

Le rôle **crucial** des données dans la gestion de flotte

Guide 2026



Sommaire

Préface	3
1. À qui avons-nous parlé ?	4
2. À qui appartiennent ces données ?	5
3. Le kilométrage n'est plus la mesure qui compte	7
4. De la mesure à la gestion	11
- Personnalisation	11
- Coûts de recharge et contrôle	12
- Sécurité	15
- CO2 et répartition modale	16
5. Optimiste quant à l'IA, mais avec prudence	18
6. Le droit de conduire anonymement	21
7. Cinq leçons	24
8. Comment Mbrella peut aider	25
Contact	28

Préface

La gestion de flotte a davantage évolué au cours des deux dernières années que durant la décennie précédente.

L'instabilité géopolitique a poussé les prix du pétrole à des sommets historiques. Le Brent a atteint un pic de 118 dollars le baril en mars 2026. Les gestionnaires de flotte qui roulent encore avec des véhicules à carburant fossile le ressentent directement dans leurs coûts. Ceux qui sont passés partiellement ou totalement à l'électrique sont moins dépendants de ces fluctuations, mais font immédiatement face à un nouveau défi.

En 2025, 65% des voitures de société nouvellement immatriculées en Belgique étaient entièrement électriques. Au premier trimestre 2026, ce chiffre est monté à 78% (source : Partena). Chaque session de recharge, cycle de batterie et kilomètre parcouru génère des données qu'une carte carburant ne pourrait jamais fournir. Les données ne sont plus le problème, c'est ce que vous en faites qui compte.

Entre-temps, la nouvelle législation a placé la barre plus haut que jamais. La CSRD oblige les entreprises à cartographier et réduire leurs émissions de CO2 liées aux déplacements domicile-travail. Qu'ils l'aient choisi ou non, les gestionnaires de flotte sont devenus des responsables du développement durable.

L'Intelligence Artificielle évolue également à une vitesse fulgurante. De la détection d'anomalies dans les coûts de recharge à la prévision budgétaire : ce qui semblait expérimental l'année dernière est déjà une pratique quotidienne chez les pionniers aujourd'hui.

Pour la réalisation de cet e-book, nous avons parlé avec des gestionnaires de flotte de Proximus, BDO, Nestlé, Port d'Anvers-Bruges et une grande multinationale FMCG. Ils partagent comment ils utilisent les données pour contrôler les coûts, rapporter le CO2 et faire passer l'IA du battage médiatique à la pratique.

Bonne lecture !

À qui avons-nous parlé ?

01 **Guy Dierckx**

National Fleet Manager,
Proximus

Gère une flotte de 7 000 véhicules, dont environ 4 500 voitures particulières, dont 55% sont entièrement électriques.

02 **Sylvia Van den Broeck**

HR Operations & Reward
Manager, BDO

Responsable de 1000 véhicules, dont 85% sont électriques, et de l'ensemble de la politique de mobilité.

03 **Gert Brusselmans**

Mobility & Fleet Manager,
Nestlé Belgique & Pays-Bas

Gère 280 véhicules, dont plus de 80% sont électriques.

04 **Steve Pottiez**

Fleet Manager, Port
d'Anvers-Bruges

Gère un mix complexe de voitures de salaire, voitures de pool et véhicules opérationnels.

05 **Ronny Van den Driesch**

Vice-Chair de la Fédération
de la Flotte & de la Mobilité

30 ans d'expérience en tant que gestionnaire de flotte, notamment chez Carglass.

06 **Participant anonyme**

Grand groupe international
dans le domaine FMCG

A partagé ses connaissances sous couvert d'anonymat.

À qui appartiennent les données ?

Chaque gestionnaire de flotte à qui nous avons parlé dispose de données. Plus de données que jamais ! Et pourtant, presque personne n'a le sentiment d'en tirer le meilleur parti. C'est le **paradoxe** de la gestion de flotte moderne. Les voitures deviennent plus intelligentes, les systèmes plus riches, les points de données se multiplient. Mais la vue d'ensemble prend du retard.

