



**DOSSIER**

télématique



# UNE EXPERTISE RENFORCÉE DANS LA DONNÉE

Avec l'arrivée de la nouvelle norme d'homologation WLTP, les flottes d'entreprise s'appuient sur la télématique pour optimiser leur TCO. Les télématiciens nouent des accords avec les constructeurs et agrémentent leur métier d'un service de conseil pour mieux accompagner leurs clients dans la gestion des véhicules.





Le monde de la télématique prend un nouveau tournant. Utilisée pour optimiser les coûts des flottes d'entreprise, à travers la remontée d'informations du véhicule, la télématique va jouer un grand rôle avec l'arrivée de WLTP, la nouvelle procédure d'essai mondiale harmonisée des véhicules particuliers et utilitaires légers. Cette norme d'homologation, mise au point par l'Union européenne, sera effective en janvier 2020 pour les VP. Elle consiste à mesurer leur consommation de carburant, l'autonomie électrique, ainsi que les rejets de CO<sub>2</sub> et de polluants, se rapprochant bien plus des données réelles que l'ancienne NEDC. Quel impact pour les véhicules d'entreprise? « *Un même véhicule avec le nouveau calcul aura un niveau de CO<sub>2</sub> significativement supérieur, affirme François Piot, président de l'Observatoire du véhicule d'entreprise (OVE). La fiscalité des véhicules en France est attachée au niveau de CO<sub>2</sub>, comme le bonus-malus, la TVS ou encore la carte grise. L'impact sur le TCO pourrait atteindre 30 %.* » Karen Brunot, directrice marketing et digital d'Arval, le confirme: « *Il y a beaucoup de craintes par rapport à cette norme. Certains véhicules, qui n'ont actuellement pas de malus, pourraient évoluer. Et si la car policy de l'entreprise ne suit pas, cela peut lui coûter cher.* » La télématique prend ainsi tout son sens et les acteurs l'ont bien compris en proposant de nouvelles offres pour aider les entreprises à réduire les coûts liés à leurs véhicules et à faire les bons choix dans leur car policy.

### UN MARCHÉ HISTORIQUEMENT SEGMENTÉ

Historiquement, le marché de la télématique est détenu par les pure players: les télématiciens. TomTom Telematics, Masternaut, Quartix, Verizon Connect, Targa Telematics, Kuantic... tous ont mis au point des boîtiers de seconde monte, se branchant de différentes manières (OBD, bus CAN, batterie) pour récolter les données d'utilisation des véhicules et offrir des services d'optimisation de flotte. L'objectif: faire baisser les coûts de détention (TCO) des véhicules. Ces données sont remontées sur des plateformes SaaS - des logiciels en tant que service - à travers une analyse précise de l'ensemble des informations. De nouveaux acteurs apparaissent, comme Coyote il y a un peu plus d'un an grâce au rachat du groupe Traqueur spécialisé dans la récupération des engins volés. « *Nos services d'alerting, de gestion de flotte et de sécurisation des biens en cas de vol sont regroupés sous le libellé Coyote Business, explique Olivier David, directeur commercial France chez Coyote. Pour le moment, nos clients sont des PME et PMI, mais notre prochaine étape est d'aller chercher les plus grosses flottes.* »

Très rapidement, voyant un marché intéressant se développer, les constructeurs ont joué leurs atouts en proposant des boîtiers de première monte. L'avantage: ils sont branchés directement sur le système du véhicule, ne nécessitent pas de coûts supplémentaires d'installation et remontent les données réelles d'utilisation. On pense notamment aux français PSA et Renault. « *L'apport de notre solution est d'avoir un véhicule*



**Renault, qui avait lancé le service Pro+ Board, revient à l'attaque du marché en proposant sa nouvelle offre Iris Live en partenariat avec le télématicien Kuantic.**

connecté, explique Olivier Emsalem en charge du B-to-B à la direction du service mobilité Free2Move de PSA. *Le client ne fait plus monter le boîtier, le système est garanti et connecté au réseau du véhicule. Il est vraiment connecté au système du véhicule contrairement aux autres.* »

