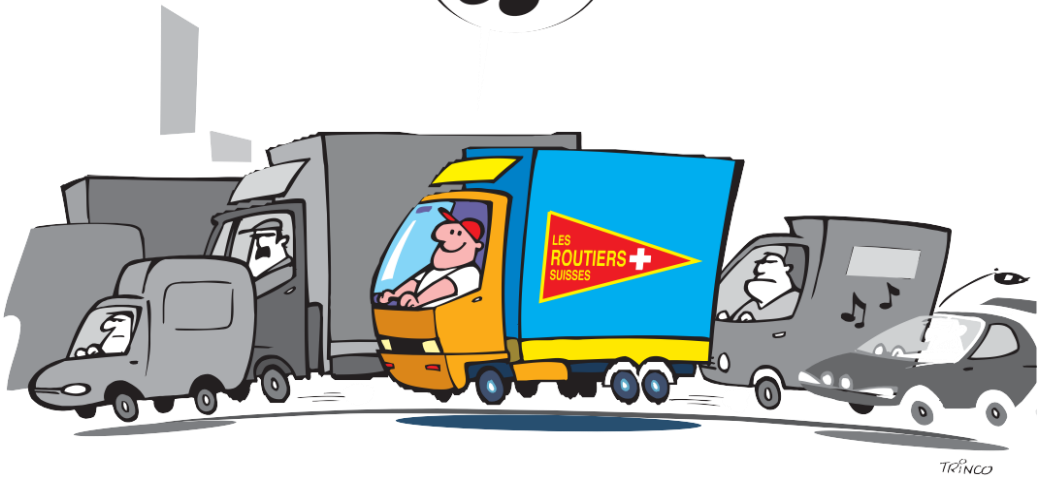
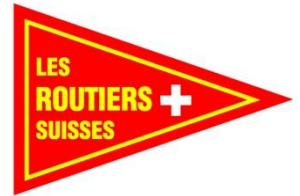


Conduite défensive

Eco-Drive



Co-financé par le Fonds de Sécurité Routière

© 3/2015, Edité par : Les Routiers Suisses, 1026 Echandens

Tél. 021 706 20 00. www.routiers.ch

Avant-propos

« Je n'ai pas de temps à consacrer à la conduite défensive » est un argument que l'on entend souvent lorsqu'on évoque ce thème. Dès que l'on parle de conduite défensive. On pense immédiatement à une conduite plus molle qui aura pour conséquence une perte de temps. Autour de la « table des habitués », on a souvent l'impression que la conduite défensive est réservée aux chauffeurs qui manquent de caractère.

Adopter une conduite défensive, c'est d'abord contrôler ses propres impulsions, et parfois mettre le doigt sur ses faiblesses. Mais cela signifie aussi agir de manière aimable et avenante avec les autres usagers de la route. Dans la vie de tous les jours, chacun est invité à faire preuve d'un comportement empreint de respect d'autrui et d'une certaine philosophie de la vie. Pour quelle raison n'en serait-il pas de même sur la route ? C'est peut-être que le facteur « temps » y joue un rôle déterminant ; lorsqu'un bouchon bouleverse la planification de la journée, les choses commencent à se corser. Et ce ne sont pas les autres usagers de la route qui vont vous aider à rattraper le temps perdu. Au début, le stress commence par faire monter le taux d'adrénaline. L'être humain qui est soumis au stress devient plus actif, mais aussi plus agressif. Donc, plus les exigences formulées par l'employeur et par les clients sont élevées, et plus la pression monte, surtout si des problèmes d'ordre privé viennent se greffer sur ce genre de situation. Et il faut bien que la soupape s'ouvre pour laisser échapper ce surplus de pression. Le chauffeur qui fait la chasse aux minutes toute la journée ne laissera pas un mètre de trop au véhicule qui le précède, et il finira par le dépasser, coûte que coûte. A la fin de la journée, ce chauffeur-là sera épuisé. Par contre, celui qui fait preuve de motivation et qui a appris à canaliser son agressivité, sera capable d'adopter une conduite défensive. Le véhicule sera ménagé, la consommation de diesel baissera, les autres usagers de la route seront tout à coup plus aimables et le soir venu, ce chauffeur disposera encore de suffisamment d'énergie pour d'autres activités.

Il ne serait pas juste de prétendre qu'une conduite défensive permet de gagner du temps. En revanche, si vous faites le compte des avantages et des inconvénients de cette manière de concevoir la conduite d'un poids lourd, vous vous rendrez vite compte que le chauffeur qui la pratique est gagnant, tout comme son patron d'ailleurs.