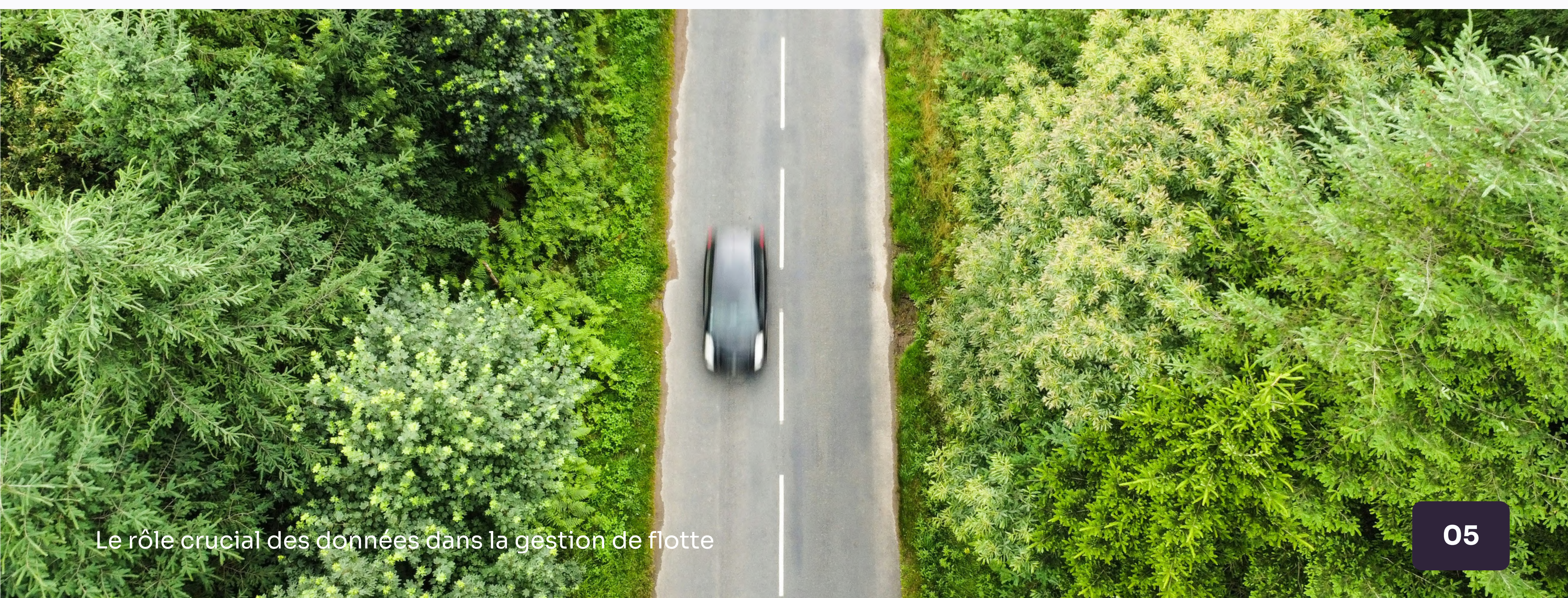
Cet e-book aborde cette lacune. Comment les gestionnaires de flotte et de mobilité peuvent mieux utiliser les données dont ils disposent déjà pour travailler plus intelligemment, à moindre coût et de manière plus durable.

Aujourd'hui, les voitures sont de **véritables machines à données**. Localisation, kilométrage, pression des pneus, santé de la batterie, statut de charge, comportement de conduite : tout cela peut être collecté, traité et converti en informations exploitables.

“ Nous avons beaucoup d'informations à portée de main, surtout avec les voitures électriques, mais nous n'avons pas les outils pour les collecter et les utiliser. C'est frustrant.

Fleet Manager anonyme, grand groupe international FMCG

De plus, les gestionnaires de flotte ne sont plus uniquement responsables des voitures. Budgets mobilité, leasing vélo, speed pedelecs, mobilité partagée : la liste des options de transport alternatives ne cesse de s'allonger. Chacune génère son propre flux de données. Le gestionnaire de flotte d'aujourd'hui est devenu un **gestionnaire de mobilité** dans de nombreuses entreprises.



Et puis il y a une question fondamentalement nouvelle que personne ne posait il y a dix ans : à qui appartiennent les données, en fait ?

“

La question est de savoir à qui appartiennent les données. Est-ce le constructeur ? Est-ce la société de leasing ? Est-ce le conducteur ? Est-ce l'entreprise ? C'est actuellement encore une question difficile.

Steve Pottiez, Fleet Manager, Port d'Anvers-Bruges

La législation européenne sur les données des voitures connectées est en cours d'élaboration, mais pas encore finalisée. Tant que cette clarté fait défaut, les pionniers travaillent avec ce qui est disponible.



💡 Comment les pionniers s'y prennent-ils aujourd'hui ?

- Connexions API via des sociétés de leasing qui ont déjà des accords avec les constructeurs
- Demander aux conducteurs de communiquer régulièrement leur kilométrage
- Plateformes de recharge qui captent les données indépendamment de la marque du véhicule

Le kilométrage n'est plus la mesure qui compte.



