



DOSSIER TÉLÉMATIQUE

TÉLÉMATIQUE \ TERRES DE CUISINE \ OUTILS

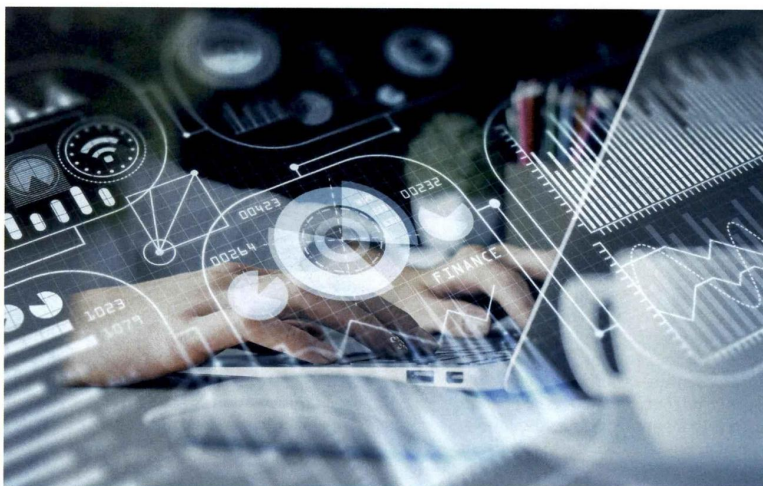
Au service des projets d'entreprise

Outils télématiques \ Les télématiciens ne cessent de perfectionner leurs outils, notamment en s'appuyant sur l'intelligence artificielle. Avec l'objectif d'accompagner les entreprises dans les projets liés à la gestion ou au verdissement de leur flotte, mais aussi de rendre accessibles leurs ressources à des interlocuteurs qui ne sont plus seulement les responsables de parc.

Alors que les motorisations se diversifient dans les flottes, le volume des données à traiter par les gestionnaires s'élargit. Pour évaluer le coût d'une flotte par exemple, il ne faut plus seulement être informé des consommations de carburant mais également de celles d'électricité, et faire remonter les coûts des recharges en itinérance et à domicile. Et ces responsables doivent aussi suivre de près les consommations des véhicules hybrides rechargeables pour s'assurer de leur bon usage ou organiser l'autopartage pour optimiser la flotte. Dans ce contexte, toutes les initiatives des différents prestataires pour simplifier la remontée des données et leur analyse constituent des aides précieuses. Les télématiciens l'ont bien compris, qui travaillent à rendre plus lisibles leurs indicateurs, mais aussi à faciliter la personnalisation des outils en fonction des problématiques de chacun.

Des boîtiers pour remonter des données

Cette volonté de faciliter le quotidien des gestionnaires de flotte se manifeste dès l'étape de l'installation des boîtiers dans les véhicules. Pour les petites entreprises, l'opération peut être rapide. « Mais pour les grandes entreprises qui se lancent dans la mise en œuvre de la télématique, il faut organiser les plannings et les interventions afin d'immobiliser le moins possible les véhicules et de ne pas nuire à la productivité », rappelle Barbara Tron, directrice marketing et communication du télématicien Océan. Mais cette installation peut être accélérée grâce aux boîtiers montés dans les véhicules en usine par les constructeurs. D'autant que depuis quelques années, ces installations « en bout de chaîne » se font de plus en plus courantes. « Il y a eu de nombreux effets d'annonce des constructeurs par le passé sur le montage usine de ces boîtiers, mais maintenant, c'est devenu une réalité », confirme François Denis, directeur général France du télématicien Geotab. Et sous condition



d'un accord avec les constructeurs, les télématiciens peuvent récupérer directement l'ensemble des données utiles d'un véhicule : comportement de conduite, consommation, informations du tableau de bord, etc., sans avoir à installer leurs propres boîtiers. Pour connaître les véhicules d'une flotte déjà équipés et dont il est possible de col-

lecter les informations, Geotab a développé une interface spécifique. « Après avoir renseigné le numéro VIN du véhicule, il est possible de vérifier si le véhicule est doté d'un boîtier compatible. Nous pouvons ensuite activer ce boîtier, ce qui simplifie la tâche du gestionnaire », indique François Denis (voir l'encadré ci-dessous).

