

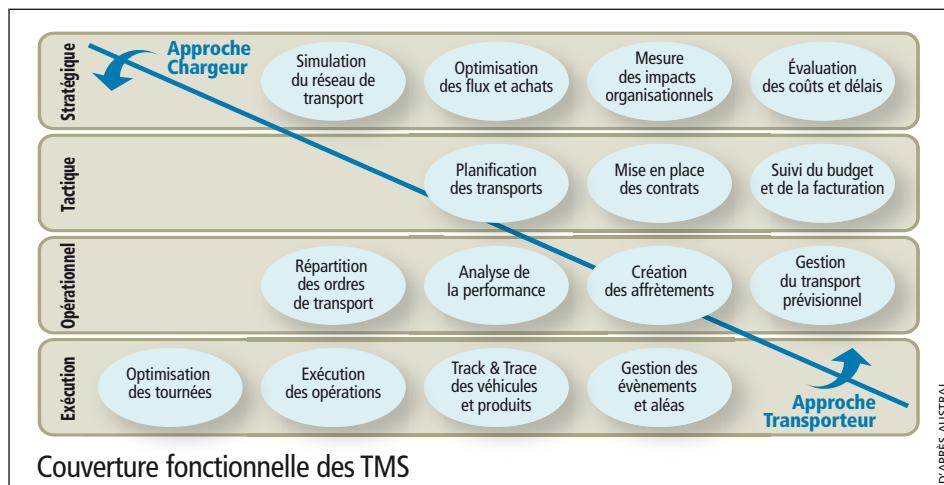
TMS : réduire les coûts tout en améliorant le service



Dans un contexte économique tendu, les contraintes relatives aux délais et aux coûts sont permanentes. Le transport n'y échappe pas, bien au contraire, il les subit de façon accrue en tant que dernier maillon de la chaîne, impacté directement par la crise et l'augmentation du prix du baril, auxquelles viennent s'ajouter de nouvelles réglementations. Chargeurs et transporteurs subissent donc une pression croissante pour améliorer leur taux de service tout en réduisant les coûts. Pour les accompagner, les éditeurs ont développé des logiciels dédiés à la gestion du transport, les "Systèmes d'Information Transports", plus connus sous leur acronyme anglophone TMS ("Transport Management Systems"). A ce jour, seules 20 à 30% des entreprises se sont équipées de ces solutions, les autres ayant développé leurs propres outils ou préférant utiliser un simple tableur pour suivre et analyser leurs coûts de transport. Pourtant, ce marché est en plein essor, avec une croissance estimée à 50% d'ici 2015. Alors, pourquoi un taux de pénétration aussi bas dans un contexte prévisionnel si optimiste ? Quels sont les enjeux ?

Pour répondre à ces questions, Thomas Moreau et Laurence Vincent, respectivement Directeur associé et Consultante chez Austral Conseil, décrivent le marché et l'évolution des besoins, analysent les critères de choix et les principes de mise en œuvre des TMS au travers de témoignages d'utilisateurs et font le point des impacts sur les coûts et délais de ce type d'outil... sans oublier ses limites.

Un marché segmenté



Il existe de nombreux acteurs en France et dans le monde, spécialisés ou non. Certains ERP et WMS ("Warehouse Management System") proposent aussi des fonctionnalités transport, mais elles sont limitées.

Le marché est segmenté par client, chargeur ou transporteur, et par niveau décisionnel :

- **Stratégique** : optimisation du réseau, optimisation des achats de transport (analyse et aide à la décision)
- **Tactique** : planification et organisation de la distribution
- **Opérationnel** : élaboration d'un plan de transport exécutable
- **Exécution** : suivi du déroulement du plan de transport prévu, tracking des commandes et gestion des alertes.

Des modules support permettent en parallèle de gérer la facturation/préfacturation, le contrôle facture ou l'analyse de la performance.

Des attentes exigeantes

Apparues dans les années 90, les premières offres ne répondaient pas toujours aux attentes des clients, en particulier des prestataires logistiques. C'est le cas de FM Logistic dont la responsable Transport France, Dominique Oury, nous explique :

"Avant, nous avions un logiciel maison pour la facturation et un autre pour affecter les moyens. Lorsque nous avons décidé d'aller plus loin, il y a 20 ans, il existait des solutions sur le marché couvrant 75% de notre besoin fonctionnel sur la partie Exécution du transport. Nous avons donc sélectionné le logiciel Synergys développé par Sextant, auquel nous avons demandé des développements spécifiques sur la partie multi sites qu'il manquait.

