

GROUPE DE TRAVAIL EN ORGANISATION DES SYSTEMES D'INFORMATION

Compte rendu du 11/06/2025

PARTICIPANTS

SCHMIDT Léonard
DUPORT Eric
RICCIO Olivier
ROGER Pierre-Axel
LACHELARDE Pierre

SANGRADO Yannick
MARTINS Jérémy
GUYOT Camille
KIRNBERGER Nicolas
CURRIEZ François

GUERIN Alain
RICHARD-JOBLLOT David
DE BOISSOUDY Florence
ROLIN Benoit

SOMMAIRE

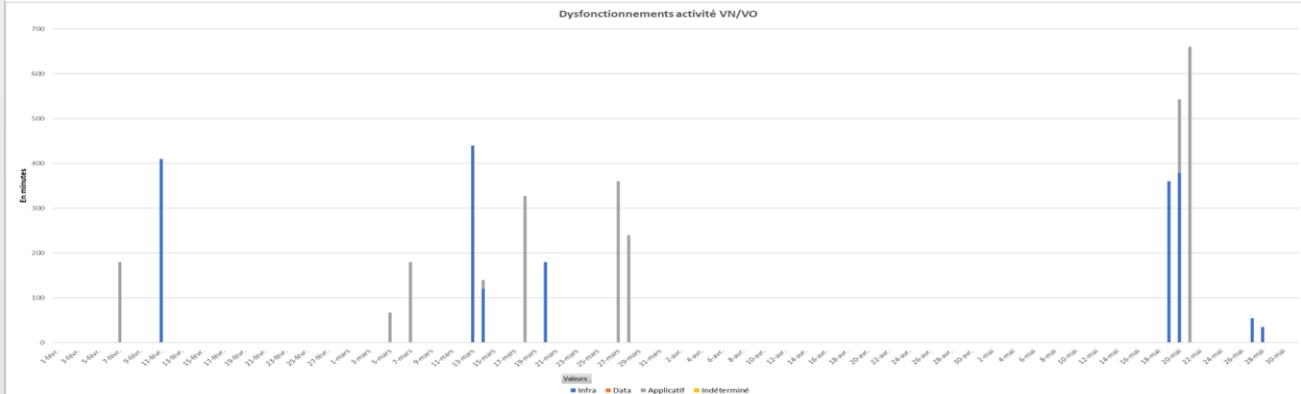
COMPTE RENDU.....	1
1.METEO DES APPLICATIONS	2
2.PLAN D'ACTION APPLICATION LACOUR	3
3.IMPRESSIO C.G.V	4
4.SDV - WIFI EN ATELIER	5
5.CLARIFICATION OKTA	7
6.PASSAGE MAEVA OKTA.....	8
7.ADMINISTRATION RENAULT NET	10
8.ROADMAP D.C.U.....	10
9.SIMPLIFICATION BACKOFFICE VN/VO.....	12
10.PLAN B - MOVE.....	13

COMPTE RENDU

1.METEO DES APPLICATIONS

• Dysfonctionnement VN-VO 2025 – Cumul en minutes

RG



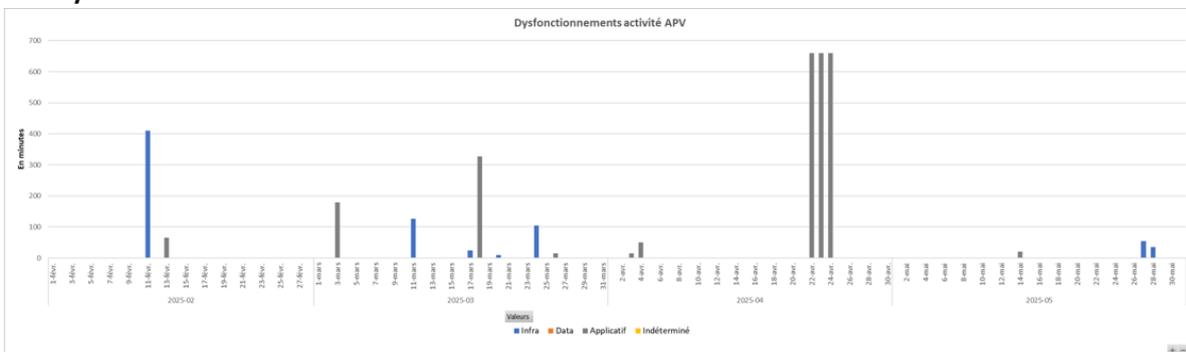
Principaux éléments :