Le passage à la conduite électrique a été le plus grand changement dans la gestion de flotte au cours des dix dernières années. Mais il a apporté quelque chose à quoi personne n'était vraiment préparé : **une explosion de données** que personne ne contrôle totalement.

Autrefois, c'était simple : un plein générait un point de données. Aujourd'hui, un EV génère en continu des données à chaque session de recharge, chaque kilomètre parcouru, chaque minute où une voiture reste branchée après la charge. Les données sont là, mais les outils pour en faire quelque chose font souvent encore défaut.

Et puis il y a la **crise énergétique**. La guerre en Iran a poussé les prix du carburant à des sommets historiques. Le diesel a atteint un pic en mai à 2,30 euros le litre, l'essence à 1,80 euro. Quiconque fait encore rouler des véhicules à carburant fossile dans sa flotte le ressent chaque mois dans son budget.

“

Pour Proximus, la stratégie d'électrification n'a pas changé à cause de ces évolutions, mais ce qui est devenu plus clair, c'est que l'Europe avait raison d'encourager activement la transition vers l'électrification, précisément pour être moins dépendant des combustibles fossiles et des chocs géopolitiques.

Guy Dierckx, National Fleet Manager, Proximus

Ronny Van den Driesch suit cette évolution au premier rang via la Fleet & Mobility Federation.

“

Je crains que ces prix du carburant ne baissent plus drastiquement. Les entreprises calculeront leur TCO et diront : nous passons à l'électrique. Les grandes entreprises le font déjà depuis un moment.

Ronny Van den Driesch, Vice-Chair de la Federation Flotte & Mobilité

► De la pénurie à la surabondance de données

Pendant longtemps, les seules données exploitables pour les gestionnaires de flotte étaient le kilométrage et les coûts de carburant. À chaque plein, la carte carburant fournissait automatiquement un point de données. Avec l'arrivée des VE, cet automatisme a disparu. Aujourd'hui, un gestionnaire de flotte doit **activement** récupérer ces données.

“ Le gestionnaire de flotte n'a plus de relevés kilométriques aujourd'hui. Il peut les demander manuellement aux conducteurs, mais ce sont toutes des tâches manuelles. Nous devons évoluer de plus en plus vers l'automatisation.

Ronny Van den Driesch, Vice-Chair de la Federation Flotte & Mobilité





DE LA PÉNURIE À LA SURABONDANCE DE DONNÉES

78%

des véhicules utilitaires mis en service au premier trimestre 2026 étaient entièrement électriques.

Chaque EV apporte un nouveau flux de données : comportement de recharge, état de la batterie, consommation, facturation séparée. Moins d'émissions, plus de complexité des données.

Source: Partena, May 2026

► **De nouveaux KPI pour une nouvelle réalité**

Les KPI de la gestion de flotte ont radicalement changé. Là où les coûts de carburant étaient autrefois déterminants, le tableau est aujourd'hui bien plus nuancé. Voici les KPI que les gestionnaires de flotte surveillent activement aujourd'hui :

KPI	Ce que vous mesurez	Pourquoi c'est important ?
Véhicules immobilisées	Nombre de voitures de leasing inutilisées	Coûte 400–700 €/mois sans qu'elles roulent
Comportement de recharge	Où, quand et combien rechargent les collaborateurs	Identifie qui recharge de façon inutilement coûteuse
Taux d'électrification	Part des EVs dans la flotte par entité	Pour le suivi de l'avancement de la transition
Report modal	Comment les employés se déplacent : voiture, train, vélo, télétravail...	Base pour le reporting CO2
TCO par véhicule	Coût total sur la durée complète du contrat	Une vision bien plus réaliste que le seul coût de leasing

De la mesure à la gestion

Savoir que vous disposez de données est une chose, mais savoir quoi en faire en est une autre. La valeur réside dans la concentration. Quatre domaines reviennent constamment.

► Personnalisation

L'approche unique avec une nouvelle voiture de société comme avantage standard cède progressivement la place à une **approche plus ciblée**. Plus vous collectez de données sur les besoins de mobilité des employés, mieux vous pouvez composer une offre qui correspond vraiment à leur situation.

“

Nous aimerions proposer moins de modèles. Mais pour cela, nous devons d'abord comprendre pourquoi nos conducteurs choisissent ce qu'ils choisissent. Nous progressons clairement grâce à l'analyse des données d'utilisation, des enquêtes et des données de coûts.

Guy Dierckx, National Fleet Manager, Proximus

Chez Nestlé, la personnalisation est centrale. Plus de 60 employés ont déjà opté pour un budget mobilité au lieu d'une voiture de société.

“

Nous sommes full flex. Chaque employé peut composer un package qui correspond à ses besoins. Pas envie d'une voiture ? Pas de problème. Une voiture plus petite et le reste dans le pilier deux ? Aussi possible.

