



Les éditeurs de TMS sont amenés à proposer de l'informatique embarquée, ou sa déclinaison low cost sous forme d'appli Android.

LA JUNGLE LOGICIELLE

L'informatisation des entreprises de transport s'est faite par étapes et par domaines. Cela entraîne la coexistence de systèmes souvent peu adaptés à la communication entre eux.

On trouve plusieurs logiciels affectés à l'exploitation, à la gestion sociale et à celle des heures d'activité, à la comptabilité, au parc de véhicules, à l'informatique embarquée, à l'entreposage, au suivi de la consommation, aux pneus connectés et aux réservoirs connectés, voire à la maintenance prédictive des châssis et de leurs carrosseries. Les différents logiciels exploités par les transporteurs sont nés concurrents. Ils doivent cependant communiquer entre eux. À l'heure du choix, on évitera les solutions logicielles incluant des partenariats fermés, des standards ou des protocoles propriétaires (non partagés avec les concurrents). Il faut s'interroger à propos de la pérennité de la solution et des facilités offertes pour la migration depuis le système actuel vers le nouveau, mais aussi depuis ce nouveau système vers un autre, au cas où. Choisir un système fermé, c'est devenir un client captif et réduire ses possibilités de profiter

de la concurrence. La standardisation des échanges entre les matériels et logiciels composant l'informatique du transport évite le développement, toujours onéreux, de passerelles adaptées à un besoin particulier. Aller vers des solutions conformes aux standards d'échanges est donc un facteur de réduction des coûts liés à l'informatique.

HARMONISATION ET PASSERELLES

Pour l'échange de données informatisées (EDI), le recours à un langage commun est un premier pas vers l'unification. Parmi les outils de standardisation autour

de l'informatique mobile, mentionnons les messages Inovert (International Overland Transport) élaborés par le GTF (groupe des transporteurs français). Ils permettent la gestion d'ordres de transport détaillés et s'adaptent à l'ADR (matières dangereuses) ainsi qu'aux services optionnels, conformément aux promesses commerciales faites par les utilisateurs à leurs clients finaux. De la précision des messages résulte une facturation au juste prix, au cas par cas. Qu'il s'agisse d'un protocole de communication ou d'autre chose, un standard s'impose de fait quand il est adopté

par un acteur majeur, par exemple Geodis. Les sous-traitants de celui-ci doivent alors s'y conformer. Les grands groupes ont ainsi la capacité d'unifier un secteur d'activité par effet tâche d'huile. Le défi pour les fournisseurs de système de gestion des transports (ou TMS, Transport Management System) est d'intégrer tous les flux de données en créant les interfaces et passerelles nécessaires. Interfacé avec l'informatique mobile et embarquée, le TMS agit en intégrateur. Il fournit ainsi une synthèse pertinente et lisible à l'exploitant en lui évitant de recourir à une pléiade de logiciels

L'IMPACT SUR LA VALEUR DE REVENTE

Comme la présence d'un ralentisseur, celle d'un kit aérodynamique ou la capacité des réservoirs, l'informatique embarquée est un accélérateur de revente et, dans une certaine mesure, un facteur de surcote. Dans les faits, les acheteurs en seconde main sont principalement intéressés par la fonction GPS du système. La surcote ne s'applique qu'aux systèmes installés en première monte par les constructeurs car les autres répondent souvent à des besoins spécifiques et il est peu probable que le nouveau propriétaire du véhicule utilise déjà un tel système.



indépendants ou d'être submergé par des informations non déterminantes pour sa prise de décision. Grâce à une information en temps réel, l'exploitant pourra décider, afin de maximiser la rentabilité des lignes, tournées et véhicules dont il a la charge. Cette synthèse, c'est finalement de la rentabilité analytique. Pour l'atteindre, le choix du bon logiciel est, pour le transporteur, un facteur stratégique de compétitivité. Si le TMS est le chef d'orchestre fédérant tous les outils informatiques, la tour de contrôle au sein du TMS est le planning qui doit donner une information visuelle

immédiate quant à la seule information qui vaille : la rentabilité du transport. Il doit aussi afficher les alertes utiles afin que les mesures correctives soient prises immédiatement. On trouve de telles fonctions sur les TMS Akanea et Cofisoft ACS, entre autres. La connexion des terminaux Android aux TMS se banalise, par exemple grâce à la solution Telimobile de Teliae. Depuis le TMS, un transport doit pouvoir être affecté immédiatement à un chauffeur et à un véhicule qui reçoivent l'information par l'ordinateur de bord ou par un dispositif mobile, smartphone ou PDA. Ces ordres tendent à inclure

les opportunités offertes par les bourses de fret et par les plateformes numériques auxquelles accèdent les chargeurs. Les TMS se connectent aujourd'hui à ces ressources du Web et les proposent à l'exploitant selon les disponibilités de ses véhicules géolocalisés. A leur bord, les mètres de plancher disponibles sont connus si une solution d'optimisation des chargements est en place.

L'INFORMATIQUE ? OUI, ÉVIDEMMENT, MAIS COMMENT ?

Si le transporteur était informaticien, il (re-)construirait son entreprise autour de son outil informatique. Au cœur de celui-ci se trouve le TMS. En complément des indispensables garanties de fiabilité, de maintenabilité, d'évolutivité et de pérennité que doit apporter l'éditeur de ce logiciel, l'un des critères de choix est l'ouverture du système. En effet, les ERP des clients, les WMS des entrepôts, les ressources

des bourses et plateformes en ligne, mais aussi la constellation des terminaux mobiles présents et à venir doivent pouvoir être connectés au TMS grâce à des interfaces déjà disponibles et fiabilisées. Enfin, l'intelligence du système s'exprimera par la clarté de la synthèse qu'il proposera à l'exploitant en lui soumettant tous les facteurs d'amélioration détectables. Ouvrière de terrain, l'informatique mobile ou embarquée ne doit se concevoir qu'en synergie avec l'informatique centrale de l'entreprise. Cet ensemble est stratégique pour les transporteurs. Il devient un argument vis-à-vis des chargeurs auxquels on peut ainsi assurer une excellente qualité de service. Pour le décideur, la difficulté réside d'abord dans une nécessaire vision globale de l'entreprise informatisée, puis dans le déploiement harmonieux d'une solution tout aussi globale. Le transport de demain est, dès aujourd'hui, à ce prix. ♦

L. F.

**DEPUIS LE TMS, UN TRANSPORT DOIT
POUVOIR ÊTRE AFFECTÉ IMMÉDIATEMENT
À UN CHAUFFEUR ET À UN VÉHICULE
QUI REÇOIVENT L'INFORMATION PAR
L'ORDINATEUR DE BORD OU PAR UN
DISPOSITIF MOBILE, SMARTPHONE OU PDA.**