx, développent un socle commun entre leurs TMS et WMS pour faire gagner du temps à leurs clients en termes d'interfaces et de partage de base de données. D'autres encore tentent même d'effacer les frontières. « Dans quelques mois, nous pourrions proposer une solution complète WMS – TMS intégrée, où l'utilisateur n'aura

pas l'impression de passer d'un produit à l'autre », affirme pour sa part Jean-Yves Costa, Responsable du pôle logistique chez Hardis, qui a récemment racheté Sextant Informatique (TMS Synersys). « La distinction entre TMS et WMS tient davantage aux éditeurs qu'à la réalité des flux Supply Chain, qui n'ont pas de barrières. Les logiciels en silos, c'est faire de l'optimisation en local, sans penser à l'optimisation de la somme. Cela fait quatre ans que nous avons lancé un vaste chantier, pour ne plus parler de TMS ou de WMS », révèle Alexandre Morel, Directeur Commercial, Marketing et Communication d'Acteos. L'éditeur a d'ailleurs repensé toute son offre sur le principe d'une architecture orientée services (SOA) où chaque module est capable de discuter avec les autres en temps réel. « Contrairement au WMS, où le temps réel compte, cette problématique ne touche pas encore le TMS car il associe des acteurs extérieurs à l'entreprise, estime au contraire Jérôme Bour. Et d'ajouter : La remontée du plan de transport ne peut se faire que sur un portefeuille de commandes, sur une certaine fenêtre de temps, mais cela n'empêche pas de pouvoir gérer les aléas, grâce à des fonctions dédiées au traitement des écarts. »

## Qui pilote ?

Au final, qui du TMS ou du WMS est le mieux à même de piloter l'exécution de la chaîne de distribution aval ? Apparemment, cela dépend. « Pour

une activité fortement export, avec préparation dans des centres de distribution, le TMS a une valeur plus importante que pour une activité import car il consolide différentes commandes afin de réduire les coûts », fait remarquer Evelyne Toromanian. « Le TMS va piloter l'entrepôt si l'organisation du transport joue sur les délais de livraison au client. C'est le cas par exemple si vous avez une part significative de transport affrété en camions complets. En revanche, si c'est du flux messagerie petits colis où il est très facile de prévoir le délai de livraison au client, il n'y a aucun intérêt à piloter l'entrepôt avec le TMS », considère pour sa part Jérôme Bour. Dans les entrepôts en fonctionnement, on rencontre d'ailleurs des cas mixtes où, suivant les types de produits, les expéditions de petits colis sont pilotées par le WMS tandis que le TMS se charge de la partie affrètement. Certains éditeurs comme A-Sis ou Acteos imaginent même une couche indépendante, un « moteur de valorisation », qui effectuerait en amont du TMS et du WMS l'examen préalable des commandes et la transformation en activité logistique selon des contraintes liées aux produits, aux coûts logistiques complets et à la qualité de service. Sans forcément pousser jusqu'à cette hypothèse, il est plus que jamais important de prendre en compte l'aspect interfaçage avec le WMS dans le choix d'un TMS.

Jean-Luc Rognon



**Ludovic Dodé,**  
Consultant senior PEA Consulting :  
« Le cross dock est l'un des premiers segments où l'intégration WMS-TMS offre la plus forte valeur ajoutée ».



**Jean-Yves Costa,**  
Responsable du pôle logistique chez Hardis :  
« Dans quelques mois, nous pourrions proposer une solution complète WMS-TMS intégrée, où l'utilisateur n'aura pas l'impression de passer d'un produit à l'autre ».



**Evelyne Toromanian,**  
consultante TMS chez RedPrairie :  
« Pour une activité fortement export, avec préparation dans des centres de distribution, le TMS permet de consolider différentes commandes pour réduire les coûts ».

