

La cartographie numérique, démocratisée auprès du grand public par des applications comme Google Maps, est arrivée à maturité tout comme la géolocalisation dans le monde des entreprises. L'avenir des applications géographiques, désormais dans le cloud, réside désormais dans l'intégration à des solutions de gestion globale. Un secteur de niche qui a une belle "carte" à jouer. # Olivier Fabes

# LES APPLICATIONS GÉOGRAPHIQUES MONTENT EN GAMME

**M**ême s'il y a pu y avoir quelques faillites de sociétés qui jouaient essentiellement la "carte" des prix bas (alors que les cartes numériques basiques sont désormais gratuites), le secteur de la télématique et tous ses dérivés (télémaintenance, planification des tournées des techniciens, fleet management, etc.), extrêmement fragmenté, se porte plutôt bien, très bien même. Transics (1), le leader du marché en Europe, basé à Ypres, a connu une croissance (hors acquisitions) de plus de 13% en 2011. TomTom, par ailleurs en mauvaise posture financière, se console un peu en voyant que sa division Business Solutions enregistre aussi des croissances à 2 chiffres. Et du côté de Naur, une petite société

spécialisée comme Market-IP fondée en 2001, a connu un doublement de son chiffre d'affaires ces 3 dernières années et emploie désormais une quinzaine de personnes. "Depuis 2 ans, de plus en plus de grosses organisations

ont compris dans le secteur public (des villes ou des intercommunales), rédigent des appels d'offres", constate Arnaud Stordeur, le fondateur de Market-IP.

Un nombre croissant d'entreprises et de pouvoirs publics voient en effet dans les applications géographiques un moyen de contrôler les coûts de leurs actifs mo-



biles, d'augmenter leur productivité et d'améliorer leur niveau de service à la clientèle, en tenant par exemple leurs promesses de livraison. La sécurité (dispositif antivol, télémaintenance de sites difficiles d'accès) constitue également un atout important, tout comme le respect des contraintes légales (taxes CO2, primes de mobilité, etc.). A cet enjeu de mobilité, s'ajoute le fait que les technologies sont désormais matures et plus abordables. Le coût d'un transfert de données par GPRS n'est plus un frein majeur, alors qu'il y a quelques années les communications se faisaient encore essentiellement par SMS.

"La géolocalisation constitue toujours le gros du marché, mais s'y ajoutent de nouvelles fonctionnalités. Là où on faisait du simple tracking de machines ou véhicules basé sur le fonctionnement du moteur, on ajoute désormais tout un volet de communication interactive avec le chauffeur. La planification géographique permet désormais aux techniciens de service après-vente par exemple d'optimiser leurs tournées", poursuit Arnaud Storder. Une autre évolution consiste à croiser les données de mobilité pour enregistrer les temps de travail (moyennant bien sûr une législation stricte sur le respect de la vie privée) et remonter ensuite les informations vers des systèmes de gestion et/ou de facturation.

### Compagnies d'assurances

Un autre nouveau champ d'application concerne l'analyse du comportement de conduite du chauffeur, dans un but d'économies de carburant (ecodriving), mais aussi de sécurité. Moyennant l'installation d'un petit boîtier à l'intérieur du véhicule (et l'assentiment du pilote), un tiers peut compiler toute une série d'informations sur le type de conduite, la vitesse moyenne, les freinages, etc. Il y a quelques mois, TomTom signait un accord avec une société d'assurances britannique (Metaquote), qui propose de moduler les primes d'assurances de ses clients en fonction de leur comportement de conduite (et donc leur probabilité d'accident). La compagnie

d'assurances Zurich mène également des expériences dans ce domaine.

Dans le domaine de la sécurité routière, la Commission européenne veut imposer à tous les Etats membres d'ici 2015 d'adapter leurs services de secours et à tous les constructeurs d'équiper leurs véhicules du système eCall (appel d'urgence automatique). Les marques automobiles pourraient également enfin concrétiser des projets dans le domaine du diagnostic à distance.