- **INFRA** : 11 Fevrier (V1+) → Gros nombre d'applications KO (y compris RNFI/MGN/DNT/GPI/FMO/WLRN3/...) impactant Renault suite à un changement réseau DC pour la migration des F5
- **APIGEE** : 27 (V2) et 28 (V3) Mai → migration vers ApigeeX terminée
- **MAEVA** : 19/20 Mai (V3) : Accès KO sur les applications IDP (NetIQ)

7

• Dysfonctionnement APV 2025 – Cumul en minutes

RG



Principaux éléments :

- **INFRA** : 11 Fevrier (V1+) → Gros nombre d'applications KO (y compris RNFI/MGN/DNT/GPI/FMO/WLRN3/...) impactant Renault suite à un changement réseau DC pour la migration des F5
- **APIGEE** : 27 (V2) et 28 (V3) Mai → migration vers ApigeeX terminée
- **OKTA** : 11 Mars (V2) : Pb d'accès API depuis New Dialo

Renault : Les systèmes d'information ont retrouvé une stabilité satisfaisante, et la crise que nous avons traversée est désormais derrière nous. Le Constructeur poursuit néanmoins la migration de ses infrastructures vers le cloud de Google. Le Constructeur est pleinement conscient que les outils digitaux sont essentiels pour les équipes du Réseau. À ce titre, des efforts sont également en cours pour améliorer leur fiabilité et leur performance.

GCR : Le groupe de travail alerte le Constructeur à propos de deux incidents récents sur la plateforme APIGEE. Bien qu'ils aient été classés comme "mineurs" dans les rapports, le groupe souligne qu'un incident affectant l'après-vente, notamment durant les premières heures de la journée, doit être considéré comme critique.

Renault : Le Constructeur s'engage à mieux qualifier les incidents à l'avenir, en prenant en compte à la fois leur durée et l'impact réel sur les populations d'utilisateurs concernées. Il continue également à travailler sur l'amélioration de la stabilité des systèmes ainsi que sur leur disponibilité.

2.PLAN D'ACTION APPLICATION LACOUR

Lacour

RG

Convocation management de Lacour devant management DAV et management DIR en mars
Engagement sur les ressources et sur un planning

Ressources

- 1 CTO arrivée de Loïc Raffré
- 1 CdP . Recrutement en cours
- 1 dev sur DFM. Recrutement en cours
- 1 dev sur vie série . Appel à une SSII pour une ressource
- 1 dev sur DCU par mobilité interne

Avril

- API terminée fin mars
- API Local DMS mi avril
- SVA en avril
- Factory VO en mars

Situation Lacour depuis début avril

RG

API en OKTA :

- 8 API validés en OKTA
- 5 juin deux API annoncés comme OKTA compliant se révèlent fonctionnant en IDP sur Rbook
- API RTC validé DCF mais Corp a besoin de MAJ de document juridique pour valider.
- API NEST appelée la nuit au lieu du jour ce qui n'est pas ce qui a été demandé
- API DFT toujours pas validée
- API RpartStore repoussée sine die: plus de lien DFM Rp@rtsStore

RUBICS:

- Travaux non commencés pour PerfAPV malgré algorithme de chiffrement donné par DIR : impact animation RZO
- Travaux avec SCOPE par suite d'évolutions technologiques sur SCOPE toujours non commencés: impacts PMR

SVA :

- SVA en recette

API LOCAL DMS

- Rien de commencé pour un déploiement T4 sur R1 et R2.

Renault : Les outils développés par Lacour rencontrent actuellement des difficultés. L'intégration de la solution OKTA a mis en lumière des problèmes structurels importants au sein du code des applications.

L'équipe a rencontré de grandes difficultés à intégrer l'écosystème OKTA dans ses applications, et une perte de savoir-faire côté développement a été constatée. Certaines mises en production ont concerné des versions obsolètes ou instables, entraînant la diffusion de versions contenant des bugs dans le Réseau, ce qui a porté préjudice à la fois au Constructeur et aux utilisateurs du Réseau.

Le groupe Lacour a toutefois réagi de manière appropriée : il renforce actuellement ses équipes techniques et sa hotline, et un plan de réorganisation ainsi qu'une refonte des infrastructures de développement est en cours.

GCR : Est-il prévu de mettre en place un monitoring des applications Lacour via Dynatrace, comme c'est le cas pour d'autres applications du Constructeur ?

Renault : Le groupe Lacour a refusé l'intégration de Dynatrace dans son écosystème et souhaite développer sa propre solution de supervision, sous forme d'une météo des services.