Nom de l'éditeur (distributeur)	Pays d'origine	Nom de la solution TMS	Autres modules ou logiciels	Trois principales références	Cible			Modes couverts	Conception réseau
					Chargeurs	Transporteurs	Commissionnaires		
<b>Acteos</b>	France	Acteos TMS	WMS, APS, Flowcasing, Traçabilité	NC (nombreux grands comptes)	●	●	●	Tous	●
<b>Aplus Informatique</b>	France	Traplus	CRM, GED, compta, informatique embarquée	Groupe Mazet, PHM Group, H Ducros	●	●	●	Routier, ferroviaire, fluvial	●
<b>a-SIS</b>	France	LM Transport Order Optimizer	WMS, gestion des niveaux de stocks	Avenir Telecom, SCP, JM Bruneau	●	●	●	Routier	●
<b>Central Line/Staedtler</b>	Belgique/Allemagne	Scala, LP/2, Trampas		GPV, Socomec, Denso	●	Partiel	●	Tous	●
<b>CJM International</b>	France	OpenTMS	WMS, gestion de parc et d'atelier, préfabrication	Capelle, Olano, Stalaven	●	●	●	Routier et ferroviaire (autres avec restrictions)	●
<b>DDS Logistics</b>	France	DDS Shipper / Freight / Truck	Sourcing	Carrefour, Nexans, Gefco	●	●	●	Tous	●
<b>DPS International (A22)</b>	Royaume-Uni	Logix		DHL, Schenker, Ryder	●	●	●	Routier	●
<b>DSIA (Kuehne+Nagel)</b>	France	Logistar Transport	WMS, Order Management, Performance Manage.	K+N, Kronenbourg, Mont Blanc Materne	●	●	●	Routier	●
<b>e-Solutions</b>	France	Transport Management Suite	Track & trace, décisionnel, etc	Yves Rocher, BLD, Tramar	●	●	●	Tous	●
<b>Generix Group</b>	France	GNX Infolog TMS	ERP, WMS	Bristol Myers Squibb, Conforama, Système U	●	●	●	Tous	●
<b>Geoconcept</b>	France	GeoScheduling Suite for Delivery	Suivi de mobiles, centre d'appels	APC, K par K, SDVP	●	●	●	Tous	●
<b>GFI / SMS</b>	France	Viewtrans		Groupe Alainé et Citra, Blochon Martin	●	●	●	Routier (partiel maritime, fluvial, ferroviaire)	●
<b>Gols</b>	France	Gols	Track & trace, GMA, slotting	Groupe Mars, Kraft Food France, Hasbro	●	●	●	Tous	●
<b>GT Nexus</b>	Etats-Unis	GT Nexus Transportation Management	Gestion des flux physiques et chaîne de transport interna.	Nestlé, Caterpillar, Adisseo	●	●	●	Tous	●
<b>Hardis</b>	France	Reflex TMS/Synersys	WMS	STG Gautier, Point P, Transalliance	●	●	●	Routier, ferroviaire, fluvial	●
<b>IER</b>	France	Solution Transport IER	Géolocalisation, écoconduite, etc.	Geodis, Vir Transport, Office Depot	●	●	●	Routier	●
<b>Inconso</b>	Allemagne	Inconso TMS	WMS et Supply Chain Execution	Automobile et retail (Allemagne)	●	●	●	Tous	●
<b>Influx</b>	France	Bext TS	WMS notamment	Elis, Wesco, Desmaziere	●	●	●	Tous	●
<b>IPS Europe</b>	France	Transware / Best Transport	Covidier, Saint-Gobain, Alcoa		●	●	●	Routier et aérien	●
<b>IT 2000</b>	France	R2000W	Compta, planning, paie	Ageneau, Lezier, Selta	●	●	●	Routier	●
<b>Item Informatique</b>	France	Item Trans	GED, gestion commerciale	Altrans, Transco Ziegler, Wincanton Mondia	●	●	●	Routier	●
