

## FORMATIONS ET STAGES

# QUELLE EFFICACITÉ À LONG TERME ?

Soucieux de réduire leur consommation de carburant, donc leurs émissions de CO<sub>2</sub>, bon nombre de transporteurs proposent à leurs conducteurs de suivre des stages d'éco-conduite. Mais pour porter leurs fruits, ces stages doivent faire l'objet d'un suivi au sein de l'entreprise.



### LES PRINCIPAUX POINTS DE VIGILANCE

- Atteindre la vitesse de croisière le plus rapidement possible
- Savoir changer les vitesses
- Savoir utiliser la boîte automatique
- Utiliser le limiteur de vitesse
- Savoir anticiper (les virages, les ronds-points, les feux tricolores...)
- Éviter les freinages tardifs et inutiles
- Éviter les ralentis prolongés
- Surveiller le compte-tours
- Savoir changer les vitesses en côte
- Savoir exploiter les descentes
- Gérer les conditions climatiques

**F**aire d'une pierre deux coups. C'est ce qu'ont souhaité de nombreuses entreprises de transports ces derniers mois en formant leurs conducteurs à l'éco-conduite. « Début 2009, la crise avait significativement réduit notre niveau d'activité, se souvient ainsi Jean-Claude Plâ, président de la SAS Vingeanne Transports (52). Nous avons décidé d'en profiter pour former notre cinquantaine de chauffeurs, tout en nourrissant l'espoir de réduire nos coûts ». De fait, la consommation de carburant représente entre un quart et un tiers des charges des sociétés de transport. « Le gazole est notre deuxième poste de coût derrière

la masse salariale », rappelle Éric Rousseau, gérant des Transports Rousseau (58). Dans ces conditions, la moindre réduction de consommation peut avoir un impact positif sur les résultats. « C'est l'un des seuls postes où un transporteur peut espérer dépenser moins », souligne même Laurent Gaschet, responsable de la formation chez Volvo Trucks France.

Voilà qui explique sans doute que les entreprises de TRM se soient intéressées à la conduite rationnelle bien avant que tout le monde ne parle de développement durable. « Nous proposons des formations de type éco-conduite depuis 1973, date du premier choc pétrolier », rappelle Daniel Grasset, directeur du dé-

veloppement et des centres de formation du groupe AFT-IFTIM. Mais aux préoccupations économiques qui ont par le passé incité les transporteurs à former leurs conducteurs, s'ajoute à présent une pression politique.



**Daniel Grasset**, directeur du développement et des centres de formation du groupe AFT-IFTIM.

Promulguée le 12 juillet 2010, la loi portant sur l'engagement national pour l'environnement, dite Grenelle 2, pousse en effet les groupes pétroliers à faire des économies d'énergie, notamment en encourageant leurs propres clients à réduire leur consommation de carburant. Plus d'une centaine d'entreprises de transport ont par ailleurs signé, depuis le 16 décembre 2008, une charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> avec le ministère du Développement durable et l'ADEME. Ce document les engage dans un plan d'actions devant permettre d'éviter l'émission de près de 90 000 t de CO<sub>2</sub> et la consommation de plus de 20 millions de li-

tres de gazole. Parmi les signataires, le groupe STG a par exemple formé en interne, ces cinq dernières années, plus d'un millier de ses 1 658 conducteurs.

### DES APPROCHES DIVERSES

On ne saurait guère voir, dans un tel contexte, que des avantages aux formations à l'éco-conduite. Mais ces vertus sont-elles réelles? En d'autres termes, quelle est leur efficacité? Afin de répondre à cette question, intéressons-nous dans un premier temps à la façon dont se déroulent les formations disponibles sur le marché. Bon nombre d'entreprises ont, pour former leurs conducteurs, assez logiquement recours à de « grands » organismes tels Promotrans ou l'AFT-IFTIM. C'est le cas des Transports Jumeau (28), qui ont fait appel à l'AFT il y a un an pour proposer un stage d'éco-conduite à une vingtaine de leurs trente conducteurs. « Le formateur est venu

### « LES ÉCONOMIES DE CARBURANT PEUVENT VARIER DE 5 À 10%. »

avec un camion équipé », expose Patrice Métais, directeur des Transports Jumeau. Le groupe de formation a de fait mis en place un dispositif pédagogique baptisé « écopilote », système d'enregistrement en temps réel des paramètres d'utilisation d'un véhicule, tels que la consommation de carburant, l'usage optimal du moteur et des dispositifs de freinage, ou encore l'anticipation et le respect de la sécurité. L'intérêt? Construire un profil de conduite et élaborer des statistiques qui permettent d'évaluer le conducteur.