3. IMPRESSION C.G.V

• CONDITION CGV

RG

• REYNOLDS A DÉPLOYÉ LES CGVR (FEV 2024) QUI SONT DÉSORMAIS SUR 2 PAGES

Déploiement présenté en Fev 2024 commission APV

Compléments légaux qui imposent désormais une double page numérotée et datée car R/V indépendante (taille de police + GDPR + médiateurs)

• REMONTÉE RÉSEAU

Bcp d'éditions supplémentaires :

Editions Atelier : impact OR / Devis → solution opérationnelle → OR digital + DSP + décoche DMS édition client

Editions Magasin : impact BL et facture → Impact BL pas identifié, avec pour conséquence l'application par défaut à tous les documents du magasin

• CONSULTATION ET RETOUR JURIDIQUE

• CONFORMÉMENT À L'ARTICLE L441-1 DU CODE DE COMMERCE, LA PREUVE DE L'ACCEPTATION DES CGV EST INDISPENSABLE, QU'IL S'AGISSE D'UN CONTRAT AVEC UN PARTICULIER OU UN PROFESSIONNEL. CETTE ACCEPTATION DOIT ÊTRE CLAIEMENT DÉMONTRÉE.

• SI LES CGV ONT ÉTÉ ACCEPTÉES FORMELLEMENT, PAR EXEMPLE LORS DE LA SIGNATURE DU BON DE COMMANDE AUQUEL ELLES ÉTAIENT JOINTES, CELA CONSTITUE UNE PREUVE SUFFISANTE. DANS CE CAS, POUR LA FACTURE B2B, IL EST RECOMMANDÉ D'AJOUTER LA MENTION SUIVANTE : "BON DE COMMANDE N°XXX, SELON CGV XXX ACCEPTÉES AU JOUR DE LA COMMANDE" (AVEC LE NUMÉRO DU BON DE COMMANDE ET L'INTITULI EXACT DES CGV APPLICABLES).

• EN REVANCHE, S'IL N'Y A AUCUNE TRACE D'ACCEPTATION DES CGV AVANT LA FACTURATION, IL SERAIT NÉCESSAIRE DE REPRODUIRE LES CGV AU DOS DE LA FACTURE B2B. CELA PERMETTRA DE LAISSER PRÉSUMER L'ACCEPTATION DES CGV PAR LE CLIENT AU MOMENT DU PAIEMENT DE LA FACTURE.

• PLAN D'ACTION

- Proposition : Conserver sur la Facture , mais les supprimer les CGVR des BL
- RAP Reynolds → Demande une EB + CDC car nécessite un développement
- Rédaction fait. En attente dev Reynolds.

Renault : Pour donner suite à la mise en place des nouvelles Conditions Générales de Vente (CGV), le Constructeur confirme qu'il ne reviendra pas sur le format en double page.

Concernant la partie magasin, Renault a demandé aux éditeurs de DMS de retirer les CGV des bons de livraison magasin.

Le Constructeur recommande désormais d'utiliser la plateforme DSP pour la communication des documents commerciaux liés à l'après-vente.