<b>JDA Software</b>	Etats-Unis	Transportation & Logistics Manage.	APS, gestion de flotte, sourcing, etc.	Kimberly-Clark, Samsung, Pepsico	●	●	●	Tous	●
<b>Logtimum</b>	France	XMS		Sofileta, Auto Distribution, Probike	●	●	●	Routier et aérien	●
<b>Manhattan Associates</b>	Etats-Unis	TMS	SC Execution dont WMS	Panalpina, But, Sportmaster	●	●	●	Tous	●
<b>Microtrans</b>	France	Microtrans	Transport Intelligence	Sodebo, L'Oreal, Legrand	●	●	●	Tous	●
<b>OMP Informatique Transport</b>	France	R2000X	Gestion atelier	Tratel, RCT Le Calvez, Altead	●	●	●	Routier, ferroviaire, fluvial	●
<b>Optilogistic</b>	France	Axioidis		Coralis, International Paper, Delhaize	●	●	●	Routier	●
<b>Oracle</b>	Etats-Unis	OTM	ERP, WMS, etc.	Geodis, Tesco, Electrolux	●	●	●	Tous	●
<b>QAD</b>	Etats-Unis	QAD TMS	ERP, WMS, etc.	Flexsys, GE Healthcare, Emerson	●	●	●	Tous	●
<b>RedPrairie</b>	Etats-Unis	RedPrairie Transportation Management	WMS, gestion points de ventes	Apple, Pepsico, Nike	●	●	●	Tous	●
<b>Sage</b>	Royaume-Uni	Sage Transport	WMS, Douanes, ERP	Tramar, SDV, Bert	●	●	●	Tous	●
<b>SAP</b>	Allemagne	SAP APO TP / VS	ERP, WMS, APS, etc	Siemens, BASF, Colgate	●	Prévu	Prévu	Routier, fer, fluvial, aérien	●
<b>Sigma Informatique</b>	France	Trucking Online	WMS, gestion des expéditions	Auchan International, Transports Hersand	●	●	●	Routier	●
<b>Soget - CLEISoft</b>	France	CS-Trans'IT	CCS AP+, Soget Douanes	NA (nouveau)	●	●	●	Tous	●
<b>Sydel</b>	France	Sydel Univers TMS	WMS, MES, GPAO, gestion commerciale	Bonduelle Traiteur, Halle Mandar	●	●	●	Tous	●
<b>Teliae</b>	France	Station-Chargeur.com		Sonepar, GPDIs, France Sécurité	●	●	●	Routier et aérien	●
<b>Timocom</b>	Allemagne	TC Truck&Cargo, TC eBid		La Martiniquaise, Gefco, Transalliance	●	●	●	Routier	●
<b>Transept</b>	France	Transept Routeur	Analyse stratégique de flux, APS, gestion tarifaire	CAT, PSA, EB Logistique	●	●	●	Tous	●
<b>Transporeon</b>	Allemagne	Plate-forme logistique Transporeon	Gestion appels d'offres, exécution du transport	Stora Enso, Eckes Granini, Nestlé Purina	●	●	●	Tous	●
<b>Transwide</b>	Belgique	Transwide	Planification, appels d'offres,...	Total, Procter & Gamble, Tereos	●	●	●	Routier, rail, fluvial, mer	●
<b>Urios Informatique</b>	France	Wintrans	GED, track & trace, gestion de parc	Euralis, Ministère de la Défense, Socafna	●	●	●	Routier et ferroviaire	●
<b>Wexlog</b>	France	WexVS	WMS, extranet, compta, etc.	NC	●	●	●	Tous	●
<b>Witron</b>	Allemagne	ITM / CPMS	Automatisation	BSH, Tetra Pak, Lapkabel	●	●	●	Tous	●
<b>Xyric</b>	France	Proxylog	Gestion de réseau messagerie et palettes	Brossier, GLS, N7 Froid	●	●	●	Routier	●
<b>Young &amp; Partners</b>	Belgique	Navitrans		Sostmeier, CMA-CGM, Westerlund	●	●	●	Routier, rail, fluvial, aérien	●