De son côté, Renault, qui avait lancé le service Pro+ Board, revient à l'attaque du marché en proposant sa nouvelle offre Iris Live en partenariat avec le télématicien Kuantic, en charge de son installation. Celle-ci est déclinée en trois niveaux de prestation: le suivi d'activité et la maintenance, l'écoconduite et, enfin, la géolocalisation. Elle est proposée à travers les sociétés Diac Location, Overlease et Renault Parc Entreprises. « *Renault et PSA sont précurseurs du système,*

## La géolocalisation en toute discrétion

Un nouveau boîtier de géolocalisation des véhicules, pensé pour être discret, vient compléter la gamme du télématicien Quartix. Connect & Track ne nécessite pas de faire appel à un technicien pour être mis en place: il suffit de relier ses deux fils électriques à la batterie du véhicule (alimentation de 12 ou 24 V) et le tour est joué!

Cette solution a été pensée pour les entreprises qui disposent dans leur flotte de véhicules de location ou de prestataires temporaires, ce qui nécessite donc de transférer les balises de géolocalisation d'un véhicule à un autre. Comme le boîtier se branche directement sur la batterie, il est beaucoup plus discret que son prédécesseur en prise OBD et plus flexible

que le filaire (qui, lui, demande l'intervention d'un technicien). « *Connect & Track a les avantages de l'OBD sans avoir les inconvénients de la visibilité* », indique Donato Quagliariello, directeur France de Quartix. Cependant, il propose le même niveau de prestation, à savoir le suivi des véhicules en temps réel, le carnet de route

des trajets, l'écoconduite et l'analyse de la conduite ou encore le geofencing (zones/plages horaires obligatoires). « *Nous fournissons toutes les données essentielles au prix le plus agressif du marché* », ajoute-t-il. Les deux offres en auto-installation coûtent entre 9 et 13 euros par véhicule et par mois. Elles ciblent les petites flottes de 5 à 50 véhicules.



**DOSSIER** télématique

commente Olivier Picard, CEO de la division Ocean d'Orange Business Services. *Les autres constructeurs n'ont pas encore ouvert de marché de la donnée du véhicule. Si on veut pouvoir couvrir l'intégralité de la flotte du client, il est préférable d'avoir sa propre technologie.* Certains constructeurs arrivent sur le marché, comme Mercedes qui teste actuellement son offre Connect Business ou BMW ouvrant ses services CarData aux pays européens. Ces boîtiers de première monte récoltant les données brutes du véhicule sonnent-ils le glas de la télématique des pure players ?

**DES PARTENARIATS AVEC LES CONSTRUCTEURS**

Au fil des années, les frontières entre les acteurs s'estompent, laissant la place à des partenariats entre télématiciens et constructeurs. Les principaux télématiciens et loueurs ont créé des passerelles avec les constructeurs français ou sont en cours: Optimum Automotive, Sui-videflotte, Quartix, Verizon Connect, TomTom Telematics, Masternaut, Kuantic, Orange Business Services, Mapping Control, Arval... « *Nous envoyons la donnée où le client le souhaite, ajoute Olivier Emsalem de Free2Move. Nous avons créé des partenariats avec les télématiciens, pour*

*la plupart à la demande du client.* » Ce mélange d'expertises, dont le bénéficiaire final est le client, permet une remontée complète des informations et aux télématiciens de proposer de nouveaux services. En avril, TomTom Telematics a lancé son programme OEM.connect permettant aux constructeurs de se connecter directement à sa plateforme pour bénéficier des solutions Webfleet et Nextfleet. Les véhicules des constructeurs dotés d'un boîtier sont ainsi « nativement » compatibles et leur propriétaire pourra alors accéder aux applications du télématicien. « *Nous avons des accords avec l'ensemble des constructeurs. OEM.connect nous permet de*

**3 QUESTIONS À FRANÇOIS PIOT, président de l'Observatoire du véhicule d'entreprise****De nombreuses offres de télématique fleurissent sur le marché. Comment ce dernier s'articule-t-il ?**