En parallèle, nous avons créé deux outils en interne : un outil destiné à la coordination du transport (Planet), et un autre destiné au tracking des livraisons. Le premier permet d'opérer le plan de transport tout en faisant le lien avec l'entrepôt, et via le portail web, il permet de mutualiser les flux. Le second outil permet en particulier de suivre les alertes, indispensable dans le secteur de la GMS soumis à de fortes pénalités de retard. Nous avons enfin intégré récemment un dernier outil sur la partie d'optimisation des tournées, le TMS Shortrec (de Ortec), permettant un niveau plus fin d'aide à l'exploitation."

Aujourd'hui, des solutions plus complètes existent sur le marché pour remplacer cette multitude d'outils internes et répondre de manière plus large au besoin. Mais les entreprises déjà munies de TMS ne sont pas toujours prêtes à réinvestir dans ces nouvelles solutions (à cause des coûts de migration). Elles pourraient le faire dans le cadre d'un changement de système informatique général.

Pour les autres entreprises, la question reste ouverte.

"Chez Monier, industriel spécialisé dans la toiture, nous devons gérer un budget de plusieurs millions d'euros de transport répartis sur 12 sites. Pour cela, nous confie Olivier Songeur, Directeur Supply Chain, nous utilisons le fax et le téléphone pour affréter, et SAP pour suivre nos coûts.

Aujourd'hui, il nous faudrait un outil, non pas sur la partie exécution qui est assez simple, mais pour la relation de suivi et

pilotage de nos prestataires, afin d'assurer la disponibilité des camions au bon moment à moindre coût et avec la meilleure qualité de service."

Des solutions sophistiquées

On peut donc voir que les entreprises ont des besoins ciblés, que le marché a tenté de combler. On assiste à une montée en gamme des outils, le transport étant devenu un maillon stratégique. Les directions générales les utilisent pour alimenter leur réflexion et orienter leurs choix d'investissement.

Les approches chargeur/transporteur ont été bousculées, le chargeur devenant de plus en plus organisateur de transport en reprenant la main sur la gestion de ses flux, et le transporteur se positionnant sur des prestations plus globalisées, gérant l'affrètement pour son client.

Le niveau d'innovation et de maturité des technologies (J2E, SOA, AJAX, CSS3, JQuery, Web services, Web 2...) a permis d'assurer des fonctionnalités plus étendues, une meilleure maintenance et pérennité de l'outil.

"C'est pourquoi Transept a choisi de se positionner principalement sur l'Optimisation du Plan de



Jean-Michel Wayoff, Transept

transport, à la frontière entre les niveaux tactique et opérationnel. Nous proposons d'intervenir à deux niveaux, sur l'étude et l'ingénierie des tournées, avec une partie conseil, et sur le niveau opération, en proposant des applications sur mesure",

nous confie Jean-Michel Wayoff, Président Directeur Général de Transept.

Cette offre est principalement destinée aux transporteurs. "Nous avons développé avec Transept plusieurs algorithmes pour répondre à notre besoin. Nous utilisons Solveur comme un outil d'aide à la décision, pour l'élaboration d'un plan de transport optimal en amont (étude lourde de 3 mois de refonte), la modification éventuelle dans le cas d'ouverture ou fermeture d'agences, puis la recherche d'optimisation au quotidien, sur les lignes de transport.

Nous utilisons également deux autres TMS, un pour optimiser notre plan de tournées et un autre pour l'exploitation. Nous ne pensons pas qu'un seul logiciel permettrait de répondre à nos attentes, puisque chacun est spécifique dans son domaine et fait appel à des problématiques et des données différentes", nous confie un messageur.



Olivier Songeur, Monier

Les éditeurs prêts au sur-mesure



Le mode SaaS présente l'avantage de s'ouvrir à tous les budgets

Plutôt que de proposer des solutions globales, certains éditeurs ont donc choisi de s'adapter à la demande client en proposant des packs personnalisés.

C'est le cas d'Acteos qui a développé un TMS avec une couverture fonctionnelle étendue et une architecture modulaires.

"L'offre est orientée vers le service client, elle est divisée en trois macro-modules de planification, optimisation de tournées et préfacturation.



Guillaume Noreux, Acteos

La force d'Acteos est l'intégration complète de nos solutions WMS, TMS, PPOS et portail web", souligne Guillaume Noreux, Responsable Clients Acteos.

