

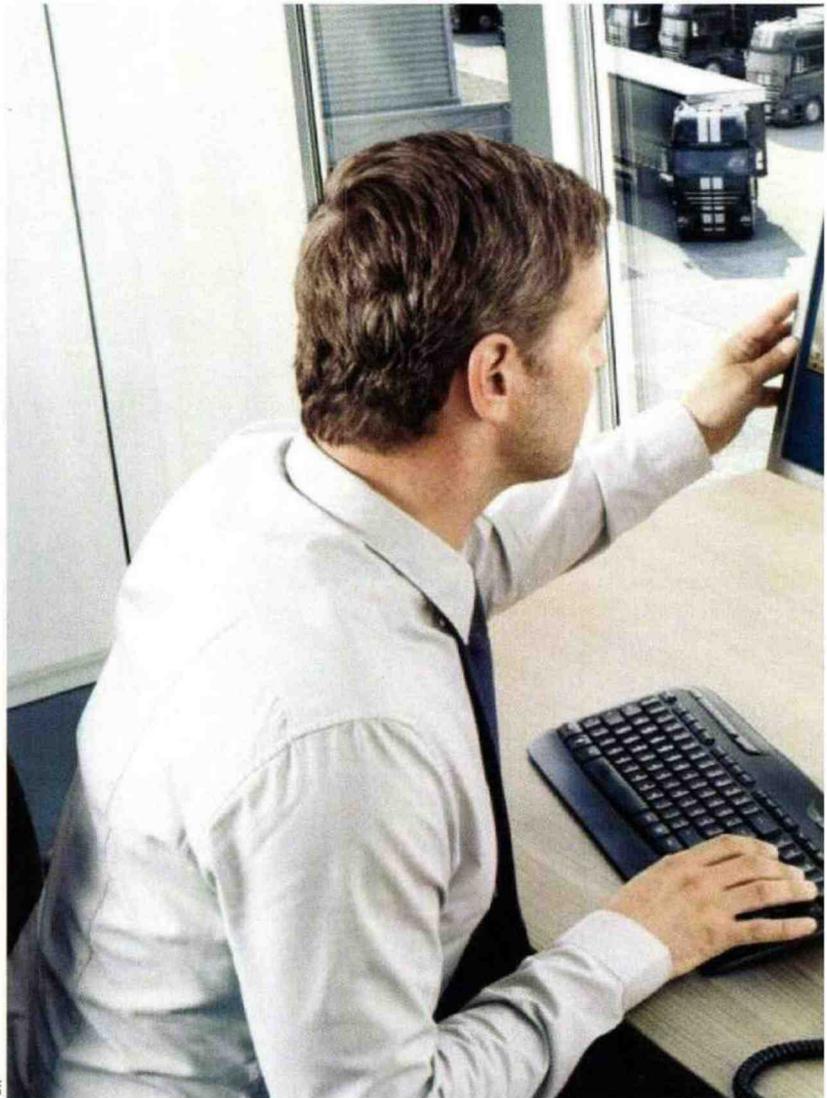
TMS et plateformes digitales :

Comment interagissent les plateformes digitales avec les transport management systems (TMS) ? Pour DDS Logistics, éditeur de TMS destinés aux chargeurs et commissionnaires de transport, les synergies entre ces offres dépendent des objectifs recherchés par les plateformes digitales.

De l'avis des chargeurs qui les utilisent, les plateformes digitales les aident et leur apportent une réelle valeur ajoutée dans la gestion de leurs transports routiers. On distingue deux familles de plateformes, chacune avec leur domaine de pertinence : « les plateformes d'intermédiation interviennent sur le prix via la mise en relation entre chargeurs et transporteurs, la cotation et les appels d'offre sur le marché des transports "spot" ou préplanifiés. Quant aux plateformes collaboratives, elles agissent sur la visibilité en quasi temps réel, la planification des rendez-vous et la remontée d'indicateurs de performance de type KPI », présente Paul Klebinder, directeur général de DDS Logistics, qui tenait le 6 novembre un webinar sur le thème « TMS et plateformes digitales : quelles solutions choisir ? ».