Aujourd'hui, le monde s'organise autour de la donnée et l'automobile n'échappe pas à cette règle générale. Les véhicules génèrent des données. Ces informations, si elles sont fiables, régulières et bien traitées, trouvent une utilisation dans presque toutes les problématiques qui se posent au gestionnaire de flotte. De plus en plus de véhicules sont équipés d'un boîtier en série. Les loueurs commercialisent des boîtiers de deuxième

monte. Et les autres protagonistes structurent leurs informations à la demande en fonction de l'usage (coût, prévention, géolocalisation, organisation des tournées). À l'évidence, une partie de la valeur ajoutée sera liée à des services qui dépendent de la gestion des données (maintenance préventive, assistance, etc.). Les constructeurs, comme les autres opérateurs, voient dans cette valeur ajoutée une opportunité de prendre des parts de marché. Et donc, ils vont se retrouver en concurrence avec d'autres acteurs (loueurs, assureurs, réseau de maintenance indépendant, pneumatique...).

**À qui appartiennent les données d'un véhicule ?**

La Commission européenne, dans un document appelé *Vers une économie européenne*, a établi que la donnée d'un véhicule n'était la propriété de personne. En ce moment, vous avez un grand débat entre les associations des constructeurs, des fournisseurs et des acteurs indépendants de la réparation,

pour savoir qui peut récupérer les données, les détenir et comment. La Commission européenne a été sollicitée pour sortir un cadre réglementaire sur le sujet et trancher entre plusieurs propositions qui lui ont été faites. La première, « Extended vehicle model », serait une solution préconisée par les constructeurs et proposerait que les données brutes du véhicule soient transmises aux serveurs des constructeurs, qu'ils restitueraient à la demande. La deuxième, « On-board telematic platform », collecterait les données brutes auxquelles tous les opérateurs auraient accès pour les traiter comme ils le souhaitent. On ne sait pas comment le débat va être tranché. Dans moins d'un an, on devrait avoir la validation de la Commission pour l'un des deux modèles.

**Quels sont les arguments des acteurs ?**

Le sujet de la sécurité est évoqué par les différentes parties en présence. Celle du véhicule

**« Aujourd'hui, le monde s'organise autour de la donnée et l'automobile n'échappe pas à cette règle générale. »**

– les constructeurs disent que si tout le monde accède aux données sans protection, cela va poser des problèmes de sécurité pour les véhicules, comme pour les données. La position de l'Afcar est de dire qu'on sait assurer la sécurité de la donnée, car on ne fait qu'écouter les données brutes émises. De leur côté, les constructeurs ont ouvert assez largement leur base à Google et Apple pour la commande des smartphones embarqués dans les véhicules. Ce qui montre qu'il existe des solutions sécurisées. Et on ne peut suspecter la Commission européenne de faiblesse, elle qui, par ailleurs, surveille les Gafa de très près.



**DOSSIER**

télématique

récupérer directement les data des boîtiers afin de ne plus avoir à en installer a posteriori», commente Annick Renoux, directrice commerciale de TomTom Telematics. Si la flotte de l'entreprise est composée de véhicules de différents constructeurs et catégories (VP, VUL et PL), l'ensemble des données sera présenté sur la même interface pour en faciliter l'analyse.

**DES EXPERTS DE LA DONNÉE**

Avec les données des constructeurs et celles remontant de leurs propres boîtiers, les télématiciens deviennent très pertinents sur l'utilisation de la donnée: « Nous devenons de plus en plus des spécialistes des data » affirme Annick Renoux de TomTom Telematics. Sans pour autant se passer de leur propre technologie: la société a sorti deux nouveaux boîtiers cette année. Masternaut le confirme: « Nous avons une donnée télématique précise qui s'appuie sur la qualité de nos boîtiers, selon Olivier Mansard, vice-président des ventes chez Masternaut. Celle-ci est optimisée avec un nombre incroyable de capteurs, la lecture des informations à travers le bus CAN, l'accéléromètre et l'analyse de conduite du conducteur. Nous proposons de la donnée fiable. Un télématicien se distingue en France par la qualité et la fiabilité de ses données. » Les informations précises permettent également d'offrir des services de suivi de flotte. « Depuis quelques semaines, nous proposons une solution qui permet



