



## Dossier flottes automobiles

# Télématique embarquée

# French connexion

*La télématique embarquée est en train de révolutionner la gestion des flottes automobiles tout comme l'offre des constructeurs, notamment français. A tel point qu'elle pourrait complètement modifier la physionomie et la définition même du parc automobile des entreprises.*

**L**e diable se cache dans les détails. Et en ce qui concerne la gestion de flotte, les économies aussi. Si les gestionnaires ont depuis longtemps intégré la problématique du Total Cost of Ownership (TCO, ou coût global de détention), qui prend en compte la facture globale d'un véhicule (coût d'achat ou loyer de location longue durée, prix de l'assurance, du carburant, de l'entretien, etc.), ils s'intéressent de plus en plus à la notion de Total Cost of Mobility (TCM, ou coût global de mobilité), qui ajoute notamment le paramètre du comportement du conducteur. Et les chiffres sont éloquentes, puisque le style de conduite d'un collaborateur peut, selon les estimations de l'Observatoire du véhicule d'entreprise, « majorer de 20 à 50 % la note ». En effet, le comportement au volant d'un salarié a une influence directe sur la consommation, l'entretien du véhicule, les pneumatiques (qui représentent 3 % en moyenne du TCO), les frais de remise en état et de restitution d'une voiture de location, le coût de gestion des amendes ou encore le montant des primes d'assurance, calculé en fonction du taux de sinistralité d'un parc. Et l'attitude au volant des collaborateurs peut même avoir des effets insoupçonnés, si l'on en croit les résultats d'une enquête réalisée par TomTom Telematics : 47 % des Français se-



Dossier coordonné  
par Caroline Brun,  
Agence Forum News.  
Rédaction  
Alexandre Zalewski

raient moins enclins à traiter avec les entreprises dont les chauffeurs adoptent une conduite peu prudente et incivile.

Remonter les informations sur la manière dont le véhicule est utilisé devient donc un enjeu crucial pour les gestionnaires. La généralisation des systèmes de géolocalisation a apporté une première réponse. « C'est une demande très ancienne

des entreprises qui utilisent des véhicules de service ou des utilitaires pour optimiser les tournées », explique Fabrice Denoual, directeur général adjoint stratégie et développement d'ALD Automotive, un des leaders de la location longue durée. « Et cela se justifie notamment pour la protection des marchandises transportées, ou pour savoir si un véhicule de société est



## Les françaises donnent le la de la data

### CITROËN DS5 BLUEHDI 150

Si la Peugeot 508 respecte tous les codes de la berline statutaire, sa cousine la DS5 préfère jouer la carte de l'originalité, au moins pour le design. Pour ce qui est des équipements, on retrouve l'aide au stationnement, les rétroviseurs rabattables électriquement, la DS Connect Box (l'appel d'urgence du groupe PSA, qui sera obligatoire sur tous les modèles neufs en 2018) et le Citroën Connect Fleet Management, qui a les mêmes particularités que son homologue de chez Peugeot.

**33 700 euros, 103 g/CO<sub>2</sub>/km.**



### PEUGEOT 508 2.0 BLUEHDI 150

La référence française du moment en matière de berline est aussi une des premières voitures pensées pour les flottes avec le système Peugeot Connect Fleet Management. Il s'agit d'un boîtier directement branché au bus Controller Area Network (CAN) qui contient toutes les données électroniques du véhicule. Le gestionnaire peut ainsi avoir accès à toutes les informations utiles de base (kilométrage, consommation, alertes mécaniques, maintenance, etc.) ainsi qu'à celles sur la conduite et sur la géolocalisation du véhicule.

**32 550 euros, 105 g/CO<sub>2</sub>/km.**

### RENAULT TALISMAN DCI 110

Avec sa nouvelle berline, le constructeur au losange, qui vend pratiquement la moitié de ses véhicules aux flottes d'entreprise, n'a pas seulement cherché à choyer le conducteur. Il a aussi pensé au gestionnaire de flotte, avec le système Pro+ Board, un boîtier directement branché au bus CAN. Comme chez le concurrent PSA, le gestionnaire peut ainsi avoir accès à toutes les données réelles du véhicule (kilométrage, consommation, etc.), avec une option supplémentaire : il peut acheter les données brutes, sans utiliser l'interface du constructeur, pour les exploiter sur son propre système (ou celui d'un loueur).