Conduite défensive

Chapitres	page
1. Le stress dans les transports routiers	4
Causes de stress que le chauffeur ne peut pas influencer Causes de stress que le chauffeur peut influencer Comment faire pour diminuer ou empêcher le stress ?	
2. Perception et traitement des informations	6
Environnement du trafic Perception des événements Qui voit bien conduit mieux Champ visuel et acuité visuelle Transfert des priorités Éléments empêchant la perception et le traitement des informations Capacité à percevoir et à traiter les informations	
3. Éléments indispensables à la conduite défensive	11
Adopter une conduite préventive Garder ses distances Indiquer clairement ses intentions Adapter sa vitesse Constituer des réserves de temps Constituer des réserves psychiques Faire preuve de tolérance	
4. Les avantages de la conduite défensive	14
5. Conduite économique	15

1. Le stress dans les transports routiers

Le stress constitue l'excuse la plus fréquemment avancée pour justifier une conduite agressive. Pour les professionnels de la route, le stress est un thème connu depuis longtemps. On ne peut pratiquement pas l'éviter. La conduite défensive et le stress sont deux éléments qui s'influencent mutuellement et qui doivent être pris en considération ensemble.

Ce qui est important, c'est d'apprendre à gérer son stress et de savoir reconnaître les dangers liés au stress permanent. Le stress permanent génère un style de conduite agressif, permanent lui aussi, qui incite les autres usagers de la route à pratiquer de la même manière, et qui conduit un jour ou l'autre à l'accident. Pour un chauffeur professionnel, il est très important de savoir gérer son stress et de donner le bon exemple aux autres usagers de la route.

Un stress passager provoque de la distraction et de l'inattention. Les influences extérieures, qui sont souvent liées à l'activité professionnelle, réduisent l'attention du chauffeur. La plupart des accidents sont dus à l'inattention et à la distraction des personnes impliquées.

Causes de stress que le chauffeur ne peut pas influencer :

- Erreurs ou comportements agressifs des autres usagers de la route
- Passagers
- Adresses (de chargement/déchargement) fausses ou incomplètes
- Contrôles de police
- Conditions de circulation
- Situations dues au trafic

Causes de stress que le chauffeur peut influencer :

- Planificateur de transports (disponent) - Chef
- Manque de temps - Téléphone/SMS
- Distraction - Surestimation de sa propre résistance
- Fatigue -
- Défauts du véhicule - Forme du jour (santé/maladie)
- Manque de connaissances prof. - Arrimage insuffisant
- Mauvaise planification de la tournée - Activités/problèmes privés

Comment faire pour diminuer ou empêcher le stress ?

Pour le chauffeur, le stress qu'il génère lui-même est le plus difficile à déceler. Le plus souvent, celui qui est stressé est le plus mal placé pour analyser la situation et trouver l'origine du stress qui modifie son propre comportement. Mais il est inévitable de se poser ce genre de question lorsqu'on se trouve dans une situation de stress. La solution la plus simple consiste à régler les problèmes que l'on génère soi-même :

- Réduire les causes de distractions
- Faire en sorte que l'ordre règne dans la cabine
- Respecter son corps (sommeil, temps libre, alimentation)
- Tenir compte de son état de santé (avertir le patron lorsque l'on n'est pas en état de prendre le volant)
- Se tenir au courant des dernières nouveautés (connaissances professionnelles)
- Limiter les appels téléphoniques au strict minimum
- Régler ses problèmes privés les plus importants
- Faire preuve d'un état d'esprit positif vis-à-vis de son environnement.

Bien souvent, l'environnement direct joue un rôle important. Les clients, l'entreprise, le chef ou le planificateur de transports peuvent constituer des sources de stress. Il suffit parfois d'une bonne discussion pour régler définitivement certains problèmes :

- La charge de travail est trop lourde, les pauses ne peuvent pas être respectées
- L'état du véhicule ne correspond pas aux exigences en la matière
- L'équipement est insuffisant
- Les désirs de la clientèle ne sont pas en accord avec les exigences des planificateurs de transports
- Les planificateurs de transports sont incapables d'établir une planification judicieuse
- Les connaissances professionnelles ne sont pas à la hauteur des exigences
- Les vacances ne peuvent pas être prises comme prévu
- La relation avec les chefs et les collègues est une source de conflits.

Il ne sert à rien de s'énerver et vouloir s'attaquer aux causes de stress que l'on ne peut pas influencer. Celui qui veut absolument s'attaquer à ce genre de problèmes finira par désespérer :

- Contrôles de police
- Contrôles douaniers et formalités douanières qui s'éternisent
- Bouchons, conditions de circulation
- Erreurs des autres usagers de la route
- Règles et prescriptions de la circulation.