« Le formateur nous avait demandé de définir un parcours de 45 minutes près de chez nous, poursuit Patrice Métais. Les conducteurs sont montés avec lui deux par deux. Chacun a d'abord effectué le parcours sans commentaire. Puis le formateur lui a proposé des points d'amélioration. Enfin chaque conducteur a refait le parcours en tâchant de tenir compte des remarques du



Nicolas Bonnard, dirigeant des transports écopymes : « Nous avons commencé à proposer des stages à nos conducteurs en 2008. Depuis, nous formons tous les nouveaux arrivants. »

formateur ». Ainsi, au total, chaque conducteur a été mobilisé une demi-journée. « Quelque 6 000 stagiaires suivent nos formations à l'éco-conduite chaque année en moyenne », se félicite Daniel Grasset. Nous proposons également des formations courtes en complément de la formation continue obligatoire. Mais elles sont moins demandées depuis le passage de la FCO de trois à cinq jours. Car cet allongement nous permet d'évoquer l'éco-conduite ».

D'autres prestataires proposent d'autres approches. La société Benne Inter-Services (81) a par exemple fait appel à la société CGI, en région bordelaise, pour former 17 de ses 23 chauffeurs. « Nous avons travaillé avec les camions de l'entreprise », explique Frédéric Bonhomme, P-dg de l'entreprise. Les chauffeurs ont ainsi pu conduire leur véhicule personnel, une première fois sans conseil, une seconde fois avec. Les Transports Bonnand (69) ont de leur côté préféré passer par Volvo Trucks. Avantage, selon Nicolas Bonnand, gérant de la société : le formateur intervient en exploitation. « Le conducteur fait sa journée normale », développe-t-il. Briefé le matin et le soir, il est accompagné par le formateur qui le corrige immédiatement. « Sa parfaite connaissance des véhicules permet à ce dernier de donner des conseils visant à moins solliciter le matériel et allonger sa durée de vie », apprécie en outre Nicolas Bonnand.

Les Transports Rousseau ont quant à eux privilégié la formation en interne pour leurs 200 conducteurs. « Nous avons deux formateurs agréés », détaille Éric Rousseau. Ils animent notamment la journée d'intégration à laquelle tous les nouveaux arrivants participent, et dont une partie est consacrée à l'éco-conduite ». Concrètement, l'en-

treprise a défini un parcours type de 37,6 km, très accidenté, que chaque conducteur effectue avec un véhicule lesté par trois fois : une première fois seul ; une deuxième fois avec un formateur qui lui apporte des conseils ; une dernière fois avec le formateur mais sans commentaires. Résultat? « Le troisième trajet est en général parcouru de façon

## LOGICIELS

Transport  
Gestion de parc  
Entreposage

**Priorité au spécialiste**

LOGICIELS  
transport  
gestion de parc  
entreposage

Contactez-nous au  
04 37 22 11 88

[www.g-p-i.fr](http://www.g-p-i.fr)