De telles applications sectorielles permettent aux applications géographiques de monter dans l'échelle de valeur. Mais globalement, le secteur n'en est encore toutefois qu'aux prémices d'une intégration de la donnée géographique aux systèmes ERP. Il y a par exemple très peu d'intégrateurs spécialisés dans les ERP spécifiques pour le transport ou le service après-vente. "Mais l'avenir du marché de la géolocalisation se trouve clairement dans l'intégration à des solutions de gestion plus globale, que ce soit des ressources humaines, des stocks ou des flottes de véhicules", est convaincu Arnaud Storder.

### Dans le cloud

L'intégration aux systèmes informatiques d'entreprise pourrait être facilitée par le fait que la plupart des applications géographiques sont désormais disponibles dans le cloud. Market-IP propose par exemple une solution de géoplanning sous la forme de Software as a Service (SaaS), avec un

investissement de départ moins lourd pour le client. Traffic Stats, une application de TomTom utilisée par les pouvoirs publics (notamment la Région flamande) pour optimiser les politiques de mobilité, est également disponible par

un portail web. "Auparavant, une PME qui voulait se doter d'une solution de fleet management devait investir dans un logiciel coûteux, pas toujours facile à intégrer à son infrastructure. Désormais, elle peut se connecter à une application com-

me Webfleet, dans le cloud. Il y a même des applications d'entrée de gamme disponibles sur iPad ou iPhone", fait remarquer George de Boer, senior manager business development chez TomTom Business Solutions.

## DU PÉTROLE D'OMAN OU LISIER FLAMAND

Quelques exemples d'applications basées sur la géolocalisation.

- ▶ Le spécialiste belge du dragage DEME utilise des logiciels de géolocalisation pour faire le monitoring à distance de ses activités de chargement/déchargement, notamment dans le Golfe persique. Les navires sont équipés de boîtiers qui transmettent les données via communication satellite.
- ▶ En plein désert d'Oman, les pompes à pétrole des stations de forage peuvent être actionnées ou neutralisées par un système de télémaintenance qui compile des données cartographiques.
- ▶ En Flandre, les remorques des transporteurs de lisier sont équipées de systèmes téléométriques permettant aux autorités de suivre en temps réel et sur une carte les opérations de chargement et déchargement de lisier. La Région flamande délivre ainsi ses autorisations en temps réel. Tous les fournisseurs agréés sont d'ailleurs obligés d'équiper leurs camions d'un tel système de géolocalisation.
- ▶ La compagnie d'assurances suisse Zurich et la britannique Metaquote sont pionnières dans l'utilisation de systèmes embarqués pour adapter les primes en fonction du comportement de conduite du chauffeur.
- ▶ L'optimisation des temps de transport par une meilleure planification reste un des principaux moteurs des applications géographiques. Le groupe louvaniste Aveve, spécialisée dans les produits pour l'agriculture et l'horticulture, a récemment équipé une quarantaine de tracteurs et camions de sa maison-mère et de sa filiale Dumoulin (fourrage pour le bétail de la solution CarCube de Punch Telematix (qui, après avoir racheté la défunte Acunia il y a quelques années, a intégré le groupe américain Trimble). Cet ordinateur de bord permet de limiter les temps d'attente chez les clients, en calculant exactement l'heure d'arrivée des camions, et de réaliser des économies de carburant en rappelant à l'ordre les chauffeurs qui laisseraient tourner trop longtemps leur moteur à l'arrêt. Dumoulin estime pouvoir économiser 5 litres aux 100km. Le calcul de la paie des chauffeurs se base également sur les données transférées par l'ordinateur de bord.

