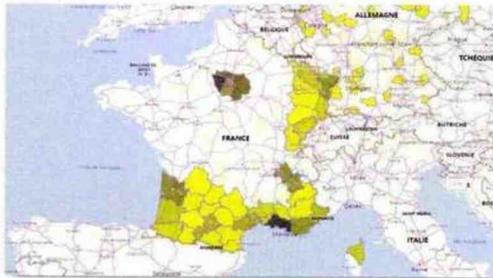


LABEYRIE FINE FOODS: «100 % DES FLUX VERS NOS CLIENTS SONT DANS LE TMS»



Chez Labeyrie Fine Foods, la mise en place du TMS de Microtrans est venue répondre à la stratégie de centralisation du groupe, jusqu'alors constitué de plusieurs entités. Une restructuration ayant donné naissance à une cellule de transport unique, à la tête de laquelle Vincent Mottier est venu accompagner l'intégration du nouveau logiciel de gestion. Le responsable transport du groupe Labeyrie Fine Foods revient sur les étapes du déploiement de l'outil.



Pouvez-vous présenter le groupe Labeyrie Fine Foods ?

Labeyrie Fine Foods est un groupe agroalimentaire présent en France et en Europe. Il compte trois corps de métier : produit du terroir, produit de la mer et apéritif. Les 12 usines du groupe se trouvent en France et nous en avons également deux en Angleterre, une aux Pays-Bas et une en Belgique. Nous disposons d'entrepôts logistiques internalisés dans les usines, de cinq entrepôts gérés par des prestataires ainsi que de deux sites déportés dans d'autres pays qui traitent la distribution sur leur propre territoire. Sur une année, 90 000 tonnes sont transportées, 360 000 ordres de transport sont passés, et 270 000 expéditions ont lieu. 80 % de nos flux concernent la GMS.

Pourquoi avez-vous décidé de vous doter d'un TMS ?

À l'origine, le Groupe Labeyrie Fine Foods était un regroupement d'entités relativement indépendantes dans leur gestion et un virage a été réalisé il y a deux ans et demi pour créer un groupe unique avec des fonctions centralisées. Un projet de réorganisation de la supply chain du groupe a vu le jour et a amené à la création d'une cellule transport dont j'ai été à l'origine. Et dans le cadre de cette création, nous avons souhaité mettre en place un TMS en juillet 2019 pour pouvoir centraliser l'ensemble de nos flux transport. Avant cela, chacun gérait à sa manière : certains sur Excel, d'autres sur des outils annexes ou encore sur notre ERP avec une fiabilité très moyenne.

Quelles ont été les différentes étapes de mise en place de l'outil ?

Nous avons commencé par la partie facturation que nous souhaitions centraliser. Chaque entité gérant jusqu'alors de son côté, rien n'était homogène et nous n'avions pas une vision précise des coûts transport sur le groupe. Quand nous avons mis en place le TMS de Microtrans, nous en avons profité pour lancer un appel d'offres sur l'ensemble des flux pour pouvoir uniformiser les grilles tarifaires, afin de rendre le paramétrage de l'outil plus simple. Cela nous a permis d'assoir le fonctionnement de la cellule transport avec un outil où tous les flux étaient centralisés mais aussi d'avoir une vision très claire des coûts et des actions que nous pouvions mener. Ce sont des éléments qui sont remontés au niveau des finances et qui permettent aux commerciaux ou encore au contrôle de gestion de prendre les bonnes décisions. Nous avons fait le choix de Microtrans car son équipe a su montrer une forte réactivité et l'outil a été mis en place en moins de six mois. Or il fallait que le projet aille vite car d'autres actions devaient découler du déploiement du TMS.

Quels bénéfices avez-vous pu observer ?

Quand nous avons mis en place la facturation, nous nous sommes rendu compte que nos transporteurs nous facturaient mal (erreur sur les poids, erreur sur les tarifs appliqués...) car beaucoup de systèmes entraînent en interconnexion, avec



des personnes qui intervenaient manuellement et donc provoquaient des erreurs. Avec le déploiement de l'outil, nous avons clairement eu un retour sur investissement au niveau du contrôle facture. Ensuite, cela nous a fortement fait grandir sur notre réflexion autour du transport. Aujourd'hui, 100 % des flux vers nos clients sont dans le TMS. Il reste seulement 40 % des flux intersites entre les usines qui n'y sont pas encore enregistrés. Nous sommes donc en train de faire évoluer nos outils pour que ces lignes transport apparaissent et que nous puissions les suivre, ce qui va nous permettre de comprendre comment les optimiser et de voir si les camions sont bien remplis. La visualisation de l'ensemble des flux nous permettra également de mesurer de façon précise nos émissions de GES et ainsi d'en réduire l'impact pour contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique et nourrir notre ambition d'hédonistes engagés.

De quelle manière comptez-vous faire évoluer votre utilisation de l'outil ?

Avec la crise, beaucoup d'enjeux se sont cristallisés autour du transport : nous avons plutôt anticipé l'enjeu coût avec la mise en place du suivi de facturation. Désormais, nous cherchons à apporter de la visibilité à nos transporteurs pour pouvoir prévoir les moyens en conséquence. Nous sommes intéressés par d'autres fonctionnalités du TMS afin d'amener l'outil à gérer les flux transport de A à Z. Nous avons mené des études avec Microtrans pour le faire évoluer sur l'allocation. Notre objectif : qu'il soit capable de privilégier un schéma plutôt qu'un autre. Aujourd'hui, nous avons un outil dans l'ERP qui réalise ce calcul mais qui n'est pas très poussé car ce n'est pas son

métier. Nous voulons aller plus loin afin de se connecter avec nos transporteurs pour leur donner de la visibilité sur notre portefeuille de commandes. Une fois que le TMS a alloué le transport, il va envoyer l'information au transporteur pour qu'il prévoie ses moyens en conséquence. C'est un projet que nous souhaitons mener en 2022, les études sont déjà en cours et notre service IT a échangé sur ce sujet avec les équipes de Microtrans pour faire évoluer en co-développement l'outil. La connexion entre le planning transport et les allocations de quais n'était jusqu'alors pas réalisable dans l'outil. L'éditeur s'est aperçu que c'était un vrai besoin, et qu'ils pouvaient déployer cette solution chez davantage de clients.

La mise en place de votre TMS a-t-elle été au cœur de la transformation de votre supply chain ?

Complètement. Cela nous a amenés à nous structurer. Nous faisons évoluer l'outil pour pouvoir répondre vraiment aux problématiques du moment : coûts, qualité de service, moyens... Le fait de mettre en place ce TMS apporte des solutions et amène également à réfléchir à d'autres évolutions pour mieux encadrer le transport. D'autant que ce dernier a souvent été mis de côté, notamment chez les industriels, les priorités portant sur la matière première et la main-d'œuvre. Avec la crise, tout le monde a pris conscience qu'il était également primordial de pouvoir livrer les produits, surtout dans l'agroalimentaire où il a fallu continuer à expédier. Dans les années qui viennent, il faut donc prendre les devants pour mieux maîtriser la chaîne logistique en la comprenant mieux. Pour cela il faut la digitaliser pour disposer de l'ensemble des informations sur la supply chain. ■