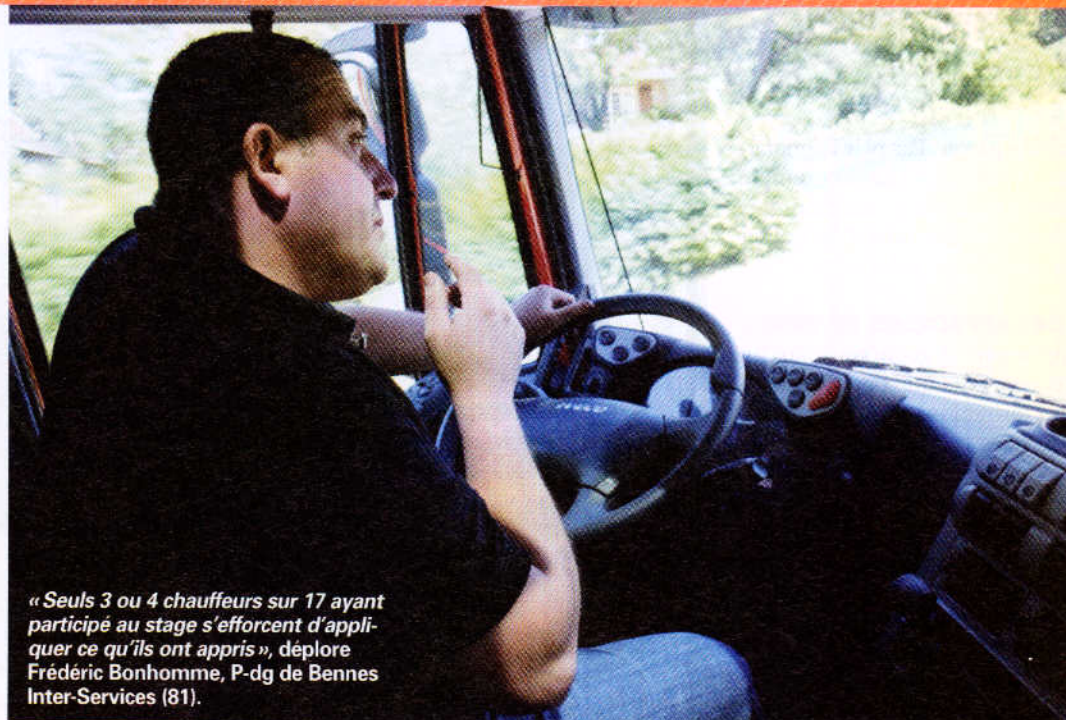
Paris - Lyon - Marseille - Rennes

un peu plus rapide, s'étonne Éric Rousseau. Et la consommation est en moyenne inférieure de 4 l/100 ».

### D'IMPORTANTES GAINS IMMÉDIATS

À court terme, les gains à attendre d'une formation à l'éco-conduite peuvent en effet paraître spectaculaires. « Les économies de carburant peuvent varier de 5 à 10 % », affirme Daniel Grasset. « Nous enregistrons 7 % de gain sur la consommation de gazole en moyenne depuis dix ans », renchérit Laurent Gaschet. Et les bénéfices ne s'arrêtent pas là... « C'est bluffant, admet Patrice Métais. L'exercice effectué avec le formateur démontre qu'un même conducteur peut effectuer un même trajet un tout petit peu plus vite, avec une conduite plus souple, en consommant moins et en usant moins la machine ».

À plus longue échéance, cependant, l'enthousiasme des transporteurs se fait plus mesuré. Pour certains, les effets des stages d'éco-conduite sont quasiment nuls. En cause : les mauvaises habitudes que les conducteurs ne sont pas toujours prêts, ou capables, d'abandonner. « Un an après, c'est oublié, déplore



« Seuls 3 ou 4 chauffeurs sur 17 ayant participé au stage s'efforcent d'appliquer ce qu'ils ont appris », déplore Frédéric Bonhomme, P-dg de Bennes Inter-Services (81).

Frédéric Bonhomme. Sur 17 chauffeurs concernés, nous en avons trois ou quatre qui s'efforcent d'appliquer ce qu'ils ont appris et dont la consommation a baissé. Les autres ne sont pas intéressés ». Même remarque de la part de Patrice Métais. « Nous n'observons pas de baisse significative de consommation de carburant, reconnaît-il. Même si les conducteurs ont bien réagi, il n'est pas facile de changer pour des individus qui ont quinze à vingt ans de métier ». Ce n'est d'ailleurs pas propre aux conducteurs routiers. « Prenez

l'exemple des radars, propose Daniel Grasset. Si je vous dis qu'il y en a partout, vous ferez attention. Mais si vous savez qu'il n'y en a pas, vous vous autoriserez des écarts ». En d'autres termes, comme le dit le proverbe : chassez le naturel... il revient au galop!

D'autres transporteurs veulent pourtant y croire. « Sur l'ensemble du parc, la baisse n'est pas très significative, reconnaît Eric Rousseau. Mais sur tous les gros consommateurs, comme les bennes ou les grumiers, elle se montre assez importante. Or nous

n'avons commencé qu'en début d'année et moins de la moitié des chauffeurs ont à ce jour suivi la formation. En poursuivant l'effort, nous espérons faire passer la baisse de consommation d'un demi-litre à 1 litre aux 100 ».

### NÉCESSAIRE SUIVI

Obtenir des résultats pérennes exige de fait un engagement à long terme. L'idéal étant sans doute de pouvoir former ses conducteurs régulièrement. Mais tous les transporteurs ne disposent pas du temps et du budget nécessaires pour proposer des piqûres de rappel. « Nous avons mobilisé 17 chauffeurs sur 25, ainsi que 10 camions, calcule Frédéric Bonhomme. Nous pouvons difficilement nous permettre d'envisager une nouvelle session. D'autant que nous avons eu neuf FCO l'an dernier. Celle-ci étant passée de trois à cinq jours, nous avons dépassé l'enveloppe dont nous disposons pour la formation. Et les stages éco-conduite n'ont pu être pris en charge qu'à 50 % ».

