



Orange Chez l'opérateur de téléphonie, les nouvelles technologies viennent en aide au gestionnaire de parc ainsi qu'au conducteur pour plus de sécurité sur la route, avec 12 500 véhicules équipés en télématique embarquée. Et Orange mise aussi sur son parc en autopartage pour faire évoluer l'utilisation des véhicules, tout en responsabilisant les utilisateurs.

Technologie et prévention

Sur les 20 000 véhicules du parc d'Orange, 12 500 sont équipés en télématique (sans géolocalisation) dont environ 10 000 pourvus d'une première génération d'outil télématique qui se limite à la remontée du kilométrage des véhicules. « Mais depuis 2014, 2 500 véhicules PSA et quelques véhicules Renault sont dotés sur leur bus CAN d'un outil télématique qui remonte la consommation, le kilométrage parcouru, le niveau du réservoir. Le système fournit aussi la date et le kilométrage pour la prochaine maintenance, des alertes sur l'huile, sur l'eau ou encore la pression des pneus. Il s'agit bien d'un outil de sécurité, entre autres pour la pression des pneus qui n'est pas toujours vérifiée par les conducteurs malgré nos consignes », décrit Patrick Martinoli, directeur de la gestion des véhicules chez Orange.

Utile télématique et éco-conduite

« Enfin, une centaine de véhicules sont équipés d'un outil d'éco-conduite, avec un suivi des accélérations fortes et des virages brusques. À partir de ces éléments est calculé un score d'éco-conduite accessible au seul conducteur. Sur demande, un directeur opérationnel peut cependant avoir accès à un score moyen pour réaliser un comparatif avec d'autres directions », ajoute-t-il. Si la télématique ne sert pas (encore) de



base pour affiner les formations à l'éco-conduite, celles-ci sont généralisées : « Depuis 2012, des cours d'une journée sont dispensés à nos conducteurs par le biais de formations ECF et Mobicgreen. Fin 2015, 7 500 conducteurs avaient été formés, au rythme de 2 500 conducteurs par an. Nous avons constaté une baisse globale de 7 % de la consommation et un recul de la grosse sinistralité », remarque le gestionnaire d'Orange. Patrick Martinoli se penche désormais

Avec l'auto-partage et ses 1 000 véhicules attendus fin 2016, Orange mise sur un changement de la culture de l'usage des voitures, mais aussi sur une plus grande responsabilisation des conducteurs.

LA FLOTTE D'ORANGE EN CHIFFRES

20 000 véhicules

- 20 000 véhicules dont 12 500 équipés en télématique
- 1 000 véhicules en autopartage à la fin de l'année

sur la petite sinistralité qui « demeure élevée » et réfléchit à faire évoluer les formations car « on passe trop sous silence les petits accidents de parking ». Tout nouvel entrant dans le groupe est également formé pendant une journée à l'éco-conduite et au risque routier. Cette montée en puissance de la télématique et des formations s'accompagne d'une sensibilisation au long cours grâce à 120 correspondants locaux « transport » qui animent des campagnes. En outre, un préventeur par direction opérationnelle suit les véhicules et les conducteurs. Parmi les points noirs qu'ils traquent : « la surcharge des véhicules », souligne Patrick Martinoli qui réfléchit à équiper les véhicules d'un détecteur de surcharge.

Surcharge, entretien : une question de suivi

Cette question de la surcharge est notamment prioritaire pour les 700 nacelles du groupe, implantés sur des véhicules de 3,5 t car « il ne reste plus que 70 kg de charge utile sur le véhicule », précise le responsable. Par ailleurs, tous les véhicules sont dotés de GPS « pour éviter qu'un conducteur ne se trouve perdu. Cela le sécurise et il perd moins de temps. De même, la climatisation est obligatoire. Sur les VP, le régulateur-limiteur de vitesse est de série et nous cherchons à intégrer des détecteurs avant-arrière pour éviter les accrochages lors des manœuvres », explique Patrick Martinoli.

Pour s'assurer d'un bon entretien, les salariés doivent suivre, à chaque fois qu'ils prennent le volant, une « checklist » pour vérifier les pneus, l'entretien, l'arrimage, etc. « Mais cela reste difficile à imposer », note le gestionnaire d'Orange.

Enfin, chaque conducteur règle aussi ses amendes et assume le retrait de points, sauf quelques rares exceptions comme les PV liés à des questions de parking. « pour les véhicules d'intervention qui ne peuvent pas se garer à un autre endroit que celui où ils interviennent », complète Patrick Martinoli.

ALLIER SÉCURITÉ ET PARTAGE

Le respect des règles et des bonnes pratiques reste plus problématique pour les véhicules en autopartage qui seront au nombre 1 000 à la fin de l'année chez Orange. « Pour l'instant, ils sont plus accidentés que la moyenne », constate Patrick Martinoli. Qui tient à changer la culture au sein du groupe pour « passer du véhicule possédé au véhicule serviciel avec l'autopartage, et un choix de modèles électriques, hybrides ou diesels selon le nombre de kilomètres à parcourir. » Certes, le système de réservation et de prise en main du véhicule, totalement dématérialisé,



« est déjà plus responsabilisant que celui du pool car il permet déjà de savoir qui était au volant. » Mais la multiplicité des conducteurs nécessite des actions particulières, observe ce gestionnaire : « Au bout de trois problèmes avec un véhicule, nous supprimons au conducteur l'accès à l'autopartage. Pareillement, s'il est responsable d'un accident à titre privé – en soirée ou en week-end –, il paiera la franchise la première fois et sera écarté de l'autopartage la seconde fois. »