4.SDV - WIFI EN ATELIER

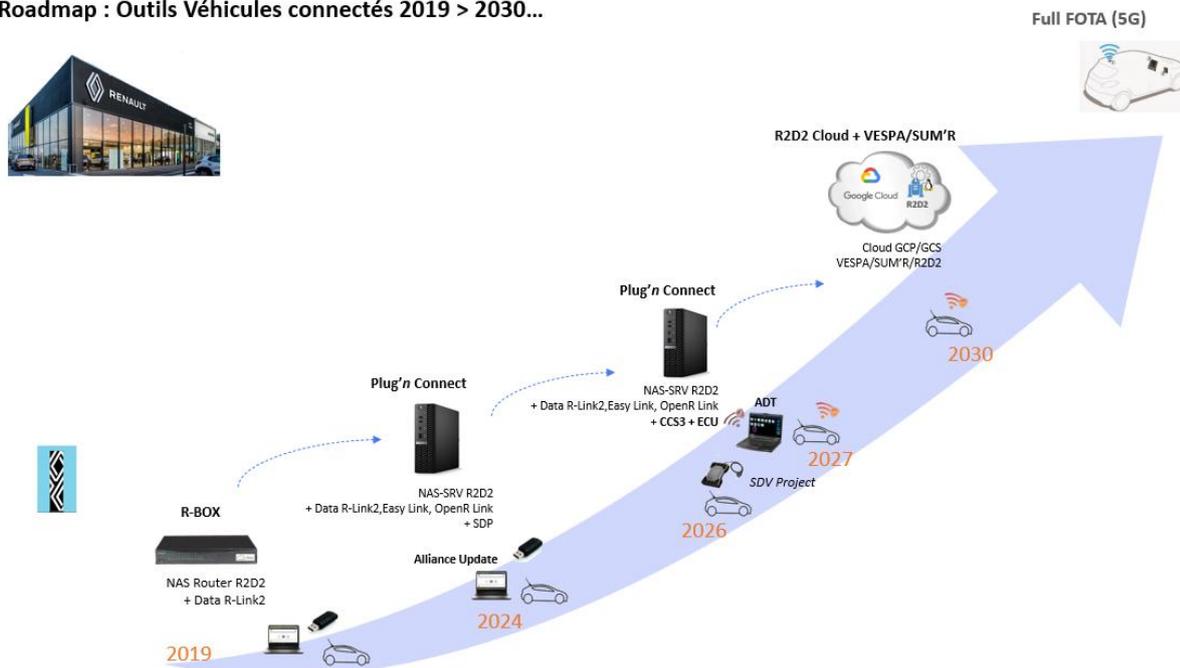
• CONTEXTE

RG



La modernisation des infrastructures informatiques est incontournable pour intégrer les nouvelles technologies des systèmes embarqués.
 Investissements nécessaires dans les concessions et agences selon les équipements en place.

Roadmap : Outils Véhicules connectés 2019 > 2030...



• L'évolution des véhicules connectés et des outils de reprogrammation

RG

AUJOURD'HUI à mi-2026



Technologies embarquées et services connectés

Maj/Reprog MultiMedia



Autre MAJ/Reprog (ECU)



DEMAIN à partir de mi-2026

(1^{er} Véhicule : Flexivan)

Interfaces avec possibilité de mise à jour de tous les composants, basées sur la connectivité Ethernet et Wi-Fi en atelier

→ **Processus convergé**



→ **Reprogrammation IVI PLUS RAPIDE**

Comparaison vs Aujourd'hui (opération identique)

- Téléchargement Software : 46mn à 10mn
- Mise à jour Véhicule : 20mn à 7mn

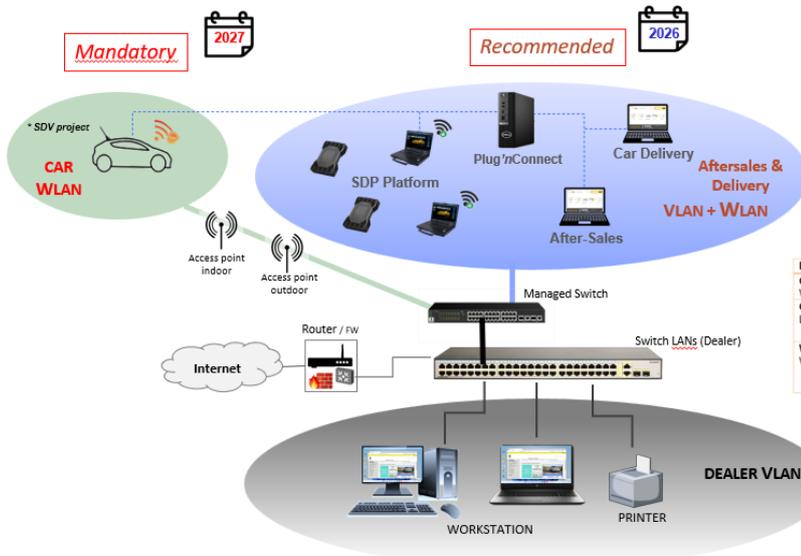
→ **Exigences** (par site R1 & R2)

Critères de sélectivité Intégrés dans le contrat 2026

Application: Jan. 26 (+ 6 mois de conformité)

- Internet** (50 Mbps min.)
→ Garantir un Débit minimum
- Wi-Fi 5.0** (500 Mbps min.)
→ Passer à la vitesse élevée et sécuriser le Wi-Fi
- Plug'n Connect**
→ Compléter déploiement dans chaque atelier

REPAIR TOOLS SOLUTION | CONNECTIVITY ON DEALER LAN & WLAN



CONNECTIVITY IN WORKSHOP :

- A secure and efficient WI-FI network dedicated to the vehicle
- A connected network for after-sales tools and new vehicle delivery

Item	Caractéristiques
Connexion Internet WAN	Débit symétrique 50 Mb/s devant évoluer à 300 Mb/s fin 2028.
Connexion filaire Ethernet LAN	Câblage Ethernet catégorie 6a Switch managé 1 Gb/s
Wifi WLAN	Wifi 5 (802.11 ac) devant évoluer vers Wifi 7 (802.11 be) Bornes Wifi managées Bande passante : 500 Mb/s par utilisateur Couverture : Préparation VN, Atelier

Zone de couverture :

1. Toutes les zones intérieures
2. A l'extérieur, parking et stockage

Renault : Le Constructeur travaille actuellement à l'élaboration d'un cahier des charges pour la connectivité WiFi des véhicules à venir. L'objectif est d'abandonner l'usage des clés USB au profit d'un serveur de données local, via le dispositif Plug'nConnect.