**31 300 euros, 97 g/CO<sub>2</sub>/km.**





*bien utilisé uniquement pendant les heures de travail, poursuit Rémy Josseume, avocat en droit routier. Mais la géolocalisation pose des problèmes concernant la vie privée du collaborateur et est encore très souvent assimilée au "flicage" des salariés. » Pour l'avocat, la géolocalisation ne pose pas réellement de problème, « dès lors qu'elle n'est pas utilisée à l'insu des salariés et s'il y a eu une déclaration à la Cnil ainsi qu'aux représentants du personnel ».*

Mais la problématique de la vie privée « reste encore aujourd'hui un frein majeur à l'adoption de systèmes connectés au sein des entreprises », analyse Fabrice Denoual. Les lignes commencent à bouger puisque, désormais, les éditeurs de solutions de *fleet management* s'appuient sur des données sans géolocalisation. « La géolocalisation ne s'adresse qu'aux 10 à 15 % des flottes qui ont besoin de faire de l'optimisation de tournées », détaille Daniel Vassallucci, dirigeant de Mapping Control. Plutôt que de connaître à un instant précis où se situent leurs véhicules, les gestionnaires ont besoin de données qui vont permettre de réduire les coûts. « Prenez la problématique du kilométrage. C'était une donnée qui remontait au gestionnaire par mode déclaratif : le conducteur transmettait lui-même son relevé kilométrique, avec toutes les erreurs et les oublis que cela peut induire sur une flotte qui comprend plusieurs centaines de véhicules, poursuit Daniel Vassallucci. Pourtant, cette donnée de base permet de savoir si une berline en location longue durée est sous ou sur-utilisée, ce qui, dans les deux cas, coûte de l'argent à l'entreprise. »

### L'équipement télématique à 3 euros par mois

Conséquence logique : le marché de la télématique embarquée et de la restitution de données commence à se structurer. D'un côté, les indépendants, comme Mapping Control, Masternaut ou Infoparc, qui proposent des solutions globales aux gestionnaires. « Notre offre est basée sur plusieurs modules, qui répondent à des problématiques différentes, détaille Daniel Vassallucci.

## Le tableau de bord 2015

**Le marché des véhicules d'entreprise est en pleine effervescence.** Après une année 2015 record – hausse des immatriculations de 6,3 %, à 730 763 unités, utilitaires compris –, le premier trimestre 2016 a confirmé le dynamisme enregistré l'an dernier, avec une hausse des immatriculations de 11,1 %, à 196 812 unités.

**Dans ce contexte, le match diesel-essence reste largement favorable au diesel,** dont la part de marché atteint 84,89 % au total (véhicules utilitaires et véhicules particuliers) et même 77,14 % pour les véhicules particuliers. Mais l'hégémonie sans partage du diesel est lentement mais sûrement remise en cause, alors même que la fiscalité lui reste très avantageuse, avec la TVA déductible sur ce type de carburant. Le parc essence continue de grignoter des parts de marché. Pour les véhicules particuliers, les immatriculations essence sont en hausse de 37,7 % sur les trois premiers mois de l'année et dépassent pour la première fois les 18 % de parts de marché. Entre la convergence programmée des prix de l'essence et du diesel et les nouvelles motorisations

développées par les constructeurs, l'essence séduit de plus en plus les gestionnaires dont les véhicules roulent moins de 15 000 kilomètres par an.

### L'électrique fait également partie des énergies gagnantes de ce début d'année.

Après une hausse de 20 % des immatriculations en 2015, le nombre de véhicules électriques immatriculés sur les trois premiers mois de 2016 a progressé de 35,4 %, même si la « *fée électricité* » ne représente encore que 1 % du total du parc de flottes en France.

### Les grands perdants de 2016 sont les véhicules hybrides.

Le gouvernement a en effet décidé de réduire drastiquement les bonus accordés jusque-là. Le bonus pour une hybride rechargeable est ainsi passé de 4 000 à 1 000 euros, celui pour une hybride non rechargeable de 2 000 à 750 euros, et les bonus sur l'hybridation diesel ont complètement disparu. La décision a eu des effets immédiats, ralentissant la hausse des immatriculations à 11,5 % sur les trois premiers mois de l'année, contre 63,5 % au dernier trimestre de 2015.

### CHIFFRES

5 à 15%

Economies de carburant estimées avec les outils de télématique embarquée.

91%

Part des conducteurs souhaitant pouvoir arrêter l'envoi de données s'ils le souhaitent.

