



TECHNOLOGIE

Télématique

Covid-19, accélérateur de dématérialisation



Avec la crise sanitaire, beaucoup de transporteurs ont eu recours à la télématique pour gérer au plus près leur flotte.

Mise en lumière par le télétravail et la distanciation physique, la dématérialisation issue de la télématique et de la mobilité informatique progresse pour aider les transporteurs à mieux gérer leur flotte et suivre l'activité.

Par Renaud Chasle

Pas encore directement impacté par la crise du Covid-19, le marché de la télématique embarquée se porte plutôt bien. L'offre a évolué vers moins de matériels et plus de services web, de plus en plus souvent accessibles par abonnement mensuel et non plus par achat de licences. Les tracteurs deviennent connectés en usine et les spécialistes de la gestion de flotte étendent leur savoir-faire à la remorque et aux équipements mobiles. Ils renforcent les interfaces de leurs outils avec les logiciels TMS et de gestion du transport. Tous utilisent le modèle smartphone avec des applications qui fournissent

aux conducteurs un accès efficace, et à moindre coût, à leurs outils et données métier. L'expertise logicielle se renforce, ainsi que l'introduction quasi générale de l'intelligence artificielle pour traiter les données et aider à la décision quand les hommes n'ont pas le temps de s'en charger.

LES VERTUS DE LA TÉLÉMATIQUE EN PHASE DE CRISE

Désormais standardisée en première monte, la télématique ou la connectivité des véhicules sert trois principaux objectifs : gérer et suivre la flotte, communiquer avec les conducteurs et dématérialiser la documentation de transport, optimiser la maintenance par le télédiagnostic



des camions. En temps normal, la télématique fournit à l'entreprise toutes les données opérationnelles et techniques d'une tournée qui sont traitées et affichées sur une carte à l'écran ou sous forme de rapports et d'indicateurs de performance. Elle permet de localiser les véhicules pour optimiser les itinéraires et évaluer l'horaire

“AVEC LE TÉLÉTRAVAIL, CERTAINES SOCIÉTÉS ONT APPRÉCIÉ DE POUVOIR SUIVRE TOUS LES VÉHICULES SUR UNE APPLICATION MOBILE”

d'arrivée, d'adresser les missions au conducteur et de collecter les lettres de voiture électroniques ou de suivre l'utilisation du tracteur et son niveau d'entretien. Dans le contexte actuel, l'informatique embarquée fournit de précieuses informations pour réduire les coûts et aider à relancer l'activité. **Henrique Dos Santos**, gérant de DSN Transport à Dreux, a par exemple réduit les coûts d'immobilisation de sa flotte, passée de 80 à 15 véhicules pendant le confinement,



Astrata a apporté son soutien à l'ensemble des professionnels du transport et de la logistique pendant la crise sanitaire en offrant l'utilisation de sa solution Applinc jusqu'au 31 mai 2020.

avec la solution Mapping Control. “L'outil permet de justifier le chômage partiel des chauffeurs en arrêt auprès des autorités en cas de contrôle, d'adapter/renégocier les contrats de location des véhicules au regard des lois de roulage établies, de bénéficier

d'une parfaite visibilité sur les coûts de la flotte immobilisée”, explique-t-il. La solution de géolocalisation permet aussi au transporteur d'attester auprès des assurances l'arrêt des véhicules pour réduire les primes. ■ ■ ■



RIO récupère les données de tous les camions avec Mixed Fleet Bridge.