Assurer un suivi n'implique cependant pas forcément de former systématiquement tous ses conducteurs. « Nous avons commencé à proposer des stages à nos conducteurs en 2008, témoigne par exemple Nicolas Bonnard. Depuis, nous formons tous les nouveaux conducteurs, ainsi que tous ceux qui, parmi les anciens, ont tendance à dériver. L'essentiel est d'installer une culture commune sur le sujet ». Pour un in-

3 QUESTIONS À...

### → WALTER BONETTI,

Consultant et formateur tout transport pour BW Formation

## « La plupart des conducteurs ont trop confiance en eux »

### » L'OT : Qu'est-ce que l'éco-conduite ?

W. B. : C'est une technique de conduite qui repose sur un savoir-faire et requiert des capacités d'anticipation. Mais c'est aussi un savoir-être qui consiste à adopter une attitude de bon sens. Son ambition est de réduire la consommation de carburant, et du même coup les émissions de CO<sub>2</sub>. Mais elle diminue aussi la sinistralité, réduit les coûts d'entretien des véhicules et fait baisser le stress des conducteurs.



D. P.

### » Quelles sont les mauvaises habitudes les plus courantes sur la route ?

W. B. : Le non-respect des distances de sécurité est pour moi la mauvaise habitude la plus répandue. Le manque de communication entre usagers de la route est également très courant, notamment aux intersections. Enfin la plupart des conducteurs ont trop confiance en eux. Ils oublient que leur cerveau peut les trahir. Les informations que récoltent nos yeux peuvent être mal interprétées et nous

amener à commettre des erreurs à cause d'un effet d'optique.

### » Quels sont les facteurs de réussite d'une formation à l'éco-conduite ?

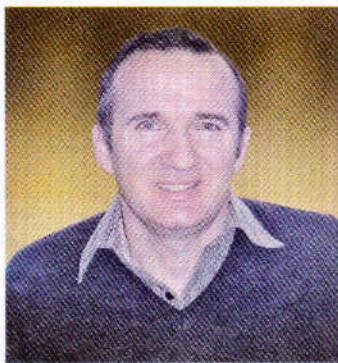
W. B. : Il faut bien sûr que le formateur ait une culture du métier du transport et sache se montrer pédagogue. Chauffeur routier pendant 20 ans, je suis pour ma part formateur indépendant et j'interviens pour divers organismes de formation ou entreprises de transport. Mais il convient aussi que l'entreprise mette en place une stratégie et un suivi.

vestissement qui reste limité. « Une journée de formation avec Volvo Trucks nous coûte environ 600 € hors taxe, estime Nicolas Bonnard. L'OPCA ne prend en charge que 400 euros. Le reste est donc à notre charge. Mais comme la formation se fait en exploitation, elle n'est pas pénalisante en termes de chiffre d'affaires. Au final, le jeu en vaut la chandelle ».

Par-delà les formations, c'est l'entreprise tout entière qui doit se mobiliser pour éviter que les mauvaises habitudes ne reviennent. « Pourquoi ne pas afficher les consommations, suggère Laurent Gaschet. Cela peut créer une émulation ». C'est le cas chez Sodinor, filiale de STG, où un tableau communique chaque mois aux conducteurs les consommations de chaque véhicule. « Sur les porte-clés des véhicules figurent d'un côté la courbe de consommation, et de l'autre un petit personnage de couleur rouge si la consommation est excessive, orange si elle est moyenne, ou verte si elle est bonne », ajoute

Flavien Rive, DRH du groupe. Résultats : un gain de 4l/100 sur trois ans pour le service messagerie frais, et 2,9l sur quatre ans pour le service messagerie industrielle situé à Noyal (35).

Autre outil envisageable, l'informatique embarquée. « Notre ordinateur de bord pour poids lourds CarCube comprend depuis deux ans une fonctionnalité éco-conduite, souligne Fabien Dusserre, directeur France de Punch Telematix. Nous l'avons lancée suite à l'augmentation des prix du gazole, en réponse à une demande du marché ». Les sociétés qui emploient un formateur interne peuvent enfin s'appuyer sur la collaboration de ce dernier. « Nous avons fait appel à l'AFT pour faire passer le message, mais notre formateur interne est là pour le relayer, souligne Jean-Claude Plâ. Il faut quelqu'un dans l'entreprise qui suive la consommation au quotidien. C'est ce qui nous a permis de réduire la nôtre de 0,8l/100 en 2009. Et la tendance se confirme en 2010 ». Même dé-