TomTom Telematics a lancé son programme OEM.connect permettant aux constructeurs de se connecter directement à sa plateforme pour bénéficier des solutions Webfleet et Nextfleet.

de remonter des données des chronotachygraphes sur notre plateforme Reveal, commente Amandine Christolhomme de Verizon Connect. Cela permet au gestionnaire de voir si son chauffeur conduit, combien d'heures sur sa journée, s'il est en pause, s'il est en train de charger ou de décharger. Mais aussi de remonter les données à distance lorsque les chauffeurs ne rentrent pas souvent. » TomTom Telematics propose également ce genre de services sous la forme d'une badgeuse embarquée. « Elle mesure le temps de travail, jauge le comportement de conduite du chauffeur, peut lui envoyer des informations pour

**Drivy surfe sur la flotte d'entreprise**

La solution d'autopartage Drivy, destinée aux particuliers, ouvre sa plateforme aux véhicules professionnels, à travers des partenariats avec l'équipementier Valeo et le télématicien Kuantic. Les deux entreprises ont lancé en février une offre 100 % digitale de mobilité partagée, en combinant la solution de déverrouillage du véhicule par smartphone Mov'InBlue (codétenue par Valeo et Capgemini) et la solution télématique - boîtier et plateforme - permettant d'exploiter

les données émanant du véhicule de Kuantic (détenu à 33 % par Valeo). Tout véhicule équipé de cette solution est compatible avec Drivy Open, permettant aux 2,5 millions d'utilisateurs de la plateforme d'autopartage de louer et de retirer un véhicule via leur smartphone, sans passer par la remise des clés par le propriétaire. Les véhicules d'entreprise non utilisés les week-ends pourront ainsi être rentabilisés. Pour compléter ce partenariat technologique avec Mov'InBlue, Kuantic

et Drivy ont lancé une offre d'autopartage destinée aux gestionnaires de flotte en leur permettant de mettre à disposition de la communauté Drivy leurs véhicules. « Drivy propose aux gestionnaires de parc de se faire équiper de nos systèmes via un abonnement incluant l'installation du matériel, sa location et l'accès à la plateforme de réservation », ajoute Samuel Vals, directeur des opérations de Kuantic. Actuellement, 3 000 véhicules de flottes professionnelles sont

disponibles sur Drivy dans 6 pays. L'entreprise met d'ailleurs en avant que les revenus issus de cette activité d'autopartage les week-ends permettent de réduire le coût total de détention jusqu'à 60 % dans des zones à forte demande. Pour les entreprises ne souhaitant pas prendre en charge la gestion opérationnelle de l'activité, Drivy met à disposition un réseau de partenaires capables de gérer les locations sur la plateforme en dehors des heures ouvrées.





lui dire d'aller voir un client avant son rendez-vous», souligne Annick Renoux. Le télématicien Suivideflotte.net a sorti un nouvel outil en juin : un module pour prévenir l'heure d'arrivée des véhicules. « L'idée est d'envoyer au client final une notification pour dire l'heure précise à laquelle le professionnel (technicien, livreur...) passera et non pas fournir un créneau horaire », détaille Julien Rousseau, directeur général de Suivideflotte.net.

De plus, les données télématiques ne sont pas une chasse gardée : chaque télématicien propose une API, une interface de programmation applicative, permettant d'accéder à ses services à travers une autre plateforme. « En général, le gestionnaire de flotte préfère avoir tous les services sur une même plateforme, ajoute la représentante de TomTom Telematics. Si un autre outil de gestion interne le satisfait et qu'il a besoin de notre service, l'API suffit. Toutes les données sont traitées et sélectionnées. »

#### DES SERVICES DE CONSEIL

La mission première d'un télématicien est la collecte de données pour l'analyse fine de l'activité d'une flotte. Mais grâce à leur expertise dans le domaine, la plupart d'entre eux proposent des services de conseil aux gestionnaires pour les accompagner dans le choix de leur car policy. « Plus le hub de data est riche, plus les algorithmes que l'on fait tourner sont puissants, explique Daniel Vassallucci, CEO d'Optimum Automotive. Une fois qu'on a les données, on travaille avec les gestionnaires de parc pour exploiter au maximum les informations et

les aider à prendre les bonnes décisions. » L'entreprise dispose depuis moins d'un an d'un centre de conseil à travers lequel un gestionnaire va retrouver des rapports d'activité, les choses à faire sur le moyen et le long terme. L'ensemble des sujets à traiter est classifié. « Ce centre le conseille sur les actions à mener pour compresser le TCO », ajoute le représentant.

Certains télématiciens engagent des groupes d'experts de la donnée, comme c'est le cas de Masternaut. « Pour accompagner nos clients, nous avons créé des équipes Catalytix – une contraction de catalyseur et analytique – composées de consultants et de professionnels du service, qui vont aider les clients à déployer leurs outils, détaille Olivier Mansard de Masternaut. La science des données va permettre d'analyser les cas d'usage, les challenges de l'entreprise et la gestion des flottes pour assister nos clients dans leurs décisions pouvant être lourdes de conséquences, comme la transition vers l'électrique. » Les services de conseil vont, en effet, permettre au gestionnaire d'analyser l'utilisation de l'ensemble de ses véhicules de flotte en détectant précisément quels sont ceux les moins utilisés ou qui réalisent des trajets sur lesquels un véhicule électrique serait plus pertinent. « Aujourd'hui encore, certains clients achètent quelques véhicules électriques sans véritable projet de transformation associé, confie Olivier Mansard. Mais on constate qu'avec la télématique, on peut dire précisément combien de véhicules peuvent devenir électriques et les modèles adaptés en fonction des besoins. Grâce aux données

et à leur exploitation par les clients, on peut les aider dans leur transition vers une flotte verte. » L'entreprise travaille sur des données anonymisées de clients pour faire des analyses et les aider à détecter ce qui peut être modifié. Arval a également mis cette démarche en place, à travers son approche SMART, pour Sustainable Mobility And Responsibility Targets. « Le programme est centré sur la manière dont on développe la mobilité verte. On aide l'entreprise à définir son ambition en matière de stratégie, à faire un benchmark sectoriel, à analyser la flotte, puis à déterminer le coût global de la détention des véhicules pour étudier les différentes possibilités de mobilité », livre Karen Brunot.

#### DES SERVICES POUR L'ÉLECTRIQUE

Certains acteurs travaillent sur les services autour du verdissement des flottes. C'est le cas de PSA qui souhaite proposer, directement depuis le smartphone ou le véhicule, de payer sa recharge de voiture et de connaître l'emplacement des points de recharge pour pouvoir planifier à l'avance ses trajets pour être serein. « Ce service sortira avant la fin de l'année et permettra d'avoir une expérience globale pour assurer son autonomie », affirme Olivier Emsalem. Le télématicien Suivideflotte.net s'affaire également sur de nouvelles prestations électriques pour la fin de l'année, notamment pour apporter de l'information sur le véhicule électrique, comme le niveau de charge. « Cette dernière ne semble pas être une chose aisée », affirme Jad Tabet, responsable business chez Targa Telematics France et Scandinavie, qui développe une approche de la gestion de l'électrique. « La gestion de la recharge est un véritable problème, il faut avoir la connaissance de la gestion de la batterie, car celle-ci a un impact sur l'opérationnel au quotidien. » L'homme explique qu'un mauvais cycle de recharge peut avoir une répercussion sur la durée de vie de la batterie, qui représente un coût important dans le véhicule. Il ajoute : « On travaille avec des constructeurs de batteries pour exploiter les données issues de ces dernières. » Ces informations permettront de mieux gérer les flottes de véhicules électriques qui devraient bientôt peupler les parcs. La transition énergétique des flottes est au cœur des problématiques des gestionnaires, souhaitant mettre en œuvre tout ce qui est possible pour minimiser l'impact des lois et des normes réglementaires sur leur TCO. SF

## La mission première d'un télématicien est la collecte de données pour l'analyse fine de l'activité d'une flotte.