LA NOUVELLE DONNEE DU MOBILE

Avec le confinement, le télétravail et les gestes barrières, les petits transporteurs ont compris l'intérêt de la digitalisation. "Après avoir mis gratuitement à disposition notre application AppLinc, nous nous sommes rendu compte que, dans ce nouveau monde, la partie applicative allait être beaucoup plus importante que la partie matérielle", observe **Daniel Hourc**, directeur France d'Astrata. "Avec le télétravail, certaines sociétés, qui n'ont pas l'infrastructure pour avoir tous les collaborateurs sur un même réseau, ont apprécié de pouvoir suivre

tous les véhicules sur une application mobile, sans avoir à se connecter au bureau. L'AppLinc leur a permis de voir la gestion sociale sous un autre aspect, plus simple, de suivre la flotte, de communiquer avec les chauffeurs, d'avoir l'ETA pour savoir s'il est bien à l'heure." Constat identique chez Vehco, désormais AddSecure, qui a repris successivement Greencat et Framelogic pour proposer une suite logicielle complète (gestion de flotte, TMS, WMS et eCMR en mode SaaS) et espère passer, pour l'entité Smart Transport, de 33 millions d'euros de chiffre d'affaires à 100 millions d'ici cinq ans. "Sous

l'effet du Covid-19, les transporteurs se sont digitalisés en 55 jours", sourit **Olivier Datry**, vice-président France d'AddSecure Smart Transport. "Aujourd'hui, presque 100 % de nos ventes se font sur des applications smartphone. On ne vend plus de

"PRESQUE 100 % DE NOS VENTES SE FONT SUR DES APPLICATIONS SMARTPHONE"

tablette depuis six mois et on installe nos applications sur le smartphone des conducteurs, très souvent de la marque française Crosscall. Nous sommes un éditeur de logiciels. D'ici trois ans, on ne vendra plus de boîtiers. Un logiciel devra être capable de traiter les données des différents matériels embarqués. C'est le métier de demain."

LE RIO SANS BOÎTIER

Déjà compatibles avec les camions MAN, les services RIO le sont désormais avec les camions Volvo et Scania. La filiale télématique du groupe Traton a lancé au printemps le produit Mixed Fleet Bridge, qui permet aux transporteurs de connecter à RIO les systèmes télématiques d'autres marques. Une fois Mixed Fleet Bridge activé, le protocole rFMS ("remote Fleet Management System") envoie les informations du véhicule et du conducteur à distance sur la cartographie RIO. Les services Fleet Management de Scania et Dynafleet de Volvo font partie des premières solutions compatibles. "Mixed Fleet Bridge nous permet de rassembler une large gamme de marques de camions différentes au sein d'un seul système, de manière directe et non exclusive. Avec la plateforme RIO, nous comblons l'écart entre le système télématique et les transporteurs, ainsi qu'entre le commissionnaire et le réceptionnaire de la marchandise. Et nous pouvons faire cela sans installer la RIO Box", indique **Jan Kaumanns**, PDG de RIO. Le processus de configuration de Mixed Fleet Bridge est une simple tâche informatique, donc l'immobilisation du camion n'est pas nécessaire, et les véhicules ne doivent plus être laissés à l'atelier pour l'installation d'un équipement.

LA TENDANCE DU MARCHÉ

L'impact du Covid-19 se fera certainement sentir sur le marché à terme, mais les fournisseurs se disent plutôt confiants. Certains transporteurs misent sur la télématique pour optimiser les coûts à court terme face aux difficultés à venir. Pour soutenir cette digitalisation de mieux en mieux acceptée dans les TPE/PME, les fournisseurs d'informatique embarquée renforcent les fonctionnalités de leurs outils et proposent de nouvelles modalités d'accès : par abonnement tout compris (matériel, logiciel, services), sur smartphone plutôt que via



WABCO CONNECTE LES REMORQUES

Avec Sioen Industries, Wabco associe son offre télématique à un système de bâche et d'alerte pour prévenir le conducteur en cas de vol. Baptisée Detector, cette solution repose sur une bâche multicouche, dotée de couches conductrices, qui peut se fixer sur les portes ou les côtés des remorques. Wabco la connecte à sa solution de gestion de flotte (FMS) TX-TrailerGuard qui déclenche automatiquement une alarme si la bâche est altérée. Les chauffeurs sont prévenus par une alerte sonore ou une notification en cabine. Une alarme est également envoyée en temps réel au back-office de la flotte via la solution TX-Connect. Le service peut être combiné à l'OptiLock, un système sans fil avancé de verrouillage électronique des portes qui permet de surveiller et de gérer à distance et en temps réel l'accès aux remorques.