Gert Brusselmans, Mobility & Fleet Manager, Nestlé

► Coûts de recharge et contrôle

L'électrification réduit les coûts de carburant, mais introduit un nouveau domaine de coûts bien plus difficile à contrôler : les coûts de recharge.

Le saviez-vous ?

La recharge à domicile est 37% moins chère que la recharge publique en Flandre. Pourtant, la plupart des entreprises n'ont aucune vue d'ensemble sur l'endroit où leurs employés rechargent leur voiture. Cela fait des coûts de recharge l'un des postes les plus difficiles à contrôler dans une flotte électrique. (Source : Stroohm, 2025)



Type de recharge	Coût par kWh	Coût par session (24 kWh)
Domicile	€0,31*	€7,44*
Publique	€0,25 – €0,40	€6 – €9,60
Recharge rapide	€0,70 – €1,00	€16,80 – €24

* Hors frais d'installation et d'amortissement de la borne de recharge à domicile. Le coût total pour l'employeur est plus élevé.

“

Si vous utilisez un chargeur rapide pendant une année entière au lieu de recharger à domicile ou au bureau, et que vous multipliez cela par deux cent quatre-vingts voitures, alors vous voyez ce que cela coûte à l'entreprise. Certains collègues ne réalisaient pas que c'était aussi significatif.

Gert Brusselmans, Mobility & Fleet Manager, Nestlé

”



“

Notre politique prévoit que tous les frais de recharge sont pris en charge par l'entreprise. Mais examiner les factures pour détecter les coûts d'itinérance n'est opérationnellement pas possible à ce stade.

Steve Pottiez, Fleet Manager, Port d'Anvers-Bruges

“

Nous allons sensibiliser les gens à leur comportement de recharge. Ceux qui ont reçu une borne de recharge à domicile mais qui rechargent encore principalement en public, nous aurons une conversation à ce sujet. Dans une perspective écologique et économique, sans vouloir jouer à la police.

Sylvia Van den Broeck, HR Operations & Reward Manager, BDO



HIDDEN COST

De

500.000€

économies annuelles potentielles pour une flotte de 280 véhicules, obtenues grâce à une meilleure compréhension des comportements en matière de recharge rapide par rapport à celle à domicile.

Exemple de calcul :

Différence entre la recharge à domicile et la recharge rapide :

~€14-€18 /session

Nombre de sessions par véhicule et par an : **~ 100-150 per year**

Flotte: **280 vehicles**

Les économies réelles varient en fonction de la flotte, des habitudes de recharge et des conditions du contrat.

► Sécurité

Les données jouent également un rôle croissant dans la sécurité, pour détecter des tendances et apporter des ajustements.

“ Auparavant, des contrôles techniques étaient manqués. L'entretien était reporté. Maintenant, nous assurons un suivi proactif et veillons à ce que les départements opérationnels soient entièrement déchargés de cette responsabilité.

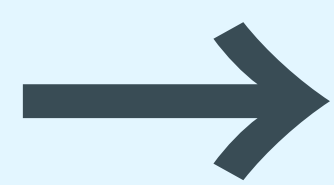
Steve Pottiez, Fleet Manager, Port d'Anvers-Bruges

Ronny Van den Driesch a poussé l'approche basée sur les données en matière de sécurité à l'extrême chez son ancien employeur. Le résultat : un taux d'accidents bien inférieur à la moyenne du secteur.

DE

À

0,60



0,16

moyenne de l'industrie

accidents par véhicule par année

“

Grâce à un suivi continu, une communication claire et un accompagnement personnalisé, nous avons ramené le taux d'accidents de 0,60 à 0,16 par véhicule par an. Ce résultat n'a pas été obtenu facilement. La moyenne sectorielle est de 0,60.

Ronny Van den Driesch, Vice-Chair de la Federation Flotte & Mobilité

► CO2 et répartition modale

Le transport représente 25% des émissions totales de CO2 en Belgique. La CSRD oblige désormais les entreprises à déclarer les émissions liées aux déplacements domicile-travail. Le modal split, l'aperçu de la façon dont les employés se déplacent quotidiennement, est un instrument clé. Ces données aident non seulement à rapporter, mais aussi à apporter des ajustements.

“

Le modal split est un KPI très intéressant. Il concerne la part de la voiture de société, mais aussi de la voiture privée, du train, du métro, du vélo. Nous voulons voir ces alternatives croître.

Gert Brusselmans, Mobility & Fleet Manager, Nestlé

Chez Port of Antwerp-Bruges, Steve Pottiez suit le modal split dans le cadre d'un objectif CO2 plus large.