La connexion requise est de 500 Mb/s en local et d'un débit Internet de 50 Mb/s, en s'appuyant sur des bornes WiFi conformes à la norme WiFi 5.

Un atelier sera organisé par le Constructeur pour présenter en détaille le cahier des charges.

GCR : Le Groupe de Travail alerte sur le fait que certaines affaires sont encore équipées de bornes WiFi plus anciennes que la norme WiFi 5. Faut-il les remplacer ?

Renault : Le Constructeur confirme que toutes les bornes non compatibles avec la norme WiFi 5 devront être remplacées.

Chaque affaire devra être équipée d'un serveur Plug'n'Connect, et la couverture WiFi ne devra pas se limiter à l'atelier : les zones vente et parking devront également être prises en compte.

GCR : Le Groupe de Travail tient à souligner que, pour les concessions actuellement équipées de bornes WiFi anciennes, la mise à niveau vers des équipements compatibles WiFi 5 engendrera un coût supplémentaire pour le Réseau. Il est important que cet aspect soit pris en considération dans les échanges à venir.

Renault : Le Constructeur travaille à la conception d'une offre packagée afin de réduire les coûts d'acquisition.

5. CLARIFICATION OKTA

- OKTA – Méthode d'authentification validée

RG

Pour se connecter sur les applications de Renault Group, nous avons déployé la solution d'authentification OKTA de Sailpoint.

Cette nouvelle méthode d'authentification nous permet de renforcer la sécurité et de sécuriser les modes de connexion.

Les modes de connexion validés :

1. Token RNFI :

1. Application avec des données critiques (A et B)
2. Windows

2. OKTA Vérify :

1. Device mobile sous iOS ou Android
 1. Tablettes
 2. Smartphones
2. Connexion biométrique validée :
 1. Empreinte digitale
 2. Reconnaissance faciale (de type 3)

Le code PIN sous OKTA Vérify est interdit

- OKTA – Méthode d'authentification en POC

RG

Actuellement nous sommes en POC sur une solution d'authentification sur device mobile :

Clé FIDO2

2 modules sont en cours d'homologation chez Renault Group

Les clés FIDO2 sont compatibles avec les plates-formes iOS et Android, en connexion physique comme en NFC.

Renault : Le Constructeur a confirmé que l'utilisation d'un code PIN n'est pas conforme à sa politique de cybersécurité.

Pour répondre aux besoins d'identification des personnels en atelier, Renault teste actuellement, au sein de son Réseau, des clés d'authentification de type FIDO. Celles-ci permettraient au personnel après-vente de s'identifier facilement à l'aide d'un dispositif externe.

Parallèlement, une étude est en cours sur un token combinant deux technologies :

- PKI (utilisée sur Renault Net),
- FIDO (authentification mobile).

Une fois les modèles de clés validés, ils seront mis à disposition de l'ensemble du Réseau via CISCAR, selon le même modèle de distribution que les tokens actuels.

6.PASSAGE MAEVA OKTA

✓ A FAIRE ✓

CSMO / Directeurs

- Si le CSMO/Directeur doit avoir la visibilité sur plusieurs affaires → lui créer un IPN avec un droit MAEVA CSMO ou Directeur sur chaque affaire à graver sur un même token (TWIN)

Chefs des ventes / Chefs Atelier

- Le chef des ventes / Chef Atelier ne doit avoir qu'un droit MAEVA = sur sa concession
- S'il gère plusieurs concessions → lui créer un IPN avec un droit MAEVA Manager sur chaque concession à graver sur un même token (TWIN)
- S'il gère une concession et un agent R1 → lui créer 2 IPNs sur deux tokens différents avec un droit MAEVA Manager sur l'un et un droit MAEVA Agent sur l'autre

Vendeurs / Conseiller APV - Atelier

- S'il travaille pour plusieurs concessions sous un même Chef des ventes → lui créer un IPN avec un droit MAEVA sur chaque concession à graver sur un même token (TWIN)
- S'il travaille pour plusieurs concessions sous plusieurs Chefs des ventes → lui créer un IPN avec un droit MAEVA sur chaque concession à graver sur des tokens différents pour chaque groupe d'affaires sous un chef de vente

