

COMPTE-RENDU

Partie 4 — Analyse de performance

Portail de réservation des véhicules de service — Vertex Ingénierie

Certification RS6601 — Sujet d'entraînement

Juillet 2026

Ce compte-rendu répond aux deux attendus de la partie 4 (identification des indicateurs, analyse du jeu de données fourni), et y ajoute une mise en correspondance avec les tests réellement exécutés sur l'implémentation Vertex Ingénierie (Airtable + n8n) documentée dans le cahier de recette — sans reformuler ni relancer ces tests.

1. Indicateurs retenus

Indicateur	Ce qu'il mesure	Pourquoi il compte ici
Taux de validation manuelle requise	% de demandes déclenchant une des deux règles de routage	Mesure la charge réelle imposée au responsable flotte (risque de goulot identifié dès la note de cadrage)
Délai moyen de validation + respect du SLA 24h	Temps entre soumission et décision du responsable flotte	C'est le KPI directement issu de la contrainte métier (délai max 24h ouvrées)
Taux de confirmation vs refus, décomposé par cause	Refus automatique (conflit véhicule) vs refus décidé par le responsable flotte	Deux populations différentes : les fusionner masquerait où se situe réellement le problème
Répartition des motifs de déclenchement	Durée seule / inter-site seul / cumul des deux règles	Identifie laquelle des deux règles pèse le plus, pour prioriser un éventuel ajustement

Indicateur volontairement exclu : *le taux de conflits non détectés (objectif O1 de la note de cadrage) ne peut pas se calculer à partir de ce type de tableau de bord — un conflit passé inaperçu n'y apparaît par définition nulle part. Il se vérifie par un audit externe, pas par du reporting sur les données déjà traitées par le système.*

2. Analyse du jeu de données fourni (n=8)

Indicateur	Valeur (n=8)
Taux de validation manuelle requise	5/8 = 62,5 %
Délai moyen de validation (5 cas routés)	(4+9+18+3+12)/5 = 9,2 h
Délai max observé	18 h (R-105) — sous le seuil de 24h
Respect du SLA 24h	5/5 = 100 % sur cet échantillon
Refus automatique (conflit véhicule, sans passer par le responsable flotte)	1/8 — R-104
Refus décidé par le responsable flotte (après arbitrage)	1/8 — R-105
Taux d'approbation par le responsable flotte (sur les 5 cas routés)	4/5 = 80 %
Motif de déclenchement — durée seule	R-103, R-105 (2)
Motif de déclenchement — inter-site seul	R-102, R-106 (2)
Motif de déclenchement — cumul des deux règles	R-108 (1)

Ce qui ressort

- 62,5 % de validation manuelle est élevé au regard de l'objectif de conception (majorité des demandes auto-validées). Non significatif sur 8 lignes, mais à surveiller si ce ratio se confirmait sur un vrai volume — il questionnerait le calibrage du seuil de durée ou la fréquence réelle des trajets inter-sites.
- R-108 cumule les deux règles (durée > 3 jours et inter-site) : c'est exactement le scénario CR05, resté « à exécuter » dans le cahier de recette. Ce jeu de données confirme au moins qu'une seule notification est requise dans ce cas, pas une par règle déclenchée.
- R-104 et R-105 ne doivent jamais être comptés dans le même panier : le premier ne coûte rien au responsable flotte (le système a tranché seul), le second lui a pris du temps de décision pour finalement refuser.
- Vérification de cohérence : la règle métier (durée > 3 jours OU site départ ≠ site retour) recalculée sur les 8 lignes correspond exactement à la colonne « Validation requise » fournie — ce jeu de données synthétique est propre, contrairement aux données de test réelles produites pendant le débogage du workflow (dates incohérentes notamment).

3. Mise en correspondance avec les tests réels

Plutôt que de rejouer des scénarios déjà exécutés, ce tableau relie chaque chemin de décision du jeu de données fourni à son équivalent testé en conditions réelles sur l'implémentation Vertex Ingénierie (résa #28 à #31, cf. cahier de recette CR01 à CR04).

Chemin de décision	Cas du jeu de données (P4)	Test réel équivalent (Vertex, environnement n8n/Airtable)	Résultat réel
Auto-validation (aucun conflit, aucune règle)	R-101 (Lyon-Lyon, 1j, Confirmée)	Réservation #28 — véhicule 10, Nantes-Nantes, 31/7→31/7, aucune réservation active sur ce véhicule	Validée automatiquement
Refus automatique (conflit véhicule, sans passer par le responsable flotte)	R-104 (Bordeaux-Bordeaux, 1j, Refusée — véhicule indisponible)	Réservation #29 — véhicule 10, 29/7→31/7, chevauche #28 (déjà Validée)	Refusée automatiquement, sans notification au responsable flotte
Mise en attente — règle durée (> 3 jours)	R-103, R-105, R-108	Réservation #30 — véhicule 8, 10/8→27/8 (17 jours)	En attente, notification envoyée au responsable flotte
Mise en attente — règle inter-site	R-102, R-106, R-108	Réservation #31 — véhicule 2, site départ LYON, site retour NANTES	En attente, notification envoyée au responsable flotte
Refus décidé par le responsable flotte (après arbitrage)	R-105	Aucun test réel disponible sur ce chemin précis	Non couvert — même lacune que CR09 du cahier de recette

Ce que ça confirme

- Les 4 chemins de décision théoriques du jeu de données ont chacun un test réel équivalent déjà exécuté et conforme — le cadre d'analyse tient aussi bien sur données synthétiques que sur l'implémentation réelle.
- Un seul chemin reste sans équivalent réel testé : le refus décidé par le responsable flotte après arbitrage (R-105). C'est la même lacune que le scénario CR09 du cahier de recette, resté « à exécuter » — cohérent, pas une nouvelle découverte.
- Les valeurs chiffrées ne sont pas comparables terme à terme (n=8 pour le jeu fourni contre n=4 pour les tests réels) : l'intérêt de ce tableau est la correspondance des catégories, pas un calcul de KPI sur un échantillon réel trop petit pour être représentatif.