Un style de conduite agressif envers les autres peut vous sembler libérateur sur le moment. Mais n'oubliez pas qu'un bon chauffeur sait reconnaître les causes de son stress ainsi que les moyens d'y remédier. C'est la seule et unique solution pour obtenir des résultats satisfaisants à long terme.

2. Perception et traitement des informations



Environnement du trafic

Sur la route, il y a en permanence des événements face auxquels le chauffeur doit réagir. Pour qu'il puisse réagir correctement, le chauffeur doit d'abord percevoir et traiter les informations suivantes :

- Les autres usagers de la route
- L'état de la route
- Le déroulement du trafic
- La densité du trafic
- les conditions de visibilité
- les règles de la circulation
- les conditions météo

Le chauffeur n'est pas en mesure d'influencer ces éléments, mais il est tenu d'adapter sa conduite aux conditions de circulation. N'oublions pas que le chauffeur peut exercer une influence sur son comportement et sur son véhicule uniquement.

Perception des événements

Une bonne perception de la situation constitue une condition essentielle à une conduite prévoyante. Celui qui perçoit les événements suffisamment tôt sera en

mesure de réagir de manière réfléchie. Cette perception des événements peut être influencée par divers facteurs négatifs : fatigue, mauvaise alimentation, médicaments, alcool ou drogues. Si l'on veut conserver une bonne perception de l'environnement pendant plusieurs heures, il est important de veiller à adopter une position assise optimale, de s'accorder des pauses régulièrement et de faire bon usage de ces dernières. Il est également conseillé de surveiller son alimentation, d'éviter de se laisser distraire par le passager et par la radio, les systèmes GPS et surtout de limiter l'usage du Natel au strict minimum.

Qui voit bien conduit mieux



Plus de 90% des informations relatives au trafic sont perçues visuellement. Les cabines de camion sont construites de manière à offrir une visibilité optimale au chauffeur. Les constructeurs dépensent des sommes énormes afin d'améliorer cet aspect. Ces efforts ne devraient pas être réduits à néant par l'installation de fanions, de rideaux, de machines à café et autres téléviseurs qui n'ont rien à faire sur le tableau de bord ou derrière le pare-brise. Renoncez à installer des objets qui peuvent avoir une influence négative sur la concentration et sur la visibilité. Les rideaux installés sur les vitres latérales augmentent l'angle mort et peuvent donc s'avérer très dangereux.

Champ visuel et acuité visuelle

Le champ visuel d'un être humain en bonne santé s'étend sur 180° environ. Mais il faut savoir que notre vision optimale se concentre au centre de ce champ visuel, sur un angle de 10° environ. L'œil humain est capable de déplacer ce champ de vision optimal pour capter les choses intéressantes et importantes. Ce



déplacement du champ de vision s'effectue en fonction d'éléments extérieurs (lumière, mouvements rapides) ou sur commande du cerveau. Lorsqu'une situation délicate se présente, il est donc indispensable de ne pas seulement regarder devant soi, mais également sur la droite et sur la gauche, afin de capter un maximum d'informations

importantes. La fatigue, la prise de médicaments, d'alcool ou de drogues diminue la capacité de déplacement du champ de vision, et ralentit la perception des informations.

Transfert des priorités

L'œil humain est capable de percevoir simultanément plus d'informations que le cerveau n'est capable d'en traiter. Lorsque plusieurs informations nous parviennent simultanément, il est donc indispensable d'établir un ordre de priorité. Notre attention doit se concentrer sur l'information la plus importante. Si notre attention se porte sur une information qui n'est pas importante pour le trafic, la situation peut devenir dangereuse.

Dans le trafic, les situations délicates impliquent un traitement des informations en fonction de leur importance. Plus la situation est compliquée, et plus le risque d'erreur est élevé, surtout si l'attention du chauffeur n'est pas optimale.



Quelles sont les informations importantes qui vont influencer le déroulement des événements dans l'immédiat ?

Est-ce le feu rouge, le piéton, l'autre véhicule ou le chantier ?

Pour rouler de manière sûre et détendue, mieux vaut être capable de capter et de traiter le plus d'informations possible.

Éléments empêchant la perception et le traitement des informations



La fatigue, le stress, les drogues, les médicaments, les problèmes personnels, le Natel, la radio et les passagers peuvent fortement réduire le traitement des informations. Il arrive même parfois que la perception et le traitement des informations soient réduits au strict minimum : La vision est focalisée et l'œil ne capte plus l'intégralité des informations (vision tunnel) ou l'on ne se souvient plus des événements des dernières minutes. En pareil cas, c'est bien souvent grâce aux réflexes des autres usagers de la route qu'on évite l'accident.