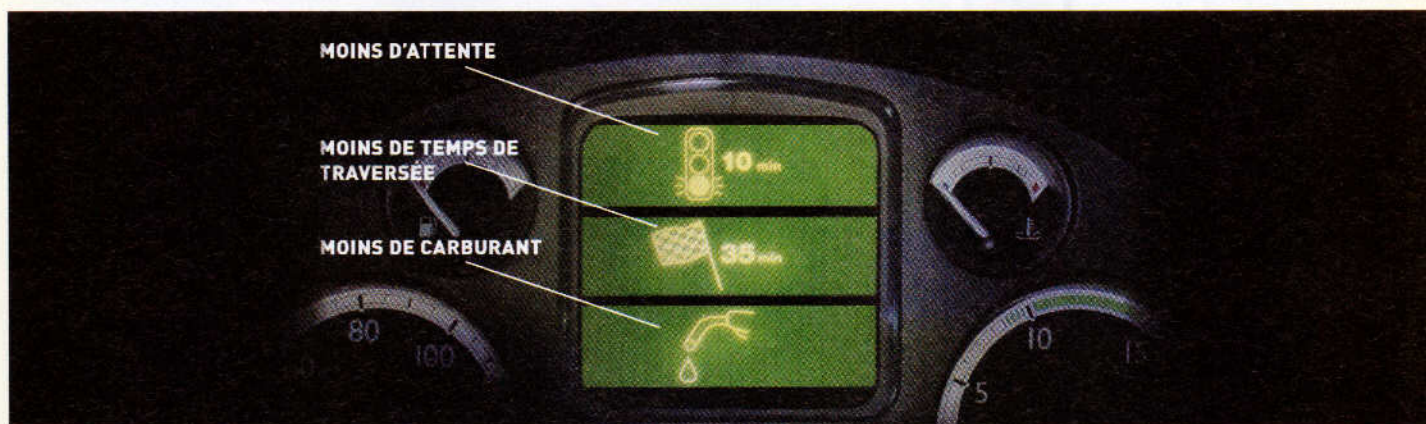
Jean-Claude Plâ, président de la SAS Vingeanne Transports (52) : « Nous avons décidé d'en profiter pour former notre cinquantaine de chauffeurs, tout en nourrissant l'espoir de réduire nos coûts ».

marque au sein des Transports Rousseau. « Les conducteurs ayant suivi un stage éco-conduite doivent remplir chaque semaine une fiche indiquant leur consommation, puis la déposer dans le bureau des formateurs, témoigne Éric Rousseau. En cas de dérapage, ceux-ci peuvent en chercher l'origine et en discuter avec l'individu concerné ».

Car la conduite rationnelle n'est, rappelons-le, pas une science exacte. « La consommation d'un même véhicule au sein d'une même flotte peut varier de deux à trois litres en fonction de la charge qu'il transporte, de la force du vent, du plein effectué, etc. », rappelle Patrice Métais. Dans ces conditions, il faut être en permanence attentif au moindre détail. « Nous avons décidé de bâcher toutes nos benes, indique Éric Rousseau. Leur consommation a ainsi baissé de près de 4l/100 ». Si la promotion d'une conduite rationnelle exige de parler de conduite, elle ne saurait donc s'en contenter. Les questions d'itinéraire ou de sécurité doivent elles aussi être abordées. Dès lors, les gains à attendre ne se limitent pas à la seule consommation. « Un conducteur qui consomme peu est un conducteur qui sollicite moins le matériel, qui conduit mieux et qui est moins fatigué », confirme Laurent Gaschet. ●

CATHERINE GAUDENZ

## Personne ne le verra, mais vos camions vont faire des exploits



**Ne perdez plus de temps :** vos camions traversent la Manche en 35 min seulement, à 140km/h. Grâce à sa situation géographique, notre terminal de Folkestone vous rapproche de Londres : vous pouvez ainsi économiser jusqu'à 25 km par trajet, c'est-à-dire du temps de conduite et du carburant.

**Diminuez vos délais et respectez vos engagements :** 1 départ toutes les 10 min aux heures d'affluence, 24h/24 et 7j/7, enregistrement automatisé.

**Améliorez votre image :** Eurotunnel Fret est le moyen le plus respectueux de l'environnement pour traverser la Manche en camion.

Vous aussi, faites des exploits : gagnez du temps, de l'argent et offrez l'avantage Eurotunnel à vos clients.

**Contactez-nous dès maintenant !**

tél. + 33 (0)3 21 00 64 65 - e-mail : freight@eurotunnel.com



eurotunnel.com