Vendeurs Alpine

- S'il travaille pour plusieurs points Alpine → lui créer un IPN avec un droit MAEVA Alpine sur chaque point à graver sur un même token (TWIN)
- S'il travaille pour un point Alpine et une concession Renault/Dacia → lui créer 2 IPNs sur deux tokens différents avec un droit MAEVA Alpine sur l'un et un droit MAEVA Vendeur sur l'autre

Agents

- Il n'est possible d'attribuer qu'un seul droit dans les affaires R2 = le droit MAEVA Agent
- Si l'agent a plusieurs affaires → lui créer un IPN avec un droit MAEVA Agent sur chaque point à graver sur un même token (TWIN)

Plateformes

- Les plateformes sont déployées sur le groupe ou sur une plaque directement
- Pour le groupe → créer un seul IPN avec un droit MAEVA Plateforme sur le groupe directement
- Pour une plaque → créer un seul IPN avec un droit MAEVA Plateforme sur la plaque directement

A NOTER : Si un utilisateur a besoin de deux droits différents ou de ne voir qu'une affaire à la fois dans MAEVA → lui créer un IPN avec un droit MAEVA sur chaque affaire à graver sur des tokens différents.

X A NE PAS FAIRE X

Multi –droits = plusieurs droits sur 1 même IPN

- Chaque IPN ne doit avoir qu'un seul droit MAEVA → s'il y a plusieurs droits, ça crée une erreur de connexion

Multi –droits = plusieurs droits sur 1 même Token (plusieurs IPNs)

- OKTA ne prend en compte qu'un seul droit → pour éviter toute erreur il faut attribuer le même droit MAEVA sur tous les IPNs d'un même token

Plusieurs IPN sur une même concession

- Beaucoup de doublons observés → à supprimer

IPN sur le point relais + la concession

- La concession hérite automatiquement de la visibilité des points relais → il n'est pas nécessaire d'attribuer un droit MAEVA sur les IPNs des points relais quand l'utilisateur en a déjà un sur son IPN de la concession
- Si l'utilisateur doit avoir accès uniquement à un ou plusieurs point relais → lui créer un IPN avec droit MAEVA dessus ou plusieurs IPN avec droit MAEVA sur un même token (TWIN)

A NOTER : Les points relais ARGOS sont considérés comme des concessions donc ne sont pas concernés par ce cas

Mettre le droit MAEVA uniquement sur l'IPN TWIN

- Si l'utilisateur a besoin d'avoir plusieurs IPNs sur un même token (TWIN) mais n'a besoin du droit MAEVA que sur un de ses IPNs = le droit MAEVA doit être sur l'IPN Principal = le premier IPN gravé sur le token
 - Si le token est déjà gravé, il faudra le vider, graver l'IPN avec le droit MAEVA dessus puis ensuite associer les autres IPNs

Droit ne correspondant pas à la fonction de l'utilisateur

- Chaque utilisateur doit avoir le droit MAEVA qui correspond à sa fonction
 - S'il est Vendeur = droit Vendeur
 - S'il est CSMO = droit CSMO
 - S'il est Chef des ventes = droit Manager
 - ETC....

A NOTER : Les droits Directeur et CSMO n'ont pas été conçus pour traiter des leads → si un CSMO ou Directeur prend un lead, les règles de visibilité sautent, le lead n'est plus visible que par lui (au lieu de tous les utilisateurs) et ne remonte plus dans les rapports. **Il est donc préférable d'attribuer des droits vendeurs aux personnes devant traiter des leads**

Renault : Les droits de gestion vont être modifiés suite à l'intégration d'OKTA dans MEAVA.

Le Constructeur prévoit des ateliers avec les DSI du Réseau afin de les accompagner dans cette nouvelle gestion des droits token.

La date de la migration est fixée au 6 juillet 2025. Si les nouvelles règles ne sont pas appliquées, certains profils perdront l'accès à MEAVA.

7.ADMINISTRATION RENAULT NET

Administration Renault Net (Subtool)

Les constats

- Bcp voir trop ADAF (Administrateur des Droits Affaire) **1315** [admin](#) sur la France
- Les administrateurs (disposant du rôle manager user) ne sont pas tous aux effectifs dans vos groupes
- Certains administrateurs administrent les rôles Renault Net
 - Au doigt mouillé
 - Suivant la règle qui peut le plus peut le moins
 - Par technique de copier coller
 - Sans être informés des dernières évolutions dans les rôles Rnet
 - Sans connaître les règles de facturation de certaines applications
 - Sans connaître les règles spécifiques des applications (Maeva, Move, Gestion des codes,...)
 - Des délais d'obtention et d'activation des rôles