NB : Figurent dans ce tableau les éditeurs que nous avons sollicités et qui nous ont répondu dans les délais impartis. Les données qui figurent sont communiquées par les éditeurs.

Cartographie	Achat transport	Planification	Tracabilité temps réel marchandises	Optimisation de tournées	Optimisation chargement	Déclaration douanes	Préfacturation	Suivi du paiement	Calculateur d'émissions CO <sub>2</sub>	Plate-forme EDI	Plates-formes informatiques supportées	Mode Saas ou ASP possible	Mode licence : coût à partir de (en K€)	CA France 2009 (M€)
●	●	●	●	●	● en option		●		●	●	Linux, Unix, Windows NT, Windows Serveur 2003/2008, Java... + client PC web ou classique	●	10 à 20 suivant modules retenus	6,2
● option	●	●	●	●			●	● en partie	●	●	AS400 - System i, Windows NT	●	18	2,5
●										●	Windows, Unix		NC	21
●	●	●	●	●	N	Partiel	●	●	●	●	Windows, SQL, Oracle, DB2	●	25	NC
● PTV Loxane	●	●	●	●	●		●	●	● Avec cartographie	●	Windows; iSeries, Unix	●	3	0,9
●		●	●	●	●		●	●	●	●	UNIX, Windows, MS .Net	●	1,8 utilisateur	NC
●		●	●	●			NC	NC	● option	●	Windows	●	NC	NC
●	●	●	●	●	●		●	N	En cours	●	NA	● exclusivement	NA	26,7
●	● partiel	●	●	●	●		●	●		●	NA	● exclusivement	NA	0,35
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Unix, Windows, Linux	●	NC	NC
●		●	●	●					●	●	Java, Windows, Unix	● partiel	NC	8
●	●	●	●	●	● partiel	en option	●	●	● option	●	Windows	●	5	486
●	●	●	●	●			●	●		●	AS 400, WIN DEV, WEB DEV	●	NC	6
●	●	●	●	●	●		●	●		●	NA	● exclusivement	NA	NC
●	●	●	●	●			●			●	Unix, Windows	● Prévu en 2011	NC	45
●		●	●	●	●		●		●	●	Windows NT	●	NC	46
● option	●	●	●	●	● option		●		En cours	●	Unix, Linux, Windows	●	NC	NA
●	●	●				●	●		●	●	Unix, Linux, Windows	●	NC	2,9
●	●	●					●	●		●	NC	●	NC	4,4
●		●					●				Windows		NC	0,8
●	●	●	●	●	●		●	●		●	Windows		0,6	NC
●	●	●		●	●		●	●	●	●	Windows, Unix	●	NC	NC
●	●	●	●			●	●	●	●	●	NC	●	0,99	NC
●		●	●	●			●	●		●	Unix et Windows		NC	NC
●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	Toutes	●	30	1
●	●	●		●	● Optilogistic	Optilogistic	●	●	●	●	Unix et Windows	● en 2011	30	4
●	●	●	● via Axiomobil	●	● via Axiopack		●				Windows, Serveurs d'applications TSE, Citrix		NC	1,4
●	●	●	●		●	●	●	●	●	● option	Windows, Unix, Linux	●	NC	NC
●		●				●	●	●		●	Unix, Windows, Linux, Java	● en cours	NC	NC
●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	Toutes	●	NC	NC
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Unix et Windows	●	2	NC
●	●	●	●	●		● via SAP GTS	● via SAP ERP	● via SAP ERP		●	Multi plates-formes		NC	682
●	●	●	●	●			●		●	●	Windows, Java, Unix, Linux	●	2	48
●	●	●	●				●			●	Client Citrix (Windows, Linux, Mac)	●	0,21 Utilisateur/mois	7,4
●					●	●	●			●	Unix, Linux, Clients Windows ou légers	● En cours	4	20
●	●						●			●	NA	● exclusivement	NA	0,9
●	●								En projet	N	Windows	●	0,119 / mois	NC
●	●	●	●	●	●		●		●	En projet	Windows	●	Moyenne à 100 (en achat de licence)	NC
●	●	●	●	●						●	Multi plates-formes	●	NC	NC
●	●	●	●	●			●		●	●	NA	● exclusivement	NC	NC
●	●	●	●	●			●	●	● via PTV Loxane	●	Windows	●	NC	0,8
●	●	●	●	●	●		●	●	● En projet	●	Java	●	0,7 utilisateur	1,2
●	●	●	●	●		● option	●	●	●	●	Windows	●	NC	NC
●	●	●	●	●			●	●		●	Windows	●	7,5 ht selon modules/tpostes	2
●	●	●	●	●			●	●		●	Windows	●	NC	NC