LES DONNÉES DU GROUPE VOLKSWAGEN POUR GEOTAB

Le groupe Volkswagen a signé un accord avec le télématicien Geotab. Ainsi, les boîtiers de télématique montés en usine sur les véhicules des constructeurs Volkswagen, Audi, Skoda, Cupra et Seat peuvent désormais alimenter avec leurs données la plate-forme de Geotab. La passerelle de communication de données mise en place entre les voitures du groupe Volkswagen et cette plate-forme est d'ores et déjà active en France. Avec cet accord, Geotab enrichit le catalogue des constructeurs avec lesquels il a établi de

telles connexions: BMW-Mini Group, Renault, Dacia, Ford, toutes les marques Stellantis et Mercedes-Benz. Comme le souligne Christoph Ludwig, vice-président de Geotab, la création de telles passerelles est aussi bénéfique pour les constructeurs. En autorisant la communication entre leurs boîtiers et des plates-formes comme celles de Geotab, les constructeurs « n'ont ni à construire ni à maintenir leur propre infrastructure technologique pour le traitement, l'analyse et la visualisation de ces données ».

Cette volonté de simplification se manifeste aussi dans les efforts réalisés sur l'ergonomie des interfaces. « Nous cherchons à rendre nos outils toujours plus intuitifs et plus faciles d'usage », avance Barbara Tron pour Océan. Car au fur et à mesure que le volume de données récolté augmente, que les problématiques des gestionnaires de flotte évoluent, les télématiciens ne cessent de mettre en avant des indicateurs. « Aujourd'hui, la richesse des données amène à multiplier les analyses, mais il faut que ces analyses soient claires », résume Barbara Tron.

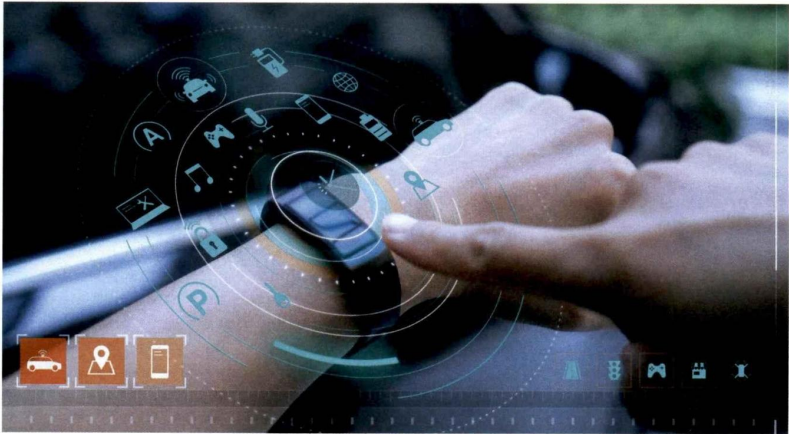
Simplifier et clarifier

Dans ce souci de clarification, SuiviDeFlotte a modifié son interface destinée aux scores d'écoconduite. Un outil toujours plus employé par les entreprises, selon Julien Rousseau, P-DG de ce télématicien, aussi bien pour des projets de RSE que d'optimisation des coûts. Si jusqu'ici les gestionnaires de flotte accédaient à un classement des conducteurs sur l'interface de ce télématicien, ils bénéficient désormais d'un tableau analytique de ces scores. Une présentation qui isolerait mieux les comportements à risque, sans passer par la consultation de la liste pour connaître le détail des scores de chacun. L'éditeur offre aussi d'exporter les résultats en fichiers Excel. « Les clients attendaient cette fonctionnalité avec impatience, surtout les plus grandes flottes », relève Julien Rousseau. Pour faciliter le quotidien, les télématiciens commercialisent aussi depuis plusieurs années un module Antai destiné à accélérer le traitement des contraventions. « Ces contraventions adressées aux entreprises concernent des excès de vitesse, mais aussi des défauts de présentation des papiers ou le non-respect de feux tricolores », précise Julien Rousseau. SuiviDeFlotte a donc ajouté, parmi ses indicateurs, des statistiques qui distinguent la nature de l'infraction. « Et nous avons reformulé les libellés pour qu'ils soient plus lisibles », poursuit ce responsable.

SUIVIDEFLOTTE PERSONNALISE LES RAPPORTS

Afin de clarifier les indicateurs proposés aux gestionnaires de flotte, le télématicien SuiviDeFlotte facilite leur personnalisation. « Nous avons déjà élaboré plus d'une trentaine de rapports sur la gestion de flotte. Mais depuis juin 2024, nous offrons aux responsables de parc de réaliser des rapports personnalisés », indique Julien Rousseau, P-DG de ce télématicien. Cette option est disponible pour tous les utilisateurs de l'interface de SuiviDeFlotte. « Les gestionnaires peuvent choisir d'afficher les marques et les modèles des voitures dans leur parc plutôt que simplement le numéro d'immatriculation. Certains choisissent de récolter les informations sur les amplitudes horaires d'utilisation des

véhicules, illustre Julien Rousseau. Ce sont des petits plus qui font gagner du temps : l'outil s'adapte à l'utilisateur et non plus l'utilisateur à l'outil », estime ce responsable. De telles évolutions sont aussi conçues, note Julien Rousseau, pour répondre aux attentes de professionnels plus jeunes, avec des pratiques en rupture avec celles de leurs aînés. « Les gestionnaires sont en attente d'outils plus personnalisables et adaptés à leurs besoins. Et nous avons des clients qui n'en sont pas à leurs premiers outils de gestion de flotte et qui, à l'occasion d'un renouvellement, souhaitent monter en gamme et avoir accès à plus de possibilités », poursuit Julien Rousseau.



Faciliter le quotidien

SuiviDeFlotte a aussi retravaillé son module de gestion des cartes carburant, en offrant entre autres la possibilité de remonter l'ensemble des facturations. Les clients récupèrent alors ces données sur le site de l'éditeur de la carte carburant pour les

intégrer dans l'outil de SuiviDeFlotte, ou SuiviDeFlotte va chercher automatiquement les données sur le site de cet éditeur. « Et le client peut gérer l'ensemble des cartes carburant avec l'interface, pour savoir quelles cartes sont disponibles, perdues, etc. », détaille Julien Rousseau. En s'appuyant sur ces données issues des éditeurs de cartes carburant et donc des pétroliers, SuiviDeFlotte va lancer prochainement un module dans son interface pour mettre en évidence les comportements anormaux autour de la prise de carburant et prévenir la fraude. La multiplication de ce type d'indicateurs correspond aussi à la volonté de se positionner non seulement comme un télématicien, mais aussi comme un éditeur de solutions de gestion de flotte. Ainsi, pour 2025, SuiviDeFlotte annonce la possibilité d'employer les informations communiquées par les éditeurs de cartes de péage. Des données qui serviront là aussi à établir des indicateurs pour éviter

OCÉAN SE MET AU PARTAGE

Le télématicien Océan annonce le lancement prochain d'un service d'assistance pour les utilisateurs de véhicules en autopartage. Un support disponible 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, destiné à prendre le relais du responsable de parc pour répondre aux sollicitations des utilisateurs. « Quand les entreprises proposent de l'autopartage à leurs salariés, elles ont besoin de tranquillité d'esprit et n'ont pas envie d'assurer le service avec une astreinte pour les utilisateurs », justifie Barbara Tron, directrice

marketing et communication de ce télématicien. D'autres services de cette nature devraient prochainement compléter cette offre. Le télématicien annonce que ce dispositif mis en place pour l'autopartage pourra bientôt s'étendre à un service de covoiturage. « Nous allons lancer un catalogue de prestations et services qui visent à épauler les clients pour qu'ils mènent leurs projets dans de meilleures conditions possibles », annonce la responsable.

les dérives d'utilisation et optimiser la gestion de ce poste de dépenses.

Des outils de gestion de flotte ?

Cependant, tous les télématiciens ne souhaitent pas forcément déplacer le curseur de leur activité vers la gestion de flotte. «Chez Océan, les utilisateurs de notre plate-forme sont avant tout des responsables d'équipe, des responsables de service, des responsables de la gestion des itinérants, qui ont besoin de superviser la présence des salariés sur les chantiers ou leurs déplacements en livraison. Et ce ne sont pas toujours eux qui s'occupent du suivi de l'entretien et de la gestion des contrats», rappelle Barbara Tron. Pour cette raison, Océan limite sa palette d'indicateurs à ceux plus particulièrement liés à la gestion du parc: pour le suivi de contrats, de la facturation des différents prestataires, etc. Et pour les responsables de parc en attente d'outils de gestion, Océan favorise la création de passerelles pour transmettre les données des véhicules vers les logiciels de gestion de flotte spécialisés de type GAC Car Fleet.

Créer des passerelles

«Pour cela, nous mettons à disposition un catalogue complet de "web services". Nos partenaires, loueurs ou autres profils, bénéficient alors des données issues des véhicules connectés par Océan», indique Barbara Tron. Ces web services, c'est-à-dire ces passerelles pour la transmission de données, mettent en œuvre des API, ou «interfaces de programmation d'application», soit les protocoles d'échange de ces données. Il est alors possible de transférer les kilométrages dans un logiciel de gestion de flotte pour s'assurer du respect des lois de roulage ou des dates d'entretien. La volonté des télématiciens de focaliser leur activité sur le traitement des données remontées des boîtiers se justifie d'autant plus que leurs analyses deviennent plus pointues, notamment grâce au recours à l'intelligence artificielle (IA). Geotab a élaboré toute une gamme d'indicateurs qui font appel à cette ressource. Regroupés sous le terme «ACE», ils sont destinés à accompagner le suivi des comportements de conduite, la transition énergétique, la gestion des recharges, etc.

L'intelligence artificielle

«La nouvelle version de l'IA que nous employons est beaucoup plus aboutie. Cette version a une mémoire de ce qui a été demandé auparavant. On sait donc où le gestionnaire de flotte veut en venir

GEOTAB: L'IA AU SERVICE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Les ressources de l'intelligence artificielle (IA) sont mises à profit par Geotab pour créer des indicateurs qui aident les gestionnaires de flotte dans la transition énergétique. Le télématicien propose ainsi, dans le cadre du panel de ses prestations ACE liées à l'intelligence artificielle (IA), un service baptisé «centre de durabilité». Il sert notamment à évaluer les véhicules en parc susceptibles de passer à l'électrique et à faire des propositions de modèles. «Après une analyse des émissions de CO2, l'outil identifie les véhicules susceptibles de basculer à l'électrique selon les kilomètres parcourus chaque jour, les temps de

pause, les temps de recharge, et ce tout en maintenant le même usage», décrit François Denis, directeur général France de ce télématicien.

L'outil met aussi en avant des modèles susceptibles de remplacer les véhicules thermiques. Là encore, Geotab met à profit les données remontées de l'ensemble des véhicules dont il recueille les informations en Europe. Une masse de données qui lui permet de mieux conseiller les modèles électriques substituables aux thermiques, en tenant compte des autonomies effectivement constatées à l'usage, plutôt que des données WLTP.

dans ses questions et nous apportons une réponse beaucoup plus précise», expose François Denis pour Geotab. Les indicateurs du «centre de durabilité» du télématicien exploitent par exemple cette IA pour comparer les données des véhicules de l'entreprise avec celles des 4,4 millions de véhicules connectés revendiqués par Geotab en Europe (voir l'encadré ci-dessus).

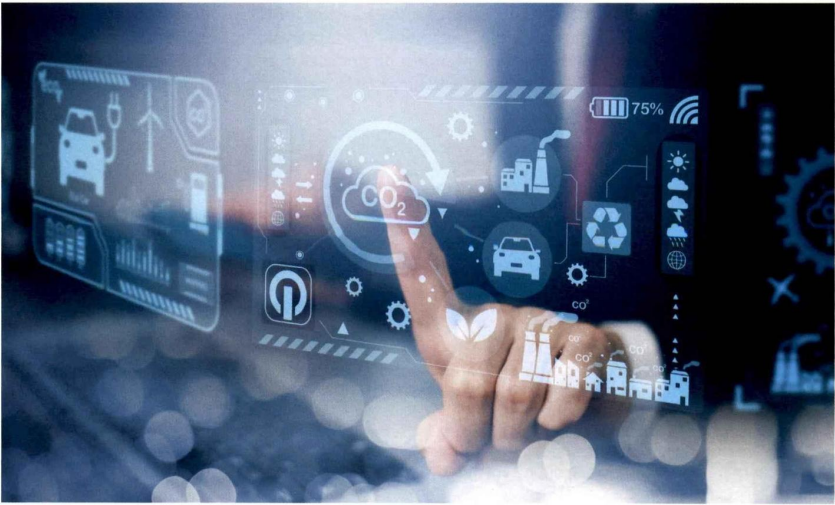
Les ressources de l'IA sont aussi mises à profit pour prédire les collisions. L'intérêt d'un tel outil est limité avec une petite flotte où les comportements des conducteurs sont connus. «Mais il est plus important pour une flotte de plusieurs milliers de véhicules, où cet outil devient plus intéressant pour repérer les conducteurs sur lesquels il faut porter l'attention», estime François Denis. Pour identifier les conducteurs à risque, les gestionnaires peuvent aussi revenir sur l'historique des sinistres. «Mais ce que permet l'IA, c'est d'évaluer les

risques en se basant sur la connaissance du comportement de chacun pour savoir quels conducteurs risquent un accident grave. Avec la seule analyse des sinistres, on passe à côté des personnes qui ont un comportement à risque mais sans avoir d'accidents ni même de petits accidents», explique François Denis.

Suivre la conduite

Geotab exploite aussi l'IA pour des indicateurs basés sur les caméras embarquées. «Il y a eu toujours une résistance, déjà connue avec la géolocalisation, mais les gestionnaires de flotte et les entreprises voient de plus en plus l'intérêt de connaître les circonstances exactes d'un accident», avance François Denis. Les caméras enregistrent alors les images de l'extérieur du véhicule mais aussi de l'intérieur.

Chez Michelin Connected Fleet (MCF), avec la caméra positionnée dans le véhicule face à la route, le responsable



OPTIMUM AUTOMOTIVE SUIT LA RECHARGE À DOMICILE

Pour répondre à la question du transfert aux entreprises des données liées aux recharges faites aux domiciles des salariés, le télématicien Optimum Automotive lance une solution. Cet outil se base sur les remontées d'informations des boîtiers des véhicules. En effet, l'ensemble des boîtiers, aussi bien montés en usine par les constructeurs que ceux posés par le télématicien sur le bus CAN des véhicules, transmettent les informations de charge. Ainsi, Optimum Automotive propose, sur la base de la géolocalisation du domicile du salarié, de considérer toutes les charges effectuées par le véhicule, « dans un rayon

de 100 m autour du domicile, comme des recharges à domicile ». Le dédommagement des frais de recharge par l'entreprise s'effectue ensuite sur la base du prix du kWh communiqué par le salarié. À charge pour le gestionnaire de valider les recharges effectuées. « Une fois les recharges validées, une facture et un coût correspondants sont automatiquement générés, indique Optimum Automotive. Les coûts apparaissent alors dans le suivi des factures et des coûts de la plate-forme de gestion. » Et ces coûts sont « automatiquement intégrés dans le calcul du TCO du véhicule et de la flotte », conclut Optimum Automotive

Assem Deif pour Michelin Connected Fleet (voir l'encadré ci-dessous).

De la gestion de flotte...

La diversité des conseils apportés par les télématiciens illustre aussi la diversification croissante de leurs interlocuteurs. Car c'est un autre aspect de la transition énergétique des flottes : les informations remontées des boîtiers et les différents indicateurs mis en place par les télématiciens n'intéressent plus seulement les gestionnaires de flotte : ce sont aussi tous les responsables impliqués dans la transition énergétique qui sont susceptibles de s'en approprier les ressources.

Ainsi, note François Denis, les outils utiles pour identifier les véhicules aptes à basculer à l'électrique peuvent aussi servir dans le cadre d'un projet plus vaste de rationalisation. « Quand le gestionnaire se penche sur l'utilisation de sa flotte pour voir quels véhicules pourraient passer l'électrique, il se rend compte que certains véhicules sont des candidats potentiels à l'autopartage », illustre ce responsable.

... aux RH et à la RSE

Des constats qui intéressent la gestion de flotte mais aussi potentiellement les responsables RH ou RSE de l'entreprise. « Il y a quelques années, l'équipement en télématique était très lié à tout ce qui concernait les déplacements de véhicules. Mais il y a une vraie évolution de l'utilisation de l'outil vers l'écoresponsabilité et la politique RSE. Nous avons de nombreux rendez-vous avec des interlocuteurs opérationnels mais aussi des personnes liées à l'environnement dans l'entreprise », argumente Julien Rousseau chez SuiviDeFlotte. Une diversification qui ne peut que pousser les télématiciens à rendre leurs indicateurs et synthèses toujours plus lisibles.



de parc est pareillement informé des comportements à risque relevés par cet équipement d'aide à la conduite (ADAS) : avertissement de collision avec un piéton, franchissement de ligne, risque de chocs frontaux, respect des distances de sécurité, etc.

Des caméras embarquées

« Et nos équipes travaillent à remonter d'autres types d'événements », pointe Assem Deif, directeur commercial en charge des grands comptes de MCF. Dans l'habitacle, les caméras peuvent, grâce à l'IA, détecter la fatigue, l'usage du téléphone au volant, la cigarette, le non-port de la ceinture, voire, cas extrême, l'absence de conducteur. « Une fois un événement identifié par une des deux caméras, un dispositif embarqué affiche le pictogramme de l'incident pour avertir le conducteur », décrit Assem Deif. Geotab fournit un système équivalent pour remonter des informations sur les comportements de conduite. « Les caméras filment l'intérieur du véhicule

sans nécessairement enregistrer une image mais juste des points du visage afin de savoir si le conducteur adopte un comportement à risque », détaille François Denis.

Mais aussi sophistiqués soient-ils, ces outils, pour être efficaces, supposent une configuration appropriée. « Nous passons du temps avec nos clients sur toute la phase de paramétrage. Nous pouvons ainsi nous focaliser sur les alertes critiques afin d'éviter qu'un gestionnaire de flotte soit inondé d'alertes », relève

MICHELIN CONNECTED FLEET VERDIT LES FLOTTES

Michelin Connected Fleet, prestataire plus spécialisé dans les flottes de poids lourds mais dont les boîtiers équipent des VU de moins de 3,5t, met en avant son dispositif d'accompagnement des gestionnaires de flotte. « Dans une démarche d'amélioration de la performance, résume Assem Deif, directeur commercial en charge des grands comptes de ce télématicien, nous ne proposons pas seulement à nos clients la pose de dispositifs, la remontée de données et des analyses automatisées. Il s'agit aussi là de moyens utiles à nos datascientists et consultants pour fournir à nos

clients des services et des solutions sur le contrôle des coûts, la sécurité, les performances environnementales, etc. »

Chez Michelin Connected Fleet, le travail de conseil des experts porte notamment sur le verdissement des flottes. Et ce travail concerne l'analyse de la flotte dans un premier temps. « Sur la base des informations dont nous disposons, nos experts apportent leur analyse pour conseiller le client sur le nombre de modèles qui peuvent passer à l'électrique. Notre simulateur indique avec quels véhicules électriques remplacer les véhicules

thermiques, en tenant compte d'une autonomie réelle plus "conservatrice" que la mesure WLTP », note Assem Deif. Après cette première phase, le travail des conseillers peut se prolonger, comme avec l'installation des bornes. « Avec l'analyse des déplacements, on sait par exemple quand les conducteurs passent en agence et si les temps d'arrêt suffisent pour recharger. Et nous pouvons apporter un accompagnement dans le dimensionnement du parc de bornes, sa puissance, ou conseiller sur les fréquences de recharge », poursuit ce responsable.