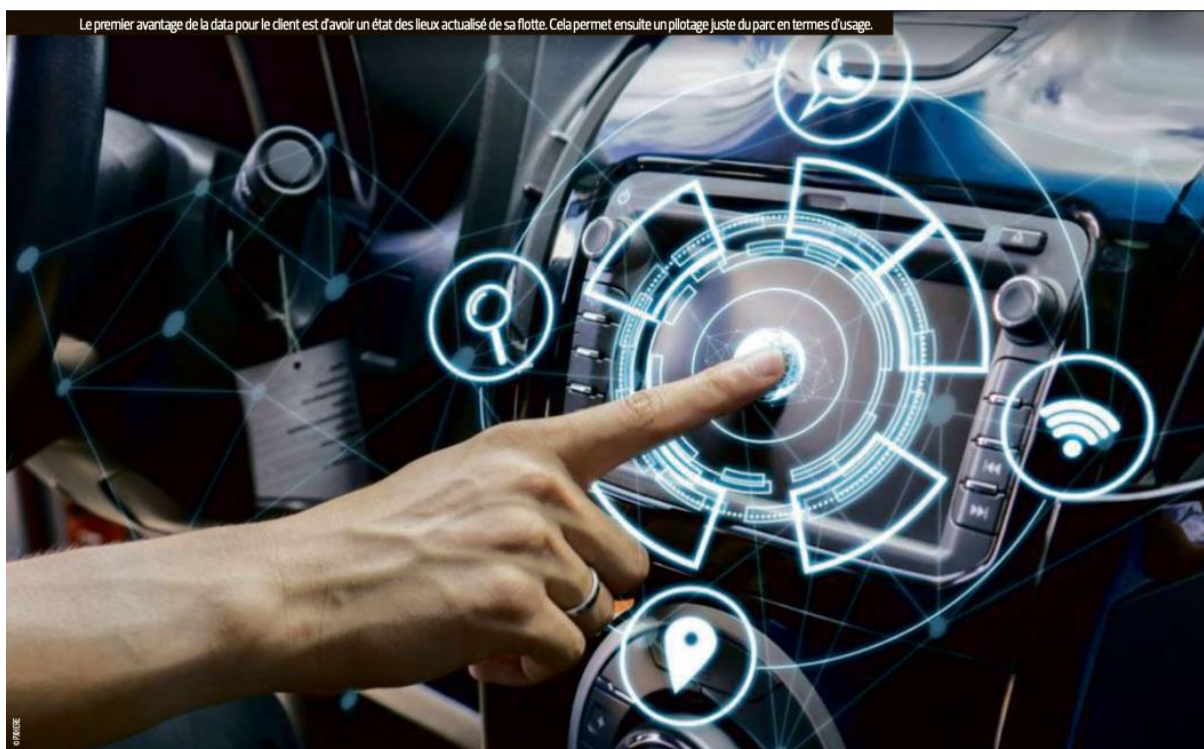


Le premier avantage de la data pour le client est d'avoir un état des lieux actualisé de sa flotte. Cela permet ensuite un pilotage juste du parc en termes d'usage.



Les flottes et la data : des données sous-exploitées ?

Dans un monde où le digital est roi, la donnée fait figure de reine. Le monde des flottes automobiles ne fait pas exception puisque chaque véhicule peut désormais devenir une source d'informations aidant à décrypter les usages de mobilité et à les améliorer. Utile mais sensible, la data doit cependant encore convaincre pour être pleinement profitable à tous.

Il y a encore 5 ou 6 ans, la remontée de données se faisait exclusivement par l'installation de boîtiers embarqués dans les véhicules et les informations perçues (identification, démarrage, accéléromètre, données GPS, le tout horodaté) étaient réduites. Bref, c'était sommaire mais à l'époque où le responsable de parc avait pour métier la gestion de l'activité des itinérants et non la gestion du véhicule

en lui-même, cela suffisait » se souvient Olivier Picard, directeur général d'Océan, spécialiste de la gestion de flotte et filiale à 100 % d'Orange depuis 2019. « Puis est arrivé le CANBUS et aujourd'hui tous les véhicules possèdent un protocole informatique embarqué que l'on écoute pour récu- »

GILLES CYMBALISTA,
directeur Conseil Data
Science & IA chez Umanis.