“

Nous avons une équipe qui travaille sur la réduction du CO2 pour l'ensemble de notre structure. L'objectif est un port mondial climatiquement neutre d'ici 2050. La flotte en fait partie, mais le tableau d'ensemble est bien plus grand.

Steve Pottiez, Fleet Manager, Port d'Anvers-Bruges

► Qu'est-ce que cela signifie concrètement ?

Collecter des données est une chose. En faire quelque chose en est une autre. Cinq domaines où les gestionnaires de flotte peuvent déjà prendre des mesures concrètes aujourd'hui :

Ce qu'il faut mesurer	Action possible	Impact potentiel
Proximité des infrastructures de recharge	Installer des bornes à domicile dans les zones peu couvertes par le réseau public	Taux d'électrification plus élevé et meilleure rétention
Lower fleet costs and CO2 footprint	Introduire le covoiturage, une politique de télétravail ou un budget mobilité	Réduction des coûts de flotte et de l'empreinte CO2
Comportement de conduite par groupe	Mettre en place des formations éco-conduite ou des sessions de sécurité pour les profils à risque	Réduction du taux d'accidents
Comportement de recharge par conducteur	Sensibiliser aux alternatives de recharge moins coûteuses	Économies immédiates sur les coûts de recharge
Report modal par site	Analyser l'accessibilité des sites et encourager les modes de transport alternatifs	Moins de véhicules, moins de CO2

Optimiste sur l'IA, avec prudence

Les quatre domaines du chapitre précédent ont un point commun : ils nécessitent du **temps**. Du temps pour collecter les données, les traiter et en tirer des conclusions. L'IA promet de redonner ce temps. Et c'est vrai. Mais pas partout et pas pour tout.

Les gestionnaires de flotte que nous avons interrogés sont loin d'être naïfs. Ils voient le potentiel. Ils voient aussi les limites. Et ils savent que **l'IA n'est aussi bonne que les données sur lesquelles elle fonctionne**.

Et c'est précisément le défi. Car les données ne sont pas toujours disponibles. Ou elles le sont, mais fragmentées. Ou elles sont là et consolidées, mais personne ne fait d'**analyses** dessus.



► Ce que l'IA fait déjà aujourd'hui

Chez Proximus, l'IA est déjà utilisée pour des tâches opérationnelles concrètes. De la réponse aux questions de mobilité à l'automatisation des processus administratifs. L'accent est mis sur un déploiement contrôlé et ciblé.

“

La plus grande valeur ajoutée de l'IA aujourd'hui réside dans l'aide à la décision : répondre plus rapidement aux questions, réduire la charge administrative, traiter l'information plus efficacement. Toujours dans un cadre clair.

Guy Dierckx, National Fleet Manager, Proximus

Chez BDO, ils ont commencé à travailler concrètement avec l'IA pour la gestion des sinistres.

“

Nous écrivons un prompt pour automatiser les statistiques de sinistres et les calculs de franchise. Nous réfléchissons constamment aux domaines où l'IA peut nous aider maintenant. Que pouvons-nous automatiser ? Où pouvons-nous effectuer des analyses ?

Sylvia Van den Broeck, HR Operations & Reward Manager, BDO

“

Pour moi, l'IA c'est l'automatisation. Et l'automatisation, c'est toujours mieux. Le monde va plus vite et dans la flotte, il faut pouvoir s'adapter plus rapidement.

Ronny Van den Driesch, Ondervoorzitter Fleet & Mobility Federatie

► Là où l'IA présente encore des lacunes

Au Port d'Anvers-Bruges, Steve Pottiez utilise à peine l'IA pour la gestion de flotte.

“

Personnellement, j'utilise à peine l'IA pour la flotte. Nous avons un outil IA interne propriétaire mais je ne l'utilise pas encore beaucoup. C'est un point d'amélioration pour moi.

Steve Pottiez, Fleet Manager, Port d'Anvers-Bruges

Chez Nestlé, Gert Brusselmans s'attend à ce que l'IA fasse son entrée via des outils externes.

“

Je n'ai pas d'outil IA uniquement pour les données de flotte. Mais via des outils comme Mbrella, l'IA m'aidera à extraire les anomalies des factures et à tout présenter visuellement. Je peux alors me concentrer sur le pilotage plutôt que sur la consolidation des données.

Gert Brusselmans, Mobility & Fleet Manager, Nestlé

► Où se trouve le plus grand potentiel ?