● = Oui - NC = Non communiqué - NA = Non applicable

## Esselte France : le TMS en mode Saas s'ouvre aux équipes ADV

**D**ifficile de trouver plus enthousiaste que Cédric Derville, Directeur logistique Europe du Sud d'Esselte (55.000 palettes expédiées par an) pour parler des avantages du TMS en mode Saas. Cela fait trois ans que la filiale française du groupe suédois de fabrication de fournitures de bureau utilise la solution Stations Chargeur de Teliae (SC.com). Premier atout, l'outil n'est facturé que quelques centimes par expédition, sans coûts de maintenance ni limitation du nombre de profils utilisateurs. « Le SaaS est plus rapide à implanter, il s'intègre parfaitement aux logiciels en interne et contrairement aux idées reçues, il ne répond pas uniquement à des besoins basiques », ajoute Cédric Derville. En outre, le TMS peut désormais être interrogé depuis n'importe où. « Nous avions auparavant un TMS serveur en local dont l'accès à distance était très compliqué. Du coup, les équipes ADV (Administration des Ventes) ne l'utilisaient pas beaucoup pour renseigner les clients sur l'avancement de la livraison, se rappelle Cédric



Cédric Derville

Derville. Avec un TMS en mode Saas, nous allons créer un profil pour le Responsable grand compte par exemple, qui pourra ainsi se concentrer sur la phase de négociation avec ses clients, ajoute-t-il. Le fait que les équipes ADV voient tout en direct a réduit les appels vers la logistique du jour au lendemain. Et cela donne à nos clients une image de fiabilité, de sérieux. Même constat pour la gestion des retours. Avant, c'était toujours très compliqué car l'ADV demandait au prestataire de transport de bien vouloir récupérer telle ou telle marchandise chez le client, mais chacun pouvait se renvoyer la balle et il était difficile de tracer la qualité de service. Avec SC.com, les ADV font leur demande au transporteur via le TMS, avec notification par mail au transporteur et au client ». En outre, le TMS regroupe automatiquement les expéditions, les affecte vers le transporteur le moins cher et permet de travailler en mode auto-facturation (self-billing). Au final, Cédric Derville estime que l'outil aura contribué à réduire de plus d'un point le ratio entre coûts de transport et chiffre d'affaires. Résultat, SC.com est actuellement en cours de déploiement sur la filiale italienne. **JLR**



clients une image de fiabilité, de sérieux. Même constat pour la gestion des retours. Avant, c'était toujours très compliqué car l'ADV demandait au prestataire de transport de bien vouloir récupérer telle ou telle marchandise chez le client, mais chacun pouvait se renvoyer la balle et il était difficile de tracer la qualité de service. Avec SC.com, les ADV font leur demande au transporteur via le TMS, avec notification par mail au transporteur et au client ». En outre, le TMS regroupe automatiquement les expéditions, les affecte vers le transporteur le moins cher et permet de travailler en mode auto-facturation (self-billing). Au final, Cédric Derville estime que l'outil aura contribué à réduire de plus d'un point le ratio entre coûts de transport et chiffre d'affaires. Résultat, SC.com est actuellement en cours de déploiement sur la filiale italienne. **JLR**

avions auparavant un TMS serveur en local dont l'accès à distance était très compliqué. Du coup, les équipes ADV (Administration des Ventes) ne l'utilisaient pas beaucoup pour renseigner les clients sur l'avancement de la livraison, se rappelle Cédric

64

## RAGT : une production tirée par le TMS

**R**AGT Plateau Central, société de négoce agricole en Région Midi Pyrénées, utilise depuis avril 2009 le TMS Ortec Transport & Distribution. Objectif : optimiser le transport d'une flotte d'une trentaine de



camions citernes livrant chacun quatre à huit clients par jour en aliments pour bétail, fabriqués dans l'une de ses trois usines, situées dans le Tarn et l'Aveyron. Avec une originalité : une fois les commandes client reçues 24 à 48 heures à l'avance, le TMS crée ses tournées, détermine les heures de chargement et de rechargements usines (dans le cas où il y a deux tournées par jour) et les envoie au logiciel de GPAO par le biais d'une interface informatique. C'est donc le TMS qui détermine le planning de fabrication des aliments vrac. « Dans la réalité, c'est un aller-retour entre la logistique, les usines et les équipes ADV, car nous sommes parfois obligés de décaler des commandes », précise Stéphane Delevoie, Directeur Supply Chain de RAGT Plateau Central. Le dispositif, qui concerne pour le moment une usine, sera étendu aux deux autres d'ici juillet 2011. **JLR**