OLIVIER DUTRECH,
directeur Innovation
du groupe Fraikin.



OLIVIER PICARD,
directeur général
d'Océan.

» *pérer une masse de données beaucoup plus importante. Elles sont d'ailleurs tellement affinées qu'on pourrait savoir si un clignotant ne fonctionne pas, comme si le conducteur passait un contrôle technique quotidien !* », ajoute Olivier Picard. Pour la maintenance prédictive, la collecte de données s'avère donc un outil essentiel. Mais pas seulement. « *Nous souhaitons développer de nouveaux services répondant à de nouveaux besoins et la gestion de la data s'y inscrit pleinement* » concède Olivier Dutrech, directeur Innovation du groupe Fraikin, dont l'activité de loueur de véhicule industriel s'est diversifiée avec l'accélération de la digitalisation. Néanmoins, « *un chiffre brut ne veut pas dire grand-chose. Il est donc important de le contextualiser et de voir son évolution pour piloter la flotte, baisser les coûts, changer de réseau de garages, etc.* » fait valoir Franck Gavand, Data Manager du groupe Fatec, qui concentre plus de 20 ans de données collectées sur 350 000 véhicules. « *Un sacré gisement de data* »

dont l'analyse temporelle permet de « *qualifier le résultat d'une décision prise par le client [...] mais aussi de comparer les cas clients entre eux afin de choisir la meilleure solution* », explicite Franck Gavand. « *La data peut aussi être utilisée dans le domaine de la gestion de qualité avec des indicateurs opérationnels de performances permettant d'optimiser l'expérience utilisateur, de la monitorer et de la facturer en termes d'exploitation* », complète Olivier Dutrech. Une multiplicité de champs d'application induite par la diversité des datas remontées, de celles attendant à l'entretien

prédictif à celles portant sur la consommation énergétique ou la géolocalisation. « *Avec de la data enrichie par des algorithmes, la productivité du véhicule peut s'en trouver améliorée par un gain de productivité jusqu'à 30% lors d'une tournée* », note aussi le directeur Innovation du groupe Fraikin.

COMPRENDRE SA FLOTTE POUR MIEUX LA GÉRER

Par les biais de perfectionnement qu'elle avance, « *la data se place au cœur de la gestion de parc automobile* » formule Bertrand Lamarche, directeur Conseil au sein de Traxall France. Ainsi, « *l'enjeu majeur réside dans la capacité à corréler la data avec les besoins client tandis que l'offre logicielle permet d'étudier les comportements, d'avoir une vision très précise de l'état de la flotte, d'analyser le TCO et, finalement, de créer une base de travail fiable sur l'évolution de la flotte* », poursuit-il. S'équiper devient alors une urgence pour les entreprises et les éditeurs de plateformes de gestion de flotte l'ont bien saisi en misant sur le

EN RÉSUMÉ, LA DATA AIDE À :

- Géolocaliser les véhicules en parc en temps réel
- Paramétrer des alertes sur des points de gestion divers (maintenance, consommation, kilométrage, etc.)
- Organiser l'entretien des véhicules
- Optimiser le cycle de vie des véhicules
- Analyser les types de conduite des salariés pour renforcer la sécurité (formation à l'éco-conduite par exemple)
- Aiguiller les prises de décisions pour la mise en place de plans d'actions comme la transition énergétique d'une flotte

FRANCK GAVAND,
Data Manager
de Fatec Group.



BERTRAND LAMARCHE,
directeur Conseil
au sein de Traxall
France.