*Cela va du suivi technique, qui permet de prévoir en amont les révisions et l'entretien du véhicule, à la gestion des contrats de location, en passant par l'écoconduite et l'auto-partage. Chaque gestionnaire choisit le service dont il a besoin. » Un marché juteux qui intéresse d'autres acteurs, et notamment les poids lourds de la location longue durée. Arval, qui gère ainsi 300 000 véhicules en France et près de 1 million dans le monde, a adopté une politique agressive en la matière, avec une offre à 3 euros par mois et par véhicule. « Nous pensons que d'ici à 2020 tous les véhicules seront connectés, explique Arnaud Villeger, directeur marketing d'Arval France. Et si nous avons décidé de baisser les prix, c'est parce que nous, en tant que loueur, avons tout à gagner à connecter nos véhicules. » Ainsi, Arval estime compenser le manque à gagner sur le prix de l'équipement télématique (la solution Arval Active Link était auparavant factu-*

*rée 15 euros par mois et par véhicule) par les économies réalisées par le loueur. « Grâce à la remontée des données kilométriques notamment, nous assurons un meilleur suivi de nos véhicules et nous pouvons prévenir les problèmes de casse », poursuit Arnaud Villeger. Même les constructeurs, pour qui les flottes représentent parfois 50 % de leurs ventes, s'y sont mis et proposent désormais des solutions en « première monte ». Chez les français, Renault a été le premier à dégaîner, avec sa solution Pro+ Board, lancée il y a un an et demi. « C'était une vraie demande de nos clients, qui cherchaient le moyen de réduire la consommation de carburant au sein de leur parc », explique Thibault Paland, directeur général adjoint de Renault Parc Entreprises. Pour lui, l'avantage de Pro+ Board réside principalement dans le fait que les informations sont collectées directement sur le bus CAN, où sont rassemblées toutes les don-*



## Un volant dans son smartphone



### FORD MONDEO 2.0 TDCI 150

Ford renouvelle cette année son système SYNC Connect et donne encore plus de pouvoirs à votre smartphone. Le système SYNC permettait au conducteur d'utiliser son téléphone via des commandes vocales, afin d'éviter d'avoir à lâcher les mains du volant. Il lui

permettra désormais en plus de déverrouiller les portes, de faire démarrer le véhicule ou d'en vérifier son niveau de carburant depuis un smartphone. De quoi gagner de précieuses minutes entre deux rendez-vous.

**30 450 euros, 107 g/CO<sub>2</sub>/km.**

### MERCEDES CLASSE E

Land Rover transforme les téléphones en télécommandes. Mercedes préfère en faire des baguettes magiques. Il suffit de faire un mouvement circulaire continu sur l'application dédiée de son téléphone pour que la nouvelle Classe E se mette en mouvement et se gare toute

seule. Magique, tout comme le Drive Pilot qui lui permet de rouler sur autoroute sans qu'on ait besoin de mettre les mains sur le volant et qui préfigure la voiture autonome de demain.

**A partir de 47 350 euros et 112 g/CO<sub>2</sub>/km.**



nées électroniques de la voiture, contrairement aux autres solutions, qui se basent soit sur des données GPS, moins précises, ou qui se branchent sur la prise « On Board Diagnostic » du tableau de bord, avec le risque d'interférer avec l'électronique du véhicule. Ce qui signifie, si le système n'est pas homologué par le constructeur, que la garantie ne s'appliquera pas en cas de pépin... Même chose chez PSA, qui s'est associé à Kuantic et à Ocean pour proposer un boîtier de première monte permettant de faire remonter une quinzaine d'indicateurs. « Nous pouvons analyser précisément le style de conduite d'un collaborateur en recueillant les données sur les accélérations, le freinage et les vitesses de passage en courbe », explique Stéphane Chaussat, directeur des opérations à Kuantic. Tous les opérateurs proposent ainsi des modules d'éco-conduite qui offrent la possibilité aux gestionnaires d'organiser des challenges entre collaborateurs. Et selon Thibault Paland, la télématique ira encore plus loin dans un



### LAND ROVER EVOQUE 2.0 TD4 150

avenir proche. « Aujourd'hui, la télématique sert principalement à faire remonter des informations au gestionnaire. Bientôt, cela sera transféré également directement à l'utilisateur, pour qu'il puisse adapter sa conduite. » L'ère de la conduite assistée a bel et bien commencé... ■ Alexandre Zalewski

Land Rover a fait un retour remarqué sur le marché des flottes, notamment grâce à son petit Evoque, qui n'a plus rien à voir avec l'antique Defender. La marque est même devenue une référence en matière de connectivité et a présenté il y a quelques mois une application qui fait d'un smartphone une véritable télécommande permettant de faire avancer, reculer et tourner le véhicule. On pourra faire des manœuvres sensibles sans avoir besoin d'être guidé par une tierce personne.

**39 800 euros, 125 g/CO<sub>2</sub>/km.**