Ainsi, chez Lea Nature, groupement de spécialistes des produits naturels et biologiques, le TMS d'Acteos a été choisi en 2004 pour compléter le WMS. Son Responsable Logistique, François Verine, nous explique "Nous avons besoin d'un



François Verine, Lea Nature

outil pour nous aider dans notre croissance, notamment sur la partie simulation et négociations avec les transporteurs. Un simple outil Excel ne suffisait plus pour gérer la refacturation entre nos différentes sociétés, et la gestion des flux multimodaux. Pour cela, nous avons travaillé avec Acteos sur un module destiné à la messagerie, permettant de basculer avec l'affrètement. Nous avons eu un ROI de 2 ans pour un budget de 4 millions d'euros de transport. Le fait de basculer sur Logiroutes nous a aussi permis d'ouvrir notre système sur l'EDI, important avec nos clients de la GMS. Nous avons aussi une meilleure communication avec nos transporteurs et une meilleure traçabilité."

Les outils collaboratifs à l'honneur

Pour compléter ces offres et aller plus loin dans la collaboration, les éditeurs ont en effet développé des portails web collaboratifs connectés à leurs TMS. Ils mettent ainsi à disposition une plateforme d'échange permettant aux chargeurs de mutualiser les flux, choisir les meilleurs transporteurs, selon les contraintes de poids, disponibilité, prix... Des passerelles avec les autres systèmes permettent de gérer plus facilement les prises de rendez-vous et éléments de facturation.

Cette évolution des TMS en outils collaboratifs a été facilitée avec l'apparition du mode SaaS (Software as a Service), dans lequel le logiciel est hébergé chez l'éditeur qui loue ses services. Il s'agit en effet d'une véritable rupture technologique qui a permis d'ouvrir le marché des TMS, puisqu'il s'est ouvert à tous les budgets.

Selon Philippe Guilhaumou, Directeur Ligne de Business Supply Chain et Transport de Generix Group, "L'avenir est dans le mode SaaS, qui représente environ 15% de notre chiffre d'affaires, et 100% des nouveaux projets. Le TMS se prête tout à fait à ce type de service, au cœur de l'écosystème partagé avec les fournisseurs et opéré par des tiers."

Generix va même plus loin avec sa solution.

"On Demand", qui consiste à ce que les utilisateurs sélectionnent les fonctions dont ils ont besoin, et payent selon leur consommation (la facturation est proportionnelle à l'activité, selon le nombre de bons de livraison par exemple).



Philippe Guilhaumou, Generix

Des coûts et délais de mise en œuvre diminués

"Aujourd'hui, tous nos nouveaux clients sont équipés en mode SaaS. Il faut compter environ 5000 € pour la mise en œuvre d'une solution standard, incluant le coût initial d'interface et d'intégration au système. Après, le client paie un loyer mensuel de 500 € par exemple pour du standard, incluant les frais de fonctionnement, maintenance et mise à jour", souligne Acteos.

"En 48 heures, l'environnement peut être activé chez le client qui aura accès à la plateforme. Il faudra environ 3 semaines pour former les utilisateurs, paramétrer le système et l'interfacer avec les autres logiciels, type ERP ou gestion commerciale. Les Directeurs Transport peuvent s'affranchir du coût d'acquisition de la licence et de la contrainte d'implication de la DSI".

De son côté, Generix nous indique : "certains disent que le mode SaaS coûte plus cher à terme. Peut-être mais le client prend les gains dès le départ, sans investir dans une licence qui peut coûter entre 50 et 200 k€. Faites le calcul ! Par ailleurs, le mode SaaS peut être opérationnel en deux fois moins de temps".

Cette solution peut aussi présenter des revers, puisque le client peut plus aisément en changer si elle ne lui convient pas, après les 2 ou 3 ans d'engagement contractuel, sous réserve de repayer les coûts de mise en œuvre initiaux.

Ya-t-il un retour sur investissement ?



L'optimisation de la fonction transport permet des gains appréciables en carburant et en émissions de CO₂

Le TMS promet aux entreprises, chargeur ou transporteur, de minimiser leurs coûts et leur empreinte carbone, et d'améliorer leur taux de service.

Selon Generix, "le gain est estimé à 20%, soit un camion sur 5 de gagné sur l'axe stratégique / tactique / opérationnel, avec la massification des flux, l'optimisation du remplissage des camions, la réduction des distances, la remontée d'information au WMS pour la préparation de commande... Sur la partie exécution, le gain est estimé entre 3 et 6 %, avec la préfabrication et la réconciliation des factures."