Les conséquences

- Des utilisateurs bloqués dans certains processus métiers
- Des dysfonctionnements dans les applications
- Des chaines d'assistances sur sollicitées
- Des anticipations mal gérées dans l'attribution des rôles (cas typique de MOVE et du chef de ventes)

Administration Renault Net (Subtool)

Les actions déjà réalisées ou engagées

- Mises à jour et publication des rôles Rnet à chaque nouveauté (suppression, création, adaptation)
- Un gros ménage dans les rôles Rnet
- Concentration des rôles Rnet (ex. BCC, Parc Essai et [aidepool](#) intégrés dans DVME)
- Formation sur le panorama complet des rôles Rnet dans le cadre du passage à [Okta](#)

Les actions à poursuivre ou à engager

- Supprimer les administrateurs partis
- Supprimer le rôle manager user aux personnes qui ne l'utilisent pas ou qui l'utilisent mal
- Continuer à former les admins dans le cadre des réunions du passage à OKTA de Maeva
- N'attribuer le rôle manager user que pour les personnes formées.
 - Seul Renault pourra attribuer le rôle manager User aux personnes du réseau sous condition de formation
 - Proposer un calendrier de formation (~2 h) en distanciel une fois par mois. Formation assurée par les ISLM
- Supprimer les rôles Rnet au niveau des plaques et holding qui n'ont pas de sens.
- Harmoniser les rôles Rnet dans la gestion des périmètres (concession, holding, plaque)

Renault : Le Constructeur nous a fait part du nombre croissant et important d'administrateurs Renault Net présents dans le Réseau. Il explique que certains administrateurs ne sont pas correctement formés et que certains droits sont attribués mais non utilisés.

L'équipe IT de Renault proposera des formations à l'utilisation de l'outil SUBTOOL afin de réduire les erreurs d'attribution de rôles.

-

GCR : Le Groupe de Travail alerte le Constructeur sur le fait que certaines populations RH créent à la fois les profils dans DMD et attribuent les rôles dans Renault Net.

Renault : Le Constructeur prend note de cette remarque et transmettra également l'information aux populations RH.

8.ROADMAP D.C.U

- Correctifs et évolutions

RG

Bugs/ Correctifs	Détails
LUP DCU	1 fois par semaine
Points LUP	39
Correctifs	15 en 4 MEP
Points restants	24

MEP intempestive semaine 22 qui a supprimé une dizaine de correctif.
 Retour à la normale 9 juin 2025

Liste des évolutions à venir
Intégration de la vidéo
Pop-up notification
DCU Hebdomadaire
Photos (dans Divers ou Observations)
Stockage de photos DCU dans DSP

Lacour est toujours engagé dans sa migration technique
 S1 : focus sur la résolution des points de LUP « 2 dévs attribués + un tech lead »
 S2 : engagement du plan de charge pour prioriser les évolutions

Renault : L'application DCU, en cours de déploiement dans le Réseau (150 affaires déjà déployées), est en constante amélioration. De nouvelles fonctionnalités sont en cours de développement, telles que l'intégration de vidéos et de notifications pop-up permettant au mécanicien de recevoir l'information au bon moment.

Concernant la partie stockage, il est impératif que les photos et vidéos soient stockées localement sur le mobile et non sur un « cloud storage ».

-

GCR : L'utilisation de DCU deviendra-t-elle, à terme, un critère de qualité ?

Renault : Oui, cela est envisageable, car l'application s'intègre pleinement dans le parcours digital du client en après-vente.

-

GCR : Le Groupe de Travail précise que les indicateurs d'utilisation ne sont toujours pas opérationnels.

Renault : Le Constructeur nous informe qu'il dispose de remontées d'utilisation depuis le mois d'avril. L'utilisation de l'application est très hétérogène : certains groupes atteignent 90 % d'utilisation, tandis que d'autres sont en dessous de 30 %.