Les gestionnaires de flotte à qui nous avons parlé voient l'IA comme la plus forte dans trois domaines concrets. Sylvia Van den Broeck et Ronny Van den Driesch résumement :

Domaine	Ce que fait l’IA
Détection d'anomalies	Identifie les frais d'immobilisation, les sessions frauduleuses et les comportements de recharge inhabituels
Prévision budgétaire	Anticipe les coûts de recharge, les échéances de leasing et l'évolution de la flotte sur la base des données de consommation et d'effectifs en temps réel
Calculs de TCO	Compare rapidement les véhicules entre eux et détermine la durée de contrat optimale

“

Plus nos sources de données s'élargissent, plus nous pouvons alimenter l'IA pour faciliter les analyses et les campagnes de sensibilisation. Nous sommes vraiment à la veille d'une grande vague d'IA dans la flotte.

Sylvia Van den Broeck, HR Operations & Reward Manager, BDO

Le droit de conduire anonymement

Collecter plus de données semble évident. Mais chaque gestionnaire de flotte à qui nous avons parlé pose tôt ou tard la même question : jusqu'où peut-on aller ?

Une voiture connectée sait aujourd'hui où vous êtes, comment vous conduisez, où vous rechargez et combien de temps vous restez quelque part. C'est une information utile pour une entreprise. Et en même temps, cela touche à quelque chose que les employés considèrent à juste titre comme privé.

“ Nous n'avons pas besoin de savoir qui conduit quand et où. C'est privé. Mais la façon dont quelqu'un conduit est importante.

Fleet manager anonyme, grand groupe international FMCG

► **La limite entre véhicule et personne**

Les données sur le véhicule sont des données d'entreprise. Les données sur la personne sont privées. Mais en pratique, c'est plus nuancé que ces deux phrases.

Data type	Business data	Private
Coût et type de recharge	✓	
Kilométrage	✓	
Comportement de conduite (niveau groupe)	✓	
Localisation précise		✓
Comportement de conduite le week-end		✓
Comportement de conduite du partenaire		✓

“

La limite se situe à la gestion du véhicule, et s'arrête à la surveillance de la personne. Les données des voitures connectées sont utilisées pour gérer les véhicules de manière sûre, efficace et durable. Elles ne servent pas à surveiller ou sanctionner le comportement de conduite ou la présence à un niveau individuel.

Guy Dierckx, National Fleet Manager, Proximus

► La question sensible des données de localisation

“

Ce que nous ne voulons absolument pas collecter, ce sont les données de localisation. Vous ne pouvez pas savoir où la personne A se trouve à vingt heures le soir. Cela ne profite à personne. Mais les données autour des coûts, où quelqu'un recharge, combien, si cela correspond aux kilomètres parcourus : ce sont des données que nous utilisions déjà à l'ère de l'essence et du diesel.

Gert Brusselmans, Nestlé



La Norme Renta 2026

La Norme Renta 2026 place la responsabilité sur les conducteurs de supprimer les données personnelles des voitures connectées avant de les restituer à la fin du contrat de leasing. Historique de navigation, contacts enregistrés, smartphones appairés : tout doit être effacé. Le précédent Standard Renta datait de 2015 et ne tenait pas compte des voitures connectées.

“

Nous avons des spécialistes RGPD en interne et tout ce que nous faisons est coordonné avec eux. C'est aussi rassurant pour les employés.

Gert Brusselmans, Nestlé

“

Chez Proximus, nous ne collectons et n'utilisons que ce qui est nécessaire pour la gestion de flotte et la sécurité, dans un contexte clairement défini et en conformité avec les réglementations sur la vie privée et les accords internes.

Guy Dierckx, Proximus

Cinq leçons

01

Les EVs génèrent une surabondance de données

Le passage à la conduite électrique a fait croître exponentiellement la quantité de données par véhicule. Plus de 130 sessions de recharge par véhicule par an, chacune avec sa propre localisation, durée, coût et profil comportemental. La plupart des entreprises ne disposent pas encore des outils pour traiter ces données de manière significative.

02

Les KPI s'orientent vers le comportement et le développement durable

Le coût du carburant n'est plus le seul KPI qui compte. Véhicules inactifs, comportement de recharge, répartition modale, taux d'électrification : autant de métriques qui, il y a un an, ne figuraient pas encore sur le tableau de bord de la plupart des gestionnaires de flotte.

03

La CSRD transforme le rôle des flottes

Les gestionnaires de flotte deviennent des responsables du développement durable. La CSRD oblige les entreprises d'au moins 1 000 employés à déclarer les émissions de CO2 liées aux déplacements domicile-travail. Cela nécessite des données qui sont aujourd'hui souvent fragmentées entre des systèmes qui ne communiquent pas entre eux.