Capacité à percevoir et à traiter les informations

Comme toutes les aptitudes physiques, la capacité à percevoir et à traiter les informations varie d'une personne à l'autre. En principe, le déroulement du trafic automobile s'effectue de manière à ce que la plupart des personnes soient capables de devenir de bons usagers de la route.

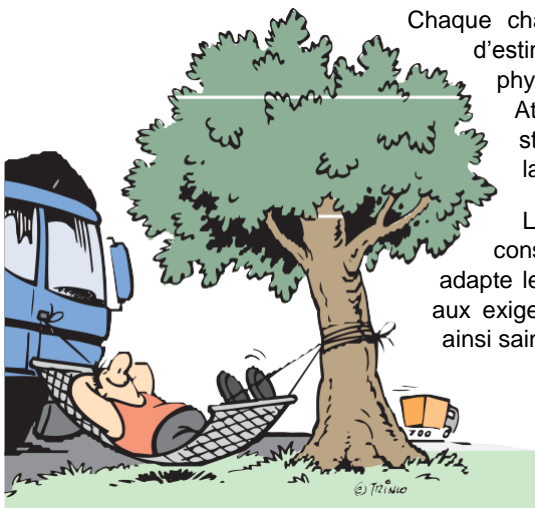
Il faut savoir que ces aptitudes physiques sont influencées par l'état de santé général et la forme physique du jour.

Un nombre d'heures de sommeil suffisant est indispensable si l'on veut être en forme pour prendre le volant. Tout comme les périodes de repos et le temps libre.

L'alcool, les drogues et les médicaments exercent une influence négative sur la perception des événements et sur le temps de réaction.

Une mauvaise alimentation peut limiter les aptitudes physiques et accentuer la fatigue.

Il ne faut pas négliger l'influence négative que peuvent exercer les problèmes psychiques, qui empêchent la personne qui en souffre de se concentrer.



Chaque chauffeur doit être en mesure d'estimer lui-même ses capacités physiques et psychiques. Attention aux excitants et autres stimulants qui n'améliorent pas la situation.

Le chauffeur professionnel conscient de ses responsabilités adapte les conditions de sa vie privée aux exigences de sa profession et vit ainsi sainement.

3. Eléments indispensables à la conduite défensive

Un chauffeur qui adopte un style de conduite défensif roule de manière attentive, en faisant preuve d'une certaine retenue, de manière à pouvoir réagir correctement en cas d'imprévu. Si cela permet d'éviter un accident, il cèdera la priorité à un autre usager de la route. Un style de conduite défensif permet non seulement d'éviter des accidents, mais aussi de ménager la mécanique (pas de freinages ou d'accélération inutiles). Ce mode de conduite permet également d'économiser ses nerfs et le carburant tout en augmentant sa vitesse moyenne. Donc, le chauffeur qui réussit à adopter un style de conduite défensif s'assurera en plus une certaine tranquillité d'esprit. Et n'oublions pas que la conduite défensive exerce également une influence positive sur les autres usagers de la route et sur la fluidité du trafic.

Adopter une conduite préventive

Pour un chauffeur, adopter une conduite préventive signifie ne pas se contenter d'être attentif aux événements qui se produisent à proximité de son véhicule. Ce chauffeur sera attentif à tous les éléments qui pourraient influencer le trajet qu'il doit effectuer. En agissant de cette manière, le chauffeur sera en mesure d'adapter sa conduite aux conditions de circulation.

Une conduite préventive réduit le nombre d'actes précipités et de manœuvres d'urgence tout en permettant aux autres usagers de la route de mieux cerner les intentions de celui qui adopte ce style de conduite.

Adopter une conduite préventive, c'est faire bon usage de ses réserves en matière de perception et de traitement des informations, tout en accordant la priorité aux événements liés au déroulement du trafic. Si le chauffeur dispose de suffisamment de réserves, il pourra les utiliser pour procéder à l'analyse des événements qui pourraient survenir par la suite. Celui qui adopte un style de conduite défensif a moins de risques d'être surpris par un événement imprévu. Ces réserves de capacités ne devraient pas être utilisées pour se laisser distraire par la radio, par le téléphone, le GPS ou par les passagers.

Garder ses distances

Garder ses distances permet de ne pas subir en direct les retombées de chaque événement lié au déroulement du trafic. Pour cela, il suffit de maintenir une

distance suffisante avec le véhicule qui vous précède, avec les cyclistes, avec les piétons, avec les convois exceptionnels et avec tous les autres usagers de la route. Celui qui n'est pas obligé de réagir immédiatement aux événements les plus infimes qui surviennent dans le trafic roule de manière plus détendue et n'exerce pas une influence négative sur ses partenaires. Les réserves ainsi ménagