



DOSSIER

OUTILS DE GESTION

Outils Un logiciel de gestion de parc ou un dispositif de télématique embarquée sont des outils dont la maîtrise s'ajoute au champ des compétences du gestionnaire de flotte. Et leur bonne utilisation est facilitée par les prestataires qui veillent à les améliorer constamment et accompagnent le client dans leur installation et dans l'exploitation des données récoltées.

Des prestataires aux petits soins

« Je ne suis pas que gestionnaire de flotte », avertit d'emblée Jean-Marc Coevet chez Kbane. Les titres s'accumulent en effet sur sa carte de visite : à côté de sa fonction de responsable de parc figure aussi celle de référent technique système pour ce spécialiste de la rénovation énergétique de l'habitat à la tête de 150 véhicules en parc. Ces responsabilités multiples ne vont pas sans conséquences sur le recours aux outils de gestion par Jean-Marc Coevet pour suivre ses 86 VUL. Ce responsable reconnaît d'ailleurs qu'il ne tire pas le maximum des deux dispositifs sur lesquels il s'appuie : Interparc Connect Management et WayKonect. « Il faudrait y passer plusieurs heures par semaine mais faute de temps, je sous-exploite les données », se résigne ce responsable.

Le traitement fastidieux des données

Des paroles qui font écho à celles de Philippe Manceau, responsable du parc de 720 véhicules et engins de la métropole européenne de Lille. « Toute l'information que l'on peut engranger avec l'informatique embarquée ne va pas se traiter toute seule, il faudrait un gestionnaire dédié pour obtenir des

chiffres parlants qui aident à la décision. Mais mon équipe de gestion est déjà saturée de demandes pour des travaux de saisie, des tâches très chronophages », expose ce responsable (voir aussi le témoignage page 62).

Chez Tennant, cet afflux de données et la difficulté d'en dégager des informations pertinentes ont aussi constitué des écueils pour Corinne Le Drogo, chargée des services généraux et responsable du parc, et Sophie De Sousa, DRH - toutes deux en charge de la flotte. Spécialiste de la distribution et de la maintenance d'équipements de nettoyage industriel, Tennant s'appuie sur un parc de 90 véhicules dont 47 VU. « Avec notre ancien prestataire, nous n'avions pas d'accompagnement sur l'analyse des données collectées et nous en exploitons très peu au final », indique Sophie De Sousa. Masternaut, le nouveau prestataire, contribue à alléger la tâche de ces deux responsables en les accompagnant pour traiter les données issues des boîtiers embarqués, notamment pour les exploiter afin d'améliorer l'éco-conduite (voir aussi le témoignage page 56).

Conscient des difficultés que pouvait générer cet afflux de données, Masternaut a mis en place pour ses clients, il y a trois ans, le service Catalytix spécialisé dans le traitement et l'interpré-



La métropole de Lille a équipé en télématique sa flotte de 720 véhicules, hors véhicules de fonction, avec à la clé une baisse significative des kilométrages : de 10,6 millions de kilomètres parcourus en 2013, à 5,9 millions en 2014.

UNE TÉLÉMATIQUE MIEUX EMBARQUÉE

Aux difficultés rencontrées avec la configuration des interfaces de télématique embarquée s'ajoutent parfois celles liées à une installation défectueuse des boîtiers. Les anecdotes de responsables de flotte sont nombreuses sur les désagréments subis.

Cela a été le cas chez Tennant, spécialiste des équipements de nettoyage industriel. Le branchement sur la prise OBD des boîtiers du prestataire qui a précédé Masternaut a ainsi déclenché plusieurs pannes électriques de véhicules ; pareillement, les boîtiers se débranchaient de manière intempestive, privant l'entreprise de toute remontée d'informations (voir aussi le témoignage page 64).

L'installation de boîtiers a également constitué une source de litiges entre ADS Group et son ancien prestataire. Ce prestataire qui a

précédé Mapping Control avait endommagé une voiture qui est ensuite restée immobilisée. « Et il n'a fait aucun geste commercial de compensation », pointe Mélanie Orts, responsable achats et approvisionnements, en charge de la gestion des 91 véhicules de cette société spécialisée dans la sécurité des entreprises (voir aussi le témoignage page 56). Autre source de problème indiquée par les gestionnaires de parc : les boîtiers embarqués qui s'alimentent sur la batterie qu'ils déchargent systématiquement. Autant de désagréments susceptibles de disparaître avec les boîtiers installés en usine et pour lesquels il n'y a plus qu'à demander l'activation des services. Mais cela suppose de ne faire appel qu'à un seul constructeur pour sa flotte, ou bien d'équiper du même boîtier les véhicules des autres marques...



tation de ces données. « Pour un acteur de la télématique, il s'agit d'une équipe atypique composée de chefs de projet, de consultants en stratégie et de data scientists », explique Assem Deif, son responsable.

Des prestataires toujours plus spécialisés

Avec ce service, le télématicien apporte son accompagnement à des entreprises comme Tennant dans l'organisation de challenges d'éco-conduite. Mais la prestation peut aller plus loin. Catalytix est aussi en mesure de fournir à un client des éléments de choix pour construire sa flotte. « À l'international, Masternaut compte plus de 250 000 véhicules connectés, relève Assem Deif. Nous avons donc des remontées d'informations pour bâtir des benchmarks et mener des analyses poussées de données. Nous pouvons ainsi conseiller des modèles pour une zone géographique ou un type d'activité », ajoute ce responsable. Autre niveau de prestation : Catalytix propose aux entreprises des leviers

Témoignage

Patrick Perrault, directeur gestion de l'immobilier et en charge de la flotte, Qérys

Spécialiste des produits de l'habitat pour les professionnels et les particuliers, Qérys suit ses 210 véhicules sur son outil de gestion, en misant notamment sur les fonctionnalités d'alerte.

« Pour mieux tirer parti des alertes proposées sur Infoparc, notre outil de gestion des véhicules et des engins, j'ai choisi de procéder par ordre : au départ, il y avait les alertes que l'on m'avait conseillé de mettre, puis je me suis interrogé sur les alertes qui étaient pertinentes ou pas. Pour le savoir, j'ai activé toutes celles qui m'ont paru avoir un intérêt

et ensuite, enlevé celles qui n'en avaient pas, ou n'en avaient pas suffisamment pour faire l'objet d'une notification quotidienne dès l'ouverture du logiciel le matin.

Parmi les alertes finalement sélectionnées, il y a celle sur les kilométrages, une donnée essentielle pour nous qui finançons la flotte en LLD avec des contrats de 48 mois. Et nous avons aussi des alertes sur les contrôles techniques. Les fonctionnalités du logiciel permettent de même d'anticiper les modifications nécessaires des contrats ; les échéances de fin de contrat sont ainsi calculées sur la

moyenne de l'activité. Je connais donc les véhicules sur lesquels je dois modifier les contrats et quand en commander un nouveau. »

LA FLOTTE DE QÉRY S EN CHIFFRES

• **210 véhicules.** La majorité, des véhicules de service pour les commerciaux, sont des VP transformés en VU, essentiellement des Golf mais aussi des Polo. Le reste de la flotte regroupe des VP : environ 45% de Golf, 30% de Passat et le reste chez Audi avec des Q3, Q5 et A4. Pour l'ensemble du parc, la loi de roulage moyenne s'élève à 48 mois/150 000 km.

d'optimisation de leur activité sur la base des remontées d'informations en provenance des flottes. « Nous travaillons de plus en plus avec des interlocuteurs du métier : directeurs des opérations ou d'exploitation. En analysant le nombre et la durée des arrêts par

jour, les kilomètres parcourus ou les amplitudes horaires, nous arrivons à traiter des sujets d'optimisation des opérations qui combinent l'analyse des données et l'approche conseil », détaille Assem Deif. Cette double casquette, à la fois fournisseur d'un dispositif et pres-



tataire de conseil, est courante chez d'autres intervenants de la gestion de flotte : les éditeurs de logiciels. Ces derniers cherchent aussi constamment à faire évoluer leurs produits pour faciliter la tâche des utilisateurs.

Faciliter la tâche du gestionnaire

«Aujourd'hui, les sources de données se multiplient, le gestionnaire doit donc traiter des volumes d'informations toujours plus importants», confirme Franck Lallet, responsable commercial d'Informakit, l'éditeur du logiciel Park. Facturation des loueurs, pétroliers, autoroutes, télématique ou systèmes internes aux clients : les sources d'informations sont de fait nombreuses et le logiciel a pour vocation de les rendre plus lisibles pour les utilisateurs. Parmi les améliorations récentes du logiciel d'Informakit, «les imports de fichiers sont désormais confiés à un nouvel automate qui se déclenche de manière autonome et en horaires décalés, précise Franck Lallet. Il présente ensuite une synthèse des anomalies et des incohérences à traiter. Les analyses de facturation s'améliorent également.» Chez Pilote Gestion, l'éditeur veille



Chez Kbane, spécialiste de la rénovation énergétique de l'habitat à la tête de 150 véhicules, les données récoltées via la plateforme du télématicien sont l'occasion d'un palmarès hebdomadaire du comportement des conducteurs.

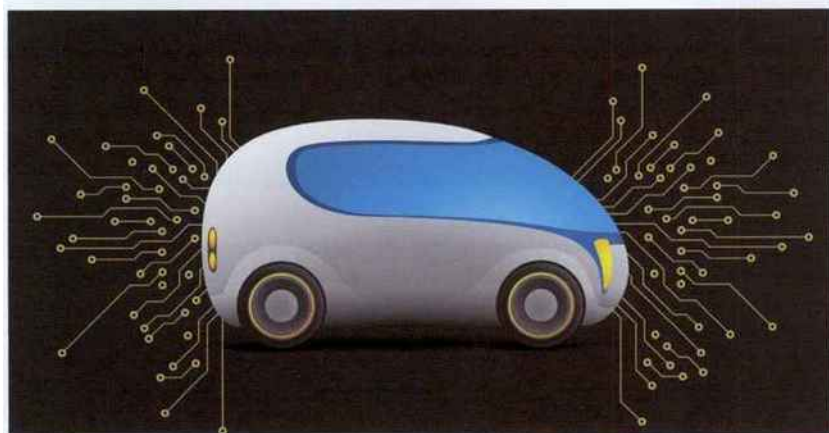
pareillement à apporter des évolutions fonctionnelles à son logiciel pour simplifier la tâche des gestionnaires. «Nous développons l'aspect "plug and play" de l'outil pour qu'il soit opérationnel tout de suite, intuitivement, aussi facile à installer qu'à désinstaller», décrit Olivier Rigoni, dirigeant de ce prestataire. On retrouve cette démarche chez Chevin qui affiche plusieurs possibilités pour ses clients suivant la nature des flottes : «Pour les

parcs homogènes composés d'un minimum d'une centaine de véhicules avec typiquement un à trois loueurs ou un pétrolier, nous commercialisons une solution plug and play en mode SaaS, commente Jean-Charles Martin, directeur commercial de l'éditeur. Et pour les flottes plus importantes avec une plus grande hétérogénéité de véhicules ou de processus de gestion, nous offrons une personnalisation en fonction des besoins, sans développement informatique spécifique afin de

ne pas compromettre le système en cas de mise à jour.»

Avant tout, faire simple

Car l'objectif premier d'un gestionnaire de flotte reste avant tout d'aller au plus simple, sans nécessairement multiplier les outils. «J'ai choisi Infoparc pour gérer à la fois nos véhicules et nos engins en prenant en compte les kilométrages et les heures d'utilisation. Cela me permettait de centraliser la gestion dans un seul outil», retrace Patrick Perrault, directeur gestion de l'immobilier et en charge des 210 véhicules de la flotte de Qérys, un spécialiste des produits de l'habitat pour les professionnels et les particuliers. Et cette capacité à gérer plusieurs matériels va prochainement être exploitée plus largement chez Qérys. «Nous allons aussi pouvoir gérer tout ce qui est attribué au personnel : téléphones, ordinateurs, badges, clés, etc.», poursuit ce responsable (voir aussi le témoignage page 59). De nouveaux matériels et de nouvelles alertes qui rendent encore plus incontournable une configuration minutieuse de l'outil.



© chomboson



LA QUESTION DE LA SYNTHÈSE DES DONNÉES

Afin de tirer tout le parti des informations de son outil télématique, Mélanie Orts a recours à d'autres outils pour obtenir une meilleure synthèse des informations. « Nos données sont exportées dans un logiciel spécifique pour analyser et mutualiser toutes les informations sur l'utilisation des véhicules », explique cette responsable achats et approvisionnements, en charge de la gestion des 91 véhicules d'ADS Group, une société spécialisée dans la sécurité des entre-

prises. Mélanie Orts indique faire appel aussi bien à Excel qu'à Power Beehive, un logiciel qui peut regrouper les données des logiciels Access, Powerpoint et Excel, afin d'obtenir des rendus plus visuels des données (voir aussi le témoignage page 64).

La situation est plus compliquée chez Kbane où la remontée des informations s'est, dans un premier temps, faite manuellement dans le logiciel de gestion de parc des véhicules du Groupe PSA, Interparc. Puis elle s'est

automatisée quand Kbane s'est équipé de la version connectée de ce logiciel. « Aujourd'hui, avec le système Interparc Connect Management (Groupe PSA), les kilométrages de la géolocalisation sont remontés automatiquement des boîtiers embarqués d'Axodel. C'est beaucoup plus pratique et efficace que lorsqu'il fallait entrer le kilométrage manuellement pour chaque véhicule tous les deux ou trois mois », décrit Jean-Marc Coevet, le responsable du parc. Et grâce

à cet interfaçage, le logiciel indique si les véhicules sont en sur ou sous-roulage. Difficulté cependant, cette automatisation du traitement des données n'est valable que pour une partie des véhicules. La flotte dispose en effet, pour quelques-uns des véhicules Renault, d'un autre outil de gestion de parc, Way-Konect de Total. « Chez nous, cet outil est implanté sur des véhicules pour des métiers complètement différents », ajoute Jean-Marc Coevet.