9.SIMPLIFICATION BACKOFFICE VN/VO

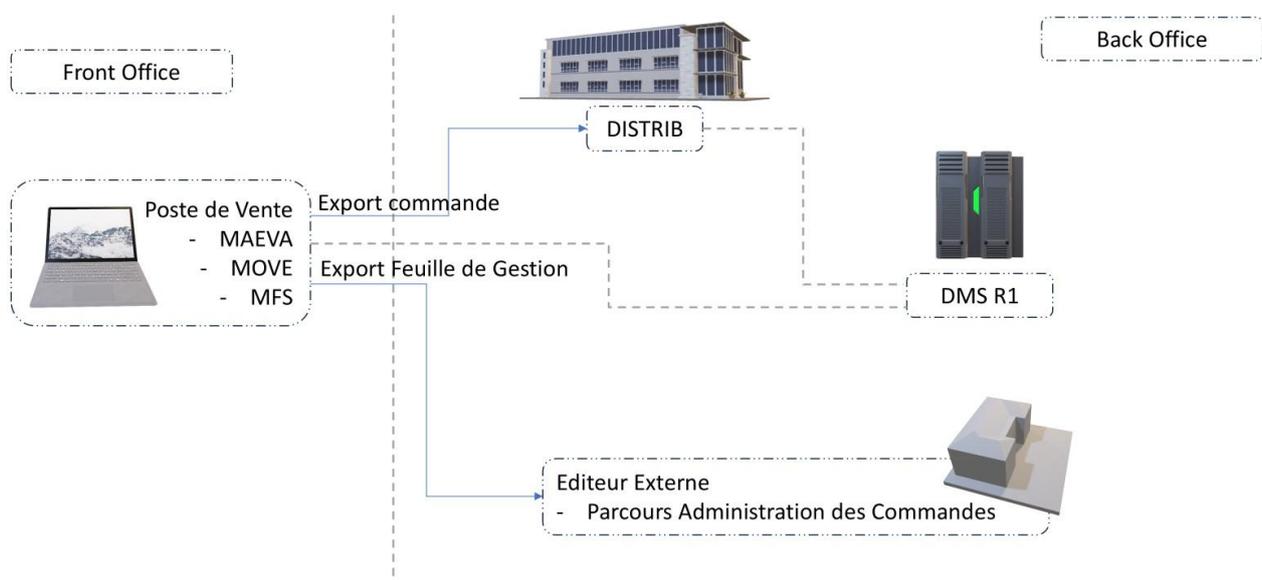
SIMPLIFICATION Back Office VN/VO

- Flux entre le poste de vente et les DMS
- Flux entre la Distrib et les DMS
- Flux entre le BO (Administration des commandes) et les applications du constructeur (DDA, DVME, COREDI, Distrib, OTS, CID, ...) pour constituer et compléter les dossiers
- Privilégier les API
- Authentification OKTA
- Accès au Back Office par le portail Renault.Net

Back Office VN/VO - Renault Group

5
 Confidential C

SIMPLIFICATION Back Office VN/VO



Back Office VN/VO - Renault Group

3
 Confidential C

Renault : Le Constructeur travaille à l'évolution de l'outil EFFICOM et à l'homologation d'un produit concurrent à celui-ci.

L'appel d'offres sur ce deuxième outil a deux objectifs :

- Améliorer la version d'EFFICOM déjà présente dans le Réseau.
- Trouver une deuxième solution pour proposer une alternative au Réseau.

Les interfaces entre les outils du Constructeur et ces outils de dématérialisations vont être améliorées avec des interfaces automatisées.

Le Constructeur ainsi que les équipes du GCR co-construisent cette nouvelle expression de besoin et souhaitent que le GCR soit porteur du projet et réalise l'appel d'offres.

GCR : Dans un objectif de co-construction, il est essentiel de s'assurer que l'outil et l'expression de besoin répondent bien aux attentes de l'ensemble des marques distribuées dans le Réseau.

Au vu des premières ébauches, l'expression de besoin apparaît très orientée Constructeur.

Afin de garantir la pertinence de la solution et de bien prendre en compte la gestion de toutes les marques des distributeurs, il est proposé de transmettre ce document à certains groupes pour avis.

Il est également rappelé que les équipes internes du groupement ne sont pas, à ce jour, en capacité de porter ce type de projet d'envergure.

Renault : Renault est d'accord avec cette démarche et fixe une date butoir au 01/07/2025 pour se prononcer.

10.PLAN B - MOVE

• Plan B – Calculett

2. Les onglets « b » et « b » avec les informa

- 'im
- 'o
- 'imp
- 'en
- 'imp



'a

54
 Confidential C

Renault : Pour donner suite aux différentes pannes informatiques rencontrées lors des OPO, et en réponse à la sollicitation du GCR, le Constructeur a travaillé à la mise en place d'un plan B permettant de sécuriser le processus de move en cas d'indisponibilité des systèmes.

La génération du bon de commande s'effectue désormais à partir d'une matrice disponible dans un fichier Excel.

Un webinar a été organisé afin de présenter ce plan B, suivi de l'envoi du kit associé à l'ensemble des équipes métiers du Réseau.

GCR : Le Groupe de Travail se félicite de la mise en œuvre de ce kit, qui répond à une demande forte du réseau et dont la concrétisation est largement saluée.

Le prochain Groupe de Travail aura lieu le 23 septembre 2025.

Camille GUYOT
 Responsable du Groupe de travail OSI
 c.guyoy@groupeguyot.com