04

La protection de la vie privée reste un sujet sensible

La frontière entre données professionnelles utiles et données personnelles privées est mince. Les gestionnaires de flotte s'accordent : les données sur le véhicule sont des données d'entreprise. Les données sur la personne sont privées. Mais en pratique, c'est plus nuancé que ces deux phrases.

05

L'IA entre dans la phase opérationnelle

L'IA n'est plus une chose du futur. De la détection d'anomalies dans les coûts de recharge à la gestion des sinistres et à la prévision budgétaire : les gestionnaires de flotte utilisent déjà l'IA aujourd'hui pour des tâches concrètes. La prochaine étape est la gestion prédictive de flotte, mais pour cela les fondations de données doivent d'abord être en ordre.

Comment **Mbrella** peut aider

Les défis que les gestionnaires de flotte décrivent dans cet e-book sont concrets et ressentis au quotidien. Des coûts de recharge impossibles à suivre. Des données kilométriques à demander manuellement. Des rapports CSRD où les données sont fragmentées entre des systèmes qui ne communiquent pas entre eux.

Ce dont les gestionnaires de flotte ont besoin : un aperçu de toutes les sessions de recharge, par conducteur, par lieu et par type de recharge (domicile, bureau ou public). Une détection automatique des anomalies. Des données fiables sur la répartition modale au sein de l'entreprise, pour agir de manière ciblée sur la réduction du CO2. Un budget mobilité que les employés peuvent gérer eux-mêmes. Et tout cela sur **une seule plateforme**, sans seize identifiants.

Mbrella est une plateforme numérique qui aide les gestionnaires de flotte et de mobilité à gérer l'ensemble de leur politique de mobilité en un seul endroit.

MBRELLA CHARGE

Mieux comprendre et maîtriser les coûts de recharge

Mbrella Charge offre aux gestionnaires de flotte une vision approfondie du comportement de recharge de leurs employés : où ils rechargent, quand, combien et à quel coût. Les anomalies sont automatiquement détectées. Des limites de coût peuvent être fixées par employé. Pour les employés qui rechargent à domicile, le remboursement est traité automatiquement via la paie sur base des tarifs CREG en vigueur. Pour les sessions de recharge hors politique, la facturation fractionnée est disponible.



[Demander une démo](#)

“ Le monde idéal est une plateforme qui permet la facturation fractionnée, peut fixer un tarif maximum et distingue l'usage professionnel de l'usage privé. Cela changerait fondamentalement le contrôle des coûts.

Steve Pottiez, Fleet Manager, Port d'Anvers-Bruges

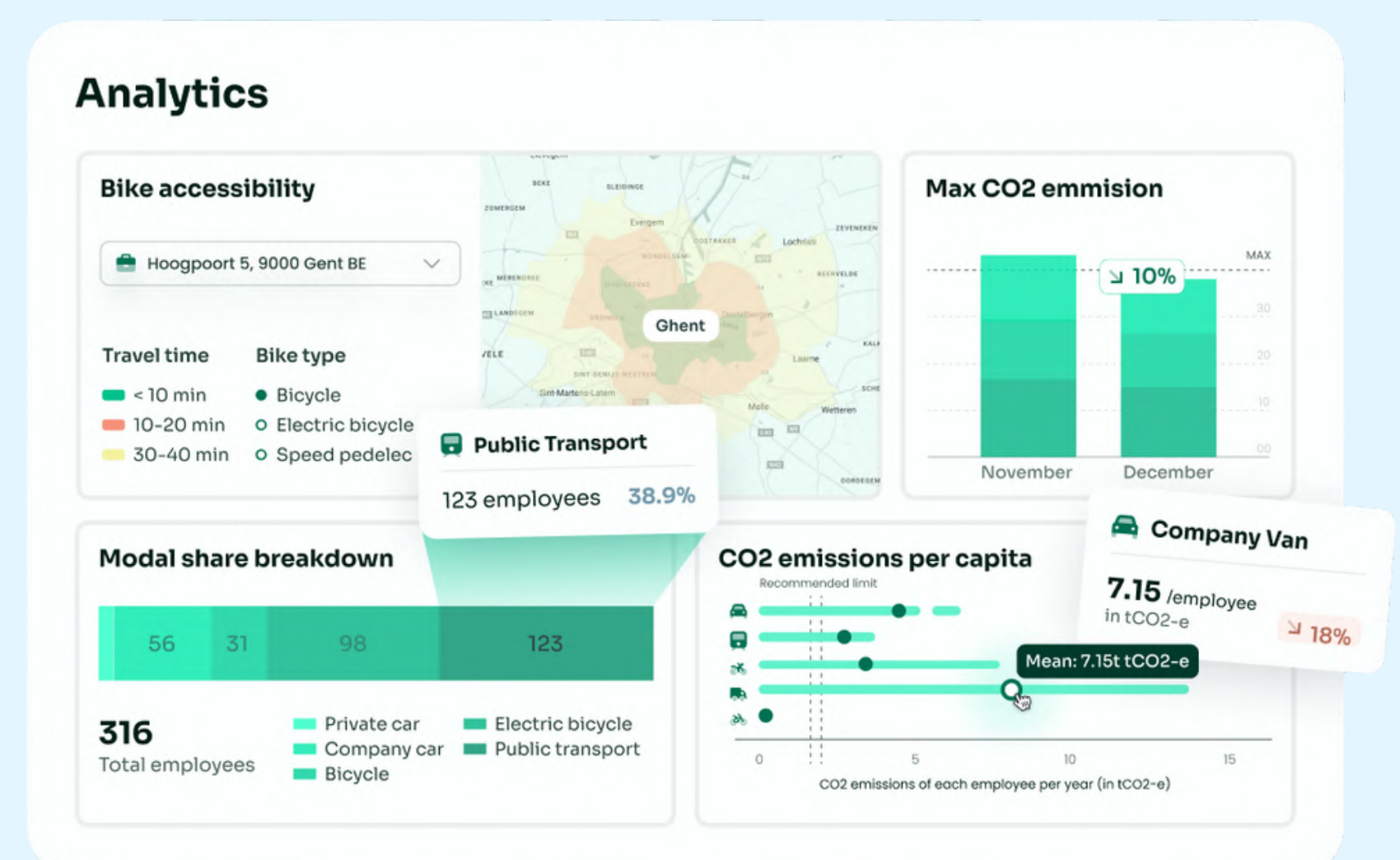
MBRELLA COMMUTE + ANALYTICS

Du constat récurrent au reporting proactif

Mbrella Commute cartographie les habitudes de déplacement domicile-travail des employés. Via le planificateur Commute, les employés saisissent leurs propres habitudes de déplacement : quel mode de transport ils utilisent, quel itinéraire et à quelle fréquence. Plus les employés le font, plus l'image devient complète.

Ces données constituent la base de **Mbrella Analytics**.

La plateforme consolide toutes les données de mobilité, du comportement de recharge aux habitudes de déplacement, et les traduit en rapports proactifs. Ainsi, un gestionnaire de flotte peut voir d'un coup d'oeil où se trouvent les valeurs aberrantes : coûts de recharge excessifs, véhicules inactifs, anomalies dans le comportement de recharge.



Demander une démo

“ Idéalement, j'aurais un rapport mensuel où je peux immédiatement voir s'il y a des valeurs aberrantes. Des coûts excessifs, trop de véhicules inactifs, des anomalies dans le comportement de recharge. Actuellement, je fais encore cela de manière trop réactive. Je veux pouvoir piloter de manière proactive.

Sylvia Van den Broeck, HR Operations & Reward Manager, BDO

MBRELLA BUDGETS

Flexibilité pour les employés

Mbrella Budgets permet aux employés de gérer leur budget mobilité de manière autonome, des transports en commun au leasing vélo en passant par la mobilité partagée. Le tout dans les limites de la politique d'entreprise, sur une seule plateforme. Pas de connexions séparées, pas de données fragmentées, pas de travail manuel pour consolider les dépenses.

Ensemble, **Mbrella Charge, Commute et Budgets** permettent aux gestionnaires de flotte et de mobilité de passer de décisions basées sur des hypothèses à des décisions basées sur les données. Avec la visibilité nécessaire pour contrôler les coûts, optimiser les investissements en infrastructure et étayer les objectifs de durabilité avec des chiffres réels.



Et maintenant ?

Les gestionnaires de flotte à qui nous avons parlé ont tous quelque chose en commun. Ils sont plus avancés qu'il y a un an. Plus électriques, plus de données, plus de visibilité. Et en même temps, ils sentent tous qu'ils n'en sont qu'au début de ce qui est possible.

Le passage à la conduite électrique a été initié ou presque achevé pour la plupart des entreprises. Les données qu'il génère sont disponibles. Ce qui manque, ce sont les outils, les processus et parfois le temps pour utiliser ces données de manière significative.

“

Suivi, communication et accompagnement. Si vous faites bien ces trois choses, les données font le reste.

Ronny Van den Driesch, Vice-Chair of the Fleet & Mobility Federation

La crise énergétique rend cela plus urgent. La CSRD le rend obligatoire. L'IA le rend possible. Et les gestionnaires de flotte qui investissent aujourd'hui dans la mobilité basée sur les données en récolteront les fruits demain.

Les données sont là. À vous de jouer.

Réservez votre demo →