DE NOMBREUX ACTEURS

Autour de ces deux modèles économiques, un nombre important de plateformes digitales a investi les transports routiers ces dernières années. Cette montée en puissance a été stimulée par deux grandes catégories d'acteurs. Les premiers sont issus de la prestation et de l'édition informatique spécialisées dans les transports. Parmi les plateformes d'intermédiation créées par ces derniers, on peut citer Easy4Pro, Upply ou Chronotruck et, dans le domaine collaboratif, Join2ship, Transporeon, Transwide ou GedMouv. Les seconds acteurs proviennent du monde des start-up. Les plateformes d'intermédiation créées par ces derniers sont par exemple Everoad-Sennder, OnTruck, Fretly ou Fretlink. Ces start-up sont également à l'origine de plateformes collaboratives à l'image de Shippeo, Eversens, Wakeo ou Project44. « L'offre de ces plateformes collaboratives ou d'intermédiation répond à des



besoins précis dans la gestion des transports à partir d'une consolidation et d'un traitement adapté des données », observe Paul Klebinder.

PLATEFORME VERSUS TMS

Pour Jérôme Bour, P-dg de DDS Logistics, cette approche fondée sur des cibles et champs d'intervention précis différencie les plateformes des TMS. Selon lui, « les TMS ont un périmètre plus large qui vise à digitaliser l'ensemble des

process transport chez un chargeur ou un commissionnaire. Ses principaux process sont le pilotage des commandes en synergie avec un ERP et/ou un WMS, la planification optimisée des expéditions avec sélection des transporteurs voire du mode, la confirmation/validation par les transporteurs, le suivi et la visibilité, la gestion des coûts avec la préfacturation et le contrôle des factures. » Dans ces fonctions qui, pour la plupart, sont automatisées, le TMS

concurrents ou alliés ?



Les délais de déploiement d'une plateforme sont généralement inférieurs à deux mois contre plusieurs mois voire une année pour un TMS, selon les process transport couverts.

intègre et traite des informations de sources différentes : via EDI, API, systèmes connectés... voire de plateformes digitales. C'est dans ce cadre que DDS estime que les plateformes collaboratives sont « complémentaires aux TMS » pour optimiser leur fonction « suivi/visibilité » en particulier. Et ce pour toutes les familles d'éditeurs de TMS à l'attention des chargeurs et commissionnaires : les pure players à l'image de DDS Logistics, Alpega,

Akanea, Sigma ou de Descartes, les fournisseurs de solutions TMS-WMS comme Manhattan Associates, Generix, Inconso, Acteos, Influx et KLS, ou issues de l'univers des ERP tels que SAP, Oracle ou JDA.

FORCES ET FAIBLESSES

En raison de leur couverture fonctionnelle étendue, les TMS sont censés répondre à trois enjeux dans la gestion des transports routiers :

« la réduction des coûts, l'amélioration de la productivité, la maîtrise de la qualité et des risques ». Selon DDS, le retour sur investissement d'un TMS serait inférieur à un an à travers la réduction de 3 à 10 % des coûts et à une meilleure maîtrise de ces derniers. Les gains de productivité sont estimés entre 10 à 50 %, et de qualité entre 1 et 5 % grâce, là encore, à un meilleur pilotage. « Un autre avantage est la mesure des émissions de CO₂ et l'ouverture à des actions de réduction. »

Pour DDS toujours, les forces des plateformes collaboratives sont « la capacité à collaborer avec tous les acteurs et à partager l'information, la visibilité des flux et, sur la qualité de service,



DDS Logistics

Jérôme Bour, P-dg de DDS Logistics : « L'un des avantages des TMS de nouvelle génération est la possibilité de mesurer les émissions de CO₂ des transports et de lancer des actions de réduction à partir de ces mesures. »

l'identification des dysfonctionnements suivie d'actions correctrices ». Dans une moindre mesure, « elles participent à la digitalisation des processus ». Les gains de productivité et de qualité de service seraient identiques à ceux générés par les TMS. Quant aux plateformes d'intermédiation, l'éditeur leur reconnaît « la capacité à choisir et à sélectionner les meilleurs prestataires et tarifs » voire leur rôle en faveur « d'un meilleur partage de l'information entre acteurs ».

Selon les cibles recherchées, les délais de déploiement d'une plateforme sont généralement inférieurs à deux mois contre plusieurs mois voire une année pour un TMS selon les process transport couverts. •

ERICK DEMANGEON