

Multi-transporteurs : avez-vous mesuré le coût réel de vos intégrations ?



Dans cet article:

1. Derrière chaque transporteur, une intégration différente
2. Une maintenance souvent sous-estimée
3. La dette technique : le risque invisible
4. Quand chaque nouveau transporteur devient un projet IT
5. Penser l'architecture transport dans la durée

Ajouter un nouveau transporteur à son système d'information peut sembler être un projet technique relativement simple : connecter une API, transmettre les données d'expédition, récupérer une étiquette et intégrer les informations de suivi. Pourtant, cette vision ne reflète qu'une partie de la réalité. Derrière chaque nouvelle intégration se cachent des développements spécifiques, des tests, de la maintenance et des évolutions à gérer dans le temps.

À mesure que les entreprises diversifient leur panel de transporteurs pour répondre aux attentes de leurs clients, accompagner leur croissance ou s'implanter sur de nouveaux marchés, la complexité technique augmente. Le véritable coût d'une intégration transporteur ne réside donc pas uniquement dans sa mise en œuvre initiale, mais dans sa capacité à être maintenue et à évoluer durablement.

Derrière chaque transporteur, une intégration différente

Dans l'univers du transport, aucun acteur n'utilise exactement les mêmes standards d'échange. Les échanges de données peuvent en effet s'appuyer sur des protocoles et formats variés : REST, SOAP, EDI, XML, CSV ou encore fichiers plats. Chaque transporteur possède ses propres spécificités techniques, ses propres contraintes et ses propres modes de communication.

Cette diversité oblige les systèmes d'information à comprendre et maintenir plusieurs langages simultanément. Pour les équipes IT, cela signifie développer des connecteurs spécifiques, gérer des règles particulières et s'adapter aux évolutions de chaque partenaire.

Le défi devient d'autant plus important lorsque l'entreprise travaille avec plusieurs transporteurs. Ce qui semblait être une intégration isolée se transforme progressivement en un ensemble d'interfaces qu'il faut superviser, documenter et faire évoluer.

Une maintenance souvent sous-estimée

L'intégration initiale n'est que le point de départ.

Chaque transporteur fait évoluer ses systèmes, modifie ses API, enrichit ses services ou adapte ses processus. Ces changements nécessitent régulièrement des ajustements côté chargeur afin de garantir la continuité des échanges.

Dans ce contexte, le coût réel n'est pas uniquement lié au développement initial, mais à l'ensemble des opérations de maintenance réalisées pendant toute la durée de vie de la connexion.

Plus le nombre de transporteurs connectés augmente, plus les équipes IT doivent consacrer du temps à maintenir l'existant. Cette charge est souvent difficile à mesurer, car elle s'accumule progressivement au fil des années.

Cette maintenance est d'autant plus importante que les technologies elles-mêmes évoluent. De nombreux transporteurs remplacent aujourd'hui leurs échanges EDI par de nouvelles API. Ces évolutions nécessitent souvent des adaptations techniques, de nouveaux développements et une supervision continue afin de garantir la continuité des flux.

À l'échelle d'un écosystème multi-transporteurs, ces évolutions successives peuvent représenter une charge significative pour les équipes IT et générer des coûts bien supérieurs à ceux envisagés lors du lancement du projet.

La dette technique : le risque invisible

Cette accumulation d'intégrations spécifiques conduit fréquemment à un phénomène bien connu des directions informatiques : la dette technique.

Certaines connexions ont été développées plusieurs années auparavant, parfois selon des méthodes différentes ou par des équipes qui ne sont plus en place aujourd'hui. D'autres sont peu documentées ou reposent sur des connaissances détenues par un nombre limité de collaborateurs.

Dans ce contexte, chaque évolution devient plus sensible. Une simple modification apportée par un transporteur peut nécessiter des vérifications approfondies, mobiliser plusieurs ressources et présenter un risque pour les opérations.

La dette technique ne se traduit pas seulement par des coûts supplémentaires. Elle a également un impact direct sur l'agilité de l'entreprise. Plus l'architecture se complexifie, plus il devient difficile d'ajouter rapidement un nouveau partenaire, de lancer une nouvelle offre de livraison ou de répondre à une demande métier.

Quand chaque nouveau transporteur devient un projet IT

Dans un modèle d'intégration classique, chaque transporteur représente un nouveau projet.

Il faut analyser la documentation, développer une connexion spécifique, réaliser les tests, assurer la mise en production puis maintenir l'ensemble dans le temps. Cette logique conduit progressivement à la multiplication des interfaces et des points de maintenance.

La question n'est alors plus simplement de savoir s'il est possible d'intégrer un nouveau transporteur.

La véritable question devient :

Votre architecture est-elle capable d'évoluer au rythme des besoins de l'entreprise sans multiplier les projets IT ?

Penser l'architecture transport dans la durée

L'intégration d'un transporteur ne doit plus être envisagée comme un simple projet technique ponctuel. Elle doit être pensée dans la durée, en tenant compte de la maintenance future, de l'évolutivité du système d'information et de la capacité de l'entreprise à intégrer rapidement de nouveaux partenaires.

Pour répondre à cet enjeu, de nombreuses entreprises cherchent aujourd'hui à rationaliser leur architecture de connexion. L'objectif est de remplacer la multiplication des intégrations individuelles par une connexion unique capable de centraliser les échanges avec l'ensemble de l'écosystème transporteurs.

C'est le principe porté par l'API TDI : une seule intégration permet d'accéder à plus de 300 transporteurs sans devoir reconstruire un projet spécifique pour chacun d'entre eux. L'ajout d'un nouveau partenaire relève alors principalement du paramétrage, tandis que les évolutions des connexions transporteurs sont mutualisées et prises en charge par TDI.

Cette approche permet non seulement de réduire la complexité technique et de limiter l'accumulation de dette technique, mais également d'offrir aux entreprises l'agilité nécessaire pour faire évoluer leur stratégie transport au rythme de leurs besoins.

La question n'est donc plus seulement de savoir combien coûte l'intégration d'un nouveau transporteur aujourd'hui, mais combien de connecteurs votre équipe IT devra maintenir demain.

www.tdi-group.com

TDI fait désormais partie de MyTower, un éditeur et intégrateur européen de solutions Supply Chain Execution. Le groupe réunit MyTower, TDI, Winddle et Belharra e-SCM autour d'une ambition commune : construire une Supply Chain de bout en bout connectée, pilotée en temps réel, intelligente et prédictive. Sa suite intégrée couvre l'ensemble des processus, de la collaboration fournisseurs à la livraison finale, en passant par le commerce international, la conformité douanière et le transport.