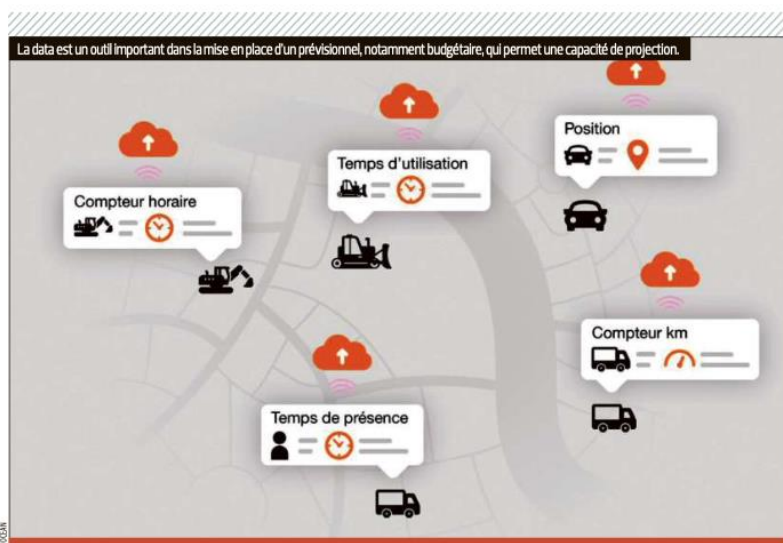


Cloud, une forte intégration du Big Data et l'analytics en temps réel, qui demandent toutefois un haut niveau d'interopérabilité. Pour faciliter l'intégration, il est également possible d'opter pour des outils open source ou pour la solution télématique par l'installation de boîtiers tiers ou

l'utilisation des boîtiers constructeurs – obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2018 sur les nouveaux modèles de véhicules. Néanmoins, « la télématique ne prend en compte que les données issues des boîtiers et non l'entièreté des données nécessaires à la gestion véritable de

la flotte. Elle peut cependant avoir des intérêts pour la gestion multiconducteurs dans le cadre de l'autopartage », souligne Bertrand Lamarche.

Avec le débat autour des quotas d'électrification des flottes, et les nouveaux usages de mobilité des collaborateurs, « c'est en effet l'usage qui sollicite la donnée tandis que la data, c'est pouvoir décrire un phénomène et le comprendre », confirme Gilles Cymbalista, directeur Conseil Data Science & IA chez Umanis, entreprise initialement spécialisée dans la recherche clinique et médicale et qui œuvre désormais pour les constructeurs Stellantis, BMW ou encore Renault. Pour cet expert, « les données en provenance des flottes sont à l'aube du prédictif et principalement descriptives, éloignées du prescriptif et de l'optimisation des ressources. Or, avec la notion de véhicule autonome et les technologies qui progressent sur le partage de la data, les possibilités paraissent infinies. Il va donc falloir, pour les flottes, définir une trajectoire de transformation et sa maturité pour s'inscrire dans l'avancée. » Le contexte actuel mute en effet autour de cinq points cruciaux que sont « le passage d'une consommation de la distribution à une consommation directe avec l'explosion de la vente en ligne notamment ; le pouvoir de la donnée qui va revenir aux fabricants avec l'IOT (internet des objets), créant un nouveau deal du partage de la data ; le fait que la voiture ne sera plus un produit mais un prétexte pour fournir des services à bord ; la dérive de la notion de propriété à celle de location ; et enfin l'électrifica- »



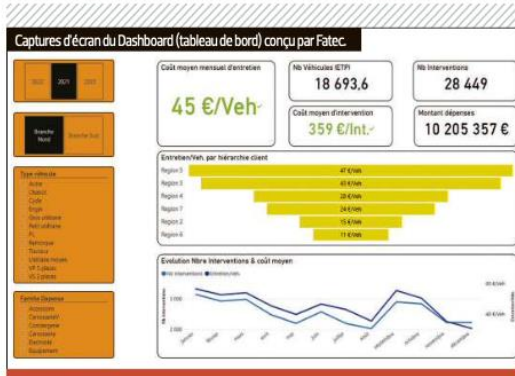
tion totale du parc automobile en 2030», énumère Gilles Cymbalista.