**"Auparavant, une PME qui voulait se doter d'une solution de fleet management devait investir dans un logiciel coûteux, pas toujours facile à intégrer à son infrastructure. Désormais, elle peut se connecter à une application dans le cloud."**

GEORGE DE BOER (TomTom Business Solutions)





► Au niveau du hardware, les boîtiers GPS embarqués dans les camions prennent de plus en plus la forme d'ordinateurs de bord, plus communicants et donc plus facilement intégrables à des systèmes de gestion plus large. Interrogé par le magazine spécialisé Truck Business, l'analyste Frank Leveque (Frost & Sullivan) prévoit que la proportion de poids lourds équipés de véritables systèmes télématiques va grimper de 13,5% en 2009 à 22% en

2015, alors que les boîtiers basiques de track & trace vont baisser de 39% à 27%.

“La géolocalisation constitue toujours le gros du marché, mais s’y ajoutent de nouvelles fonctionnalités. Là où on faisait du simple tracking de machines ou véhicules sur le fonctionnement du moteur, on ajoute désormais tout un volet de communication interactive avec le chauffeur.”

ARNAUD STORDER, CEO et fondateur de Market-IP

### Des smartphones dans les camions?

Les smartphones pourraient d'ailleurs remplir le rôle de ces systèmes télématiques, du moins pour la gestion de petites flottes de véhicules. Transics a par exemple dévoilé il y a quelques semaines TX-Smart, une nouvelle application Android destinée à aider les transporteurs à échanger des informations avec leurs sous-traitants. La solution smartphone est commercialisée avec un système de facturation selon l'usage, qui la rend attrayante pour les transporteurs qui n'en ont besoin qu'occasionnellement.

Cette application mobile sur

smartphone permet l'identification des véhicules, la sélection des véhicules, l'échange de messages texte, la gestion des chauffeurs, messages de planification et la mise à disposition des informations sur les paliers de détail des dommages sur les marchandises. #

[1] Transics fait pour l'instant d'une OPA amicale de la part d'un véhicule financier du groupe certains actionnaires. #

## Un Google Street View pour entreprise

Des photos à 360° à partir de véhicules qui sillonnent les rues, la société néerlandaise Cyclomedia en fait depuis 30 ans. À l'en croire, Google Street View est surtout une aubaine, qui a fait prendre conscience aux pouvoirs publics et entreprises des avantages des bases de données d'images pour mieux gérer leurs actifs.

Cyclomedia n'est pas à proprement parler un fournisseur de logiciels géographiques, mais la valeur ajoutée de ces 'cycloramas' (des photos panoramiques à 360°) est de pouvoir s'intégrer à des systèmes d'informations géographiques et ainsi faciliter la visualisation de divers objets (bâtiments, panneaux routiers, travaux, etc.) sur une carte. Afin ensuite de mieux les gérer ou d'en assurer la maintenance. “Il y a 5 ans, il était encore relativement compliqué d'expliquer ce que nous faisons.



Désormais, à une réunion de famille, il suffit de dire que nous sommes une version haut de gamme de Google Street View,” plaisante Joeri Keijzers, en charge du business development chez Cyclomedia.

La petite société néerlandaise se

différencie du géant américain par le niveau de précision de ces photos (pas de décalage ou raccords) et surtout par la possibilité de non seulement voir l'image, mais d'interagir avec elle. Cyclomedia a par exemple développé des algorithmes qui permettent de mesurer les vo-

lumes d'un bâtiment sur une photo. L'application est utilisée par des financiers pour évaluer des biens immobiliers d'entreprise. Cyclomedia travaille également avec l'intégrateur tech qui a réalisé pour la Région flamande une base de données d'images de tous les panneaux en Flandre (quelques milliers d'objets). Cet inventaire permet aux autorités de remonter des informations cohérentes communes, dans le cadre de la politique de mobilité.

### Cloud et 3D

Au niveau technologique, Cyclomedia permettait déjà d'accéder à des bases de données d'images bien avant que ne soit à la mode. L'application Spotter confirme cette tendance, tout comme la demande de visualisation en 3D. #