Comment choisir son TMS

Finalement, voici les principaux critères permettant aux entreprises de faire leur choix parmi toutes les offres :

- Dans un premier temps, il faut définir ses besoins métier, les traduire en spécifications fonctionnelles et techniques, évaluer le périmètre et le plan de déploiement.



Thomas Moreau, Austral Conseil

Quelles fonctions mettre en œuvre ? Combien de sites doivent être équipés ? Combien d'utilisateurs faut-il prévoir et former ? Trop de complexité ne risque-t-elle pas de gêner les opérations quotidiennes ?

- Une fois cette première étape achevée, il faut ensuite sélectionner l'outil après consultation des éditeurs. Une attention particulière devra être portée à la logique de l'outil : est-ce un fonctionnement en modules ou une solution globale proposant l'ensemble des fonctions ?

- D'autres notions devront également être étudiées : la notion de temps réel, de délai de mise à jour, de types d'interfaçages, de standards d'échanges. Ou encore la gestion des pics de charge lorsque surviennent des aléas (climatiques par exemple), la facilité d'ajouter des fonctionnalités à un socle existant sans dérapage des coûts et des délais, le type d'architecture supporté...

- En toute hypothèse des tests devront être réalisés, sur un site pilote par exemple. Cela devrait permettre de s'assurer de la conformité des fonctions et prévenir d'éventuels développements spécifiques.

- Une fois l'outil sélectionné, restera le paramétrage et l'implémentation puis la formation du personnel.

- Enfin, lors de l'évaluation du budget de ce type de projet nous conseillons d'intégrer les frais annexes tels que la mobilisation des ressources internes, les formations, la sollicitation de Cabinet conseil ou la maintenance de l'outil...

On peut aussi externaliser !

Pour conclure, nous remarquons que la conjoncture est favorable à l'explosion des TMS, tant par l'évolution du marché et l'apparition de nouveaux gisements de croissance, que l'évolution des outils, plus accessibles et adaptés aux besoins des utilisateurs.



Laurence Vincent, Austral Conseil

Pourtant, les retours d'expérience sont encore mitigés. Le TMS n'est pas incontournable. En effet, d'autres solutions existent, sous la forme d'outils développés en propre ou bien de prestation globale, comme l'externalisation de la fonction transport. Confier son transport à un tiers permet de disposer de ressources humaines et matérielles, tout en bénéficiant des dernières évolutions du marché. N'est-ce pas finalement la solution de demain ? ■

Thomas Moreau,
Directeur associé d'Austral Conseil

Laurence Vincent,
Consultante chez Austral Conseil

Traçabilité

Eurocopter déploie un outil de tracing sur ses usines en Europe

Eurocopter voulait disposer d'un outil de traçabilité en propre et ne plus être tributaire de ses transporteurs. Son choix s'est porté sur *DDS Shipper* : intégré dans un projet de traçabilité globale des flux internes et externes, il permet le management des flux par alertes. Jérôme Brechet, responsable Expédition et Transport chez Eurocopter, nous explique ce choix.

EUROCOPTER



Eurocopter souhaitait maîtriser la traçabilité de ses flux externes

Transports et Logistique : Quel était votre besoin initial ?

Jérôme Brechet : Le besoin est apparu en 2007 : nous voulions tracer nos flux amont comme aval. Un projet global de traçabilité des flux internes, que des flux externes, baptisé Deliver, était lancé, en faisant usage de notre ERP (SAP) pour les flux internes. Pour les flux externes, notre choix s'est porté vers un TMS du marché : DDS Shipper en mode ASP. Nous allions disposer d'un outil de tracing unique et ne plus avoir à aller chercher l'information utile chez nos transporteurs.

Il autorisait aussi la gestion des flux par alertes : en cas d'aléa, il allait informer le gestionnaire du transport en temps réel afin qu'il puisse prendre à temps les bonnes décisions.

TL : Quels sont les résultats obtenus ?

JB : Un outil de traçabilité tel que DDS Shipper permet d'offrir un service de meilleure qualité à nos clients internes. De plus, nous sommes proactifs et pouvons intervenir sur un aléa avant que le client interne en soit informé. Nous pouvons enfin évaluer en interne la performance de chacun des transports, et piloter

nos activités. Le principal KPI utilisé est le délai de livraison comparé au délai contractuel : il est en moyenne de l'ordre de 95 %.

TL : Qu'en sera-t-il demain ?

JB : Nous réfléchissons à la mise en place de nouvelles fonctions de DDS Shipper, en vue d'optimiser les transports au travers d'une préconisation informatique, selon les caractéristiques de chaque colis, du meilleur transitaire sur la meilleure route possible. ■

Propos recueillis par Jean-Claude Festinger

Métiers :

- Lot
- Conteneur
- Frigo
- Citerne
- Messagerie
- Chargeurs

Intégrations :

- ERP
- EDI
- Info embarquée
- GED
- Décisionnel

Plus :

- Planning
- Intranet & Extranet
- Saisie WEB
- OpenWMS

1 200 € par utilisateur *

* A partir de

02 33 37 45 95 – contact@cjm-international.com

Les outils d'optimisation de tournées au service de la performance transport

Soumis à une pression économique accrue, chargeurs et prestataires logistiques ont besoin d'outils performants leur permettant de maîtriser leurs coûts logistiques, d'améliorer leur qualité de service offerte aux clients ou encore d'augmenter leur productivité. Ils se tournent donc vers des outils d'optimisation de tournées qui répondent à une problématique en apparence simple : déterminer le chemin optimal pour relier un ensemble de points de collecte et de livraisons avec une ou plusieurs plates-formes logistiques.

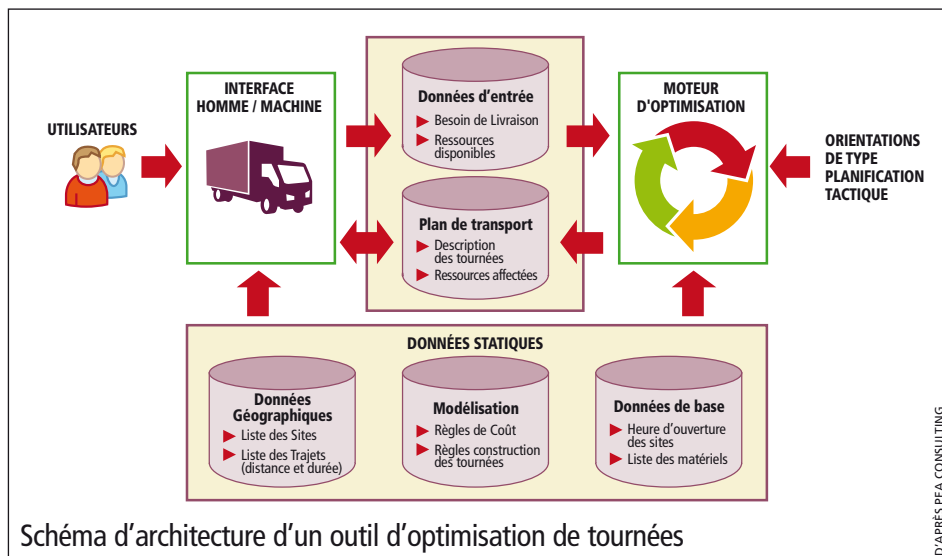


Schéma d'architecture d'un outil d'optimisation de tournées

Des objectifs d'aide à la décision

Les outils d'optimisation visent à réduire les coûts de transport (ex : réduction des kilomètres parcourus, du nombre de véhicules, du temps de travail des chauffeurs), améliorer la qualité du service offert aux clients (ex : réduction et respect des fenêtres horaires de livraison), augmenter la productivité opérationnelle en livrant plus avec les mêmes ressources et enfin accroître l'efficacité des exploitants. Ils s'adressent aux chargeurs à flotte propre ou mixte, désireux de réduire leurs coûts de transport, et aux prestataires logistiques, pour le calcul de leurs budgets transport ou le chiffrage de leurs réponses à appel d'offre. Leurs besoins nécessitent une couverture de différents horizons décisionnels, du niveau stratégique à l'exécution et ce jusqu'au suivi.

D'un point de vue stratégique, les fonctionnalités proposées sont la conception et l'organisation du réseau logistique (ex : nouveaux entrepôts ou nouvelles agences), voire le dimensionnement de la flotte. Au niveau tactique, les fonctionnalités intègrent la définition de plans de distribution optimaux en termes de réduction des derniers kilomètres (notamment en environnement urbain), de consommation de carburant, et d'utilisation des ressources. Ensuite, l'outil calcule des plans de

tournées quotidiennes tenant compte de contraintes prédéfinies, affectant les ressources humaines et matérielles aux tournées. Plusieurs scénarii peuvent être proposés : l'opérationnel se base alors sur des interfaces graphiques et des tableaux de bord pour les analyser. Il a alors le dernier mot pour choisir la solution la plus adaptée. Au final, la comparaison entre prévisionnel et réalisé (ex : kilomètres, temps, quantités livrées...) donne une meilleure visibilité sur la rentabilité de l'activité et de ses coûts logistiques.

De multiples contraintes

La problématique d'optimisation de tournées intègre un grand nombre de contraintes internes, comme les coûts (fixes, kilométriques et horaires) ou la disponibilité des ressources (chauffeurs, véhicules), et de contraintes externes : les plages horaires de collecte/livraison des clients, la nature des marchandises, les contraintes sociales et réglementaires, la vitesse des véhicules sur les différents tronçons, les interdictions de demi-tour, les capacités de chargement, l'accessibilité sur site, l'incompatibilité entre les produits, l'ordre de livraison, etc. Ces contraintes sont à différencier en fonction du secteur d'activité : distribution de colis, transport de produits alimentaires, collecte de déchets... Certains éditeurs se sont ainsi spécialisés sur des secteurs d'activité. Et toute l'intelligence de leurs

outils réside dans les algorithmes d'optimisation, du niveau de complexité variable et à l'efficacité en fonction du problème à traiter et du nombre de contraintes à prendre en compte.

Mobilité et temps réel

Couplés à de l'informatique embarquée (ex : systèmes de géolocalisation, PDA), les outils d'optimisation permettent de suivre en temps réel l'avancement des opérations. Ce qui permet d'apporter plus de visibilité aux opérationnels pour faire évoluer la tournée en fonction d'aléas et fournir une information fiable au client sur l'heure de livraison. Il est alors possible de renvoyer au chauffeur une tournée ajustée sur un écran tactile qu'il valide en temps réel. En découlent une nouvelle planification de l'activité, un nouvel ordre de transport, ainsi qu'une information du client via un portail web et des alertes (par mail, SMS...) si nécessaire. Cette nouvelle orientation est un complément utile en termes d'aide à la décision afin de traiter les événements qui se produisent.

Le point clé réside dans l'intégration de ces outils dans le paysage informatique de l'entreprise utilisatrice. Ces solutions doivent tendre vers plus d'interopérabilité afin de s'interfacer avec d'autres applications, par exemple avec l'ERP ou l'outil TMS pour recevoir les commandes client et les solutions mobiles.

Les besoins d'optimisation sont donc bien réels chez les chargeurs et prestataires logistiques et les résultats enregistrés sont encourageants : 10 à 15%

Couplés à un système de géolocalisation, les outils d'optimisation permettent de suivre en temps réel l'avancement des opérations



en moyenne de réduction des coûts opérationnels et des kilomètres parcourus, pour des retours sur investissement de l'ordre de 6 mois à un an. Nul doute que ces chiffres font de l'optimisation de tournées un terrain encore fertile pour poursuivre l'équipement des entreprises ciblées, dont aujourd'hui moins de 25% le sont réellement. ■

Ludovic Dodé, Consultant Senior, PEA Consulting

Les logiciels de gestion des transports



Ce tableau de l'offre réunit des informations générales fournies par les éditeurs de TMS ayant répondu à nos questions dans les délais. Que les éditeurs ayant proposé une offre généreuse veuillent bien nous excuser de n'avoir pu la présenter intégralement, faute de place.

Editeur	Nom du progiciel de TMS	Année de lancement	Fonctions				Le point fort du progiciel	Références utilisateurs	
			N° de la version actuelle et date de "releasé"	Planification	Exécution	track & trace			Analyse de la performance
ACTEOS	Acteos TMS	1996	7.6 (2011)	Oui	Oui	Oui	Oui	Solution modulaire et complète, dispo en SaaS, pour chargeurs et prestataires, planification et suivi d'exé, portail & simulations.	Leroy Merlin, Bic, Delpeyrat, Lafarges Plâtres,
	Acteos TMS Retail	2011	7.6 Retail (2011)	Oui	Oui	Oui	Oui	Les fonctionnalités d'Acteos TMS complétées par une gamme de modules dédiée aux exigences de la distribution.	
APLUS INFORMATIQUE	Traplus	1990	V 3.1 du 01/06/2011	Oui	Oui	Oui	Oui	Intégré et modulaire, base unique toutes activités, SAV, tracking... 25 ans d'expérience dans le TMS	PHM Group, H Ducros, MTA, Normatrans, Transalliance ...
	Traplus Image	2004	V 3.1 du 01/10/2010		Oui	Oui	Oui	Gestion des émargés et de tout type d'images et documents, consultation intranet et extranet.	PHM Group, Varillon, Florczak, MTM
A-SIS	LM Transport Order Optimizer	2010		Oui	Oui	Oui	Oui	Solutions permettant à n'importe quel chargeur de gérer l'intégralité de son activité transport, aussi bien en messagerie, express, affrètement qu'avec sa propre flotte de véhicules	Laboratoires Pierre Fabre, Descours & Cabaud, Avenir Telecom, Berner
	LM Shipping Manager	2010		Oui	Oui	Oui	Oui		
CJM INTERNATIONAL	OpenTMS - Transporteurs	1997	V 7.0 12/2009	Oui	Oui	Oui	Oui	Centré sur l'exploitant, multi spécialités, modulaire	Transports Capelle, Groupe Olano, Groupe Napoly
	OpenTMS - Industriels & Distributeurs	1997	V 7.0 12/2009	Oui	Oui	Oui	Oui	Progiciel adaptable, Saas, moyens internes et externes	Stalaven, Maisons du Monde, FEHR Technologies
DDS LOGISTICS	DDS Shipper	1990	V°6R1	Oui	Oui	Oui	Oui	Leader du TMS - DDS Shipper répond aux problématiques des approvisionnements et du transport pour les chargeurs,	Cofely, Essilor, Eurodif, Eurocopter ...
	DDS Freight	1984	V°6R1	Oui	Oui	Oui	Oui	TMS dédié aux transitaires et commissionnaires de transport couvrant tous les modes de transport	Gefco, Heppner, MSL Groupe, Qualitair ...
E-SOLUTIONS	Transport Management Suite (TMSuite)	2001	V3.10, 2009	Oui	Oui	Oui	Oui	TMSuite accroît la performance de la chaîne logistique internationale : du fournisseur au client final	Tramar, Yves Rocher, BLD,
GFI	Optidock	2010	1,3	Oui	Oui	Oui	Oui	solution collaboratrice en portail web de gestion des rdv transporteurs et du juste à quai	LSDH, Alaine, Ackerman
	Viewtrans	2004	V108	Oui	Oui	Oui	Oui	gestion multi-activités des flottes et de l'affrètement, avec planning et intégration de l'informatique embarquée	Alaine, Citra, Getac, Blochon
GOLS	Gols TMS	1997	V-13	Oui	Oui	Oui	Oui	Dédié Chargeurs-Interface/Traducteur-TAL-Booking-Tracing-KPI-Préfabrication-Pilotage	Mars, Hasbro, United Biscuit, Wrigley
HARDIS	Reflex TMS	2001	3.02	Oui	Oui	Oui	Oui	TMS pour chargeurs et transporteurs, interfacé avec Reflex WMS	Transalliance, Système U, Auchan, Point P
INCONSO	inconsoTMS	2009	V9.1	Oui	Oui	Oui	Oui	Planification stratégique du transport ainsi que planification et pilotage, couvrant jusqu'à la facturation	Clients dans le secteur automobile et grande distribution en Allemagne
ITEM INFORMATIQUE	Item Trans	1998	V.11 15.04.1C	Oui	Oui		Oui	Gestion des affrètements- Planning groupeage - Base de données intégrée- GED- Module de gestion commerciale- des abonnements	Groupements Evolutrans - Flo - Astre - France Benne
	Item Exellium	2010	V.1.0.1	Oui	Oui		Oui	Gestion des prix de revient, des parcours et tournées - Multi-bases de données - Multi-modules et fenêtres	Groupements Evolutrans - Flo - Astre - France Benne
JDA SOFTWARE	Transportation & Logistics Management	1989	V 6.3.4 (2011)	Oui	Oui	Oui	Oui	Planification et exécution du transport. Robustesse et flexibilité de l'outil d'optimisation	Kimberly Clark (US et Europe), Procter & Gamble, Caprabo
JIDELEC	Tag'n Trace	200	V2.0	Oui	Oui	Oui	Oui	Pilotage, planification et optimisation des tournées en temps réel. Suite logicielle multi métiers.	CHU Toulouse, Novescia, Rives Discostanzo
LOGTIMUM	XMS	2007	12.02		Oui	Oui	Oui	Solution complète multi-transporteurs pour tout expéditeur (à partir de 50 colis jour, e-commerce inclus)	Auto Distribution, Logtex (Groupe Zannier), Sofileta, SEDEA
MANHATTAN ASSOCIATES	Manhattan Scope	2004	V2010	Oui	Oui	Oui	Oui	Suite logicielle modulaire pour l'optimisation de la Supply Chain et outils de déploiement pour réduire le TCO	BUT, 3 Suisses, Home Depot, Tesco
MICROTRANS	Transport Intelligence	1990	V7.7		Oui	Oui		Leader du TMS chargeur- Outils pour l'optimisation tactique, la gestion de la qualité et le track & trace	L'Oréal - Sodebo - Coca Cola- Charal
	Optimisation d'affrètement	2010	V8	Oui	Oui			Algorithme spécifique à l'optimisation de tournées sans retour dédiée au multi drop d'affrètement	Siplast - Legrand - Leroy Somer
OMP	R2000X - "Chargeurs Logisticiens"		V6.0 - 03/11	Oui	Oui	Oui	Oui	Solution multi-agences pour Chargeurs et Logisticiens. Adapté dans le cadre de la filialisation de services transport.	Tratel (Calcia), Agriliance (Champagne - Céréales), Groupe le Calvez,
IT2000	R2000W		V15-3/2011	Oui	Oui	Oui	Oui	Logiciel économique de Gestion de Transport pour Pme-Pmi.	Ageneau, Transbenelux, Gillois, Seltour
OPTOLOGISTIC	Suite Axiodis	1993	V5 - 2009	Oui	Oui	Oui	Oui	Application complète incluant des composants forts en optimisation-planification	Delhaize, Française de Mécanique, International Paper, Samsung.
	Axiomobil	2005	V3 - 2009		Oui	Oui		Complément embarqué d'AXIODIS pour suivi collectes-livraisons adaptable au métier	LTM, Doras, Akiolis, Coopérative Isigny Ste Mère
ORACLE	Oracle Transportation Management	1999	6.2 Janv. 2011	Oui	Oui	Oui	Oui	Multimodal/international - Collaboratif - Modulaire - Configurable	Geodis(France), Tesco (UK), Kraft (USA), UPM (Finlande)
ORTEC	ORTEC Transport & Distribution	2001	V10 EP2	Oui	Oui	Oui	Oui	Pilotage temps réel, multi-utilisateurs, multimodal, client web, ts types transports	TNT, De Rijke, Elis, Tesco ...
	ORTEC Shortrec	1995	V10 EP2	Oui	Oui	Oui	Oui	Optimisation tournées, planification stratégique, tactique, opérationnelle, version SAP dispo	Carrefour, DHL, ID Logistics, Air Liquide.
QAD (PRECISION SOFTWARE)	Precision	1995	Precision 2009-Déc.09		Oui	Oui		Multi-carrier parcel shipping, Trade Compliance,	GE Medical, Jabil, Future Electronics, Emerson Process Management
SAGE	Sage Transport	1990	V10.0	Oui	Oui	Oui	Oui	Multi-activités : lot, demi lot, groupage de lots, affrètement, messagerie, température dirigée.	Transport Poupeau, VIR Transport, Dispam, Resano
	Sage Transport St@rt	2011	V1.0		Oui			solution Saas de gestion du transport : 100% dédiée aux petites entreprises du transport.	CB Trans Courses
SIGMA	Trucking Online	2006	4.0 Nov. 2010	Oui	Oui	Oui	Oui	Solution TMS collaborative, traite le transport de lots, 1/2 lots, groupage, affrètement en national et International	Limagrain - Seché Environnement - Groupe Intermarché - Weldom
	Chargeur Online	2004	3.3.0 Nov. 2010		Oui	Oui		Gestion complète des expéditions nationales et internationales (technologies web, une seule diffusion du plan de transport,...)	Groupe Schenker-Joyau - Wirquin - La Brosse & Dupont - Poujoulat
TRANSPOREON	Plateforme Transporeon	2000	4.0	Oui	Oui	Oui	Oui	Solution légère complète et modulaire accessible en SaaS	Michelin, Nestlé Purina, Suez-Sita, Stora Enso
URIOS	ERP Wintrans 9	1993	Version 9 - Janv. 2009	Oui	Oui	Oui	Oui	ERP TRANSPORTS SI global permettant à l'ensemble des responsables de suivre, comprendre et partager l'information	Ministère de la Défense- Groupe Euralis - SOCAFNA - Ducournau
WEXLOG	Wex*VS Logistique & Transport	2006	V 1.9 Mars 2010	Oui	Oui	Oui	Oui	Solution multimodale (Internet) permettant le pilotage des flux (3PL/4PL) avec logistique intégrée	Intereuropa, TGFL, DHL / G. Gori, Phat Logistique, ShipLeader