ORIENTER LA CAR POLICY

Dès lors, « en proposant une vision globale de l'utilisation d'une flotte, la data amène à repenser la façon d'utiliser les véhicules et à envisager une transition vers une mobilité plus responsable », observe Franck Gavand de Fatec Group. « Le véhicule électrique est d'ailleurs un axe fort de 2022 pour Océan car, au-delà de la phase de diagnostic et de conversion, il faut accompagner son usage (autonomie, état de la batterie, capacité de charge, etc.) », admet Olivier Picard. Outre le verdissement du parc, la sécurité fait également figure de problématique principale pour les flottes, en témoigne l'éco-conduite, « qui devient pertinente car les données remontées sont réelles et non plus calculées donc approximatives. De même, Océan se penchera sur la remontée de datas d'engins de mobilité alternative et souhaite travailler avec les constructeurs et d'autres acteurs comme les assureurs car nous avons les mêmes clients et nous les servirons mieux en œuvrant ensemble. Bref, c'est tout un écosystème à faire dialoguer », s'enthousiasme le directeur général d'Océan. Ce dernier se voit rejoint par Olivier Dutrech de Fraikin, pour qui « optimiser la data c'est aussi se mettre à jour du point de vue réglementaire et surtout des obligations RH vis-à-vis du temps de repos des conducteurs ou par rapport à la LOM en opérant une réflexion sur l'empreinte environnementale du parc, un gros défi pour les transporteurs en particulier. »

COMMENT INTERPRÉTER LES DONNÉES ET LEUR RICHESSE SANS EMPIÉTER SUR LE RGPD ?

Malheureusement, faire interagir ensemble plusieurs outils qui remontent de la data et enrichissent l'analyse n'est déjà pas forcément aisé techniquement. Mais quand à cela s'ajoute une dimension relative à l'individu, les choses se compliquent d'autant plus. Franck Gavand l'exprime très bien : « avoir beaucoup de données, si on ne sait pas l'exploiter, c'est un inconvénient. En plus d'aider les gestionnaires à sortir de la valeur de ces datas, il y a aussi un facteur humain très important à prendre en considération au moment de collecter et d'exploiter les données. » Pouvant être perçue comme intrusive par certains collaborateurs, la data est donc un instrument de gestion à manier avec précaution. Dans un souci de



LE PLATOONING : UNE SOLUTION MIRACLE POUR LE TRANSPORT ROUTIER ?

Consistant à faire circuler des convois de poids lourds à courte distance l'un de l'autre, le platooning assure, par la voie de la data, que le véhicule de tête soit suivi de manière automatique par l'ensemble des autres camions. Grâce aux systèmes d'aide à la conduite et de communication, le premier chauffeur donne ainsi la conduite à adopter au reste de la colonne, qui se déplace à la même vitesse et à une distance constante. Le peloton se conforme ainsi à un genre de pilotage automatique, même si un chauffeur est présent dans chaque camion constituant ce « train » de transporteurs. Cette pratique, permise par l'amélioration des données remontées et leur transmission en temps réel entre véhicules, offre de nombreux bénéfices. En premier lieu, une réduction de la consommation de carburant et donc des émissions de CO₂, en évitant les freinages intempestifs. Ensuite, une sécurité accrue puisque, malgré un allongement des distances parcourues, les chauffeurs se trouvent moins soumis à la fatigue. Enfin, cet acheminement 2.0 assurerait une meilleure capacité d'occupation des voies. Une aubaine quand on sait que, compte tenu de l'essor des livraisons de e-commerce, le volume de fret mondial devrait doubler dans les trois décennies à venir...

RGPD (règlement européen sur la protection des données personnelles) et de pédagogie, les conducteurs doivent donc être mis au courant des éléments de data qui seront traités avec dans quelle mesure. Pour prévenir les réticences, Océan a quant à lui opté pour la donnée anonymisée. « Souvent, nous vendons aussi nos solutions sans géolocalisation car ce n'est pas un prérequis et nous épaulons nos clients dans leurs échanges avec les IRP (institutions représentatives du personnel) », déclare Olivier Picard. En somme, « la data ne doit pas servir à pister mais participer à une conduite du changement intégrée en entreprise de façon transparente », conclue Olivier Dutrech. D'autant que, si la démarche de disséquer les données des véhicules possède de nombreux avantages déjà cités, le non-respect des règles RGPD expose les entreprises à de lourdes sanctions financières.

SOUS-EXPLOITÉE, LA DATA ?

À cette interrogation épineuse, le directeur Innovation du groupe Fraikin réplique : « tout dépend des objectifs du client. Le traitement de la data impose en



effet d'avoir des profils spécifiques que toutes les entreprises n'ont pas. On passe alors d'un monde où l'objectif était d'utiliser l'information au bon moment à un objectif de faire parler l'information pour maximiser son usage et cela nécessite des compétences de data scientist», assure Olivier Dutrech. De son côté, Bertrand Lamarche imagine que « le point de départ de la sous-exploitation de la data

porté par un minimum de bande passante en attendant la 5G. » Lucide, Olivier Picard reconnaît que « la seule limite c'est le temps. Compte tenu de l'immensité des données disponibles, les attentes des clients deviennent illimitées et nous n'avons pas le temps de développer tout ce qu'ils nous demandent. ». Mais pas de quoi désespérer pour autant ! « Il y a d'autres domaines où la data est exploitée à plein

bien [car] la donnée en tant que tel c'est du plomb. Pour la transformer en or il faut la façonner », métaphorise le Data Manager de Fatec. Attention cependant à l'hétérogénéité des flottes, objecte Olivier Dutrech. « Plusieurs générations de véhicules se côtoient de plusieurs constructeurs et avec plusieurs modes de financement et tout cela n'a jamais été pensé pour communiquer entre eux de façon homogène et normée », alerte le directeur innovation du groupe Fraikin, pour qui « l'enjeu est donc de trouver des plateformes ansmiques ou une capacité de faire parler entre eux ces objets connectés pour en retirer une information la plus exhaustive possible. » Certes, « cela va prendre du temps de mettre tout le monde au diapason mais il est important de s'y atteler, notamment pour faire communiquer les convois de véhicules entre eux avec le platooning (voir encadré) ou pour communiquer avec l'infrastructure urbaine. Le déploiement de la 5G permettra d'ailleurs d'utiliser pleinement le potentiel de la data » prédit Olivier Dutrech ●

Clotilde Gaillard

La data n'est pas une finalité mais un moyen. Et comme tout moyen il faut savoir ce que l'on va en faire.

réside dans l'incapacité à collecter et uniformiser les données. » Gilles Cymbalista pense, lui, que la faute doit être imputée à « la perception des gains parfois floue [puisqu], tant que les données ne sont assainies, il ne semble pas y avoir de retour sur investissement. » Parallèlement, « les utilisateurs ont aussi du mal à se projeter dans l'usage du véhicule de demain car, par définition, l'informatique embarquée a des contraintes en termes de capacité et de rapidité de calculs, sup-

car ces domaines ont plusieurs années d'avance et le secteur de la gestion de flotte rattrape son retard petit à petit. Maintenant la remontée de données se fait plus intelligemment, le tri dans les informations à hiérarchiser est mieux établi », révèle Franck Gavand, optimisme à l'horizon de 2 ou 3 ans. Sans oublier que « la data n'est pas une finalité mais un moyen et comme tout moyen il faut savoir ce que l'on va en faire. Il faut donc y aller progressivement pour faire les choses