des écrans ou matériels embarqués dédiés et onéreux. Grâce à Android et aux API (interfaces de programmation), les fournisseurs donnent accès via smartphone aux outils des conducteurs ou même aux logiciels back-office pour les petits patrons transporteurs qui ont besoin de beaucoup de mobilité. Astrata étoffe ses équipes analytiques et business intelligence afin de fournir des KPI ("Key Performance Indicators" ou "indicateurs clés de performance") analysés et des conseils d'optimisation de l'activité ou même des méthodes de travail. "Plutôt que des fichiers Excel de coûts de structures, on capte toutes les données, y compris issues

du TMS ou de la gestion sociale, pour proposer des indicateurs d'amélioration sous forme de tableaux de bord conçus par intelligence artificielle. On va vers la personnalisation de l'analyse", confie Daniel Hourc.

TOUJOURS PLUS D'INTERFACE OU D'OUVERTURE DES SYSTÈMES

Outre le smartphone qui permet de centraliser ou d'interconnecter plusieurs applications utiles au conducteur, la tendance aux interfaces entre systèmes continue. À l'instar des fournisseurs de systèmes télématiques en seconde monte, les constructeurs cherchent à autoriser les passerelles entre les systèmes de

gestion et les marques de camions. L'objectif est d'offrir aux transporteurs une seule interface logicielle de gestion, à laquelle on peut connecter l'informatique embarquée de différents camions, marques ou modèles. Avec la dématérialisation de la prise FMS, les données techniques sont accessibles sur le web sans branchement physique aux prises FMS des camions, ce qui rend plus facile leur collecte par les acteurs du marché. Rio.cloud ouvre ainsi ses systèmes à ceux de Scania ou Volvo (*lire encadré p.50*), tandis que Mercedes a réuni les marques Fleetboard et Habb pour proposer une suite de services Fleetboard Logistics permettant

"ON VA CONTINUER LES INTERFACES AVEC LES TMS"

d'interconnecter des applications de transport aux TMS des entreprises. "Le logiciel AddSecure WebOffice est connecté avec environ 30 TMS et on va continuer les interfaces avec les TMS des éditeurs qu'on ne souhaite pas concurrencer", ajoute Olivier Datri.

EXTENSION DES FONCTIONNALITÉS

Les fournisseurs télématiques étendent le champ fonctionnel de leurs services. AddSecure annonce deux nouveautés en matière de eCMR et de gestion documentaire, en partenariat avec la start-up française SMS Labruyere. Des mises en place pilotes dans des entreprises de transport vont commencer en juin. La connectivité étendue à la remorque et aux équipements permet aussi à la télématique de traiter et transférer les données de charge, des pneus ou des réservoirs, et au conducteur de télécontrôler le semi sur son smartphone. Des systèmes de sécurité à l'aide de verrous digitaux ou de bâches intelligentes peuvent être reliés à l'informatique embarquée pour déclencher des alertes ou le verrouillage à distance. On note également l'apparition chez les fournisseurs de coachs digitaux sous forme d'applications mobiles ou de conseils de conduite affichés sur le tableau de bord. Enfin, la télématique sert de passerelle pour la collecte et la remontée des données techniques permettant de diagnostiquer les véhicules en continu. C'est même la fonction la plus aboutie des systèmes télématiques des constructeurs, qui ont tous entamé la commercialisation de services de maintenance prédictive. ●



Wabco-Transics s'est associé au fabricant de bâches Sioen Industries pour concevoir une solution de sécurisation connectée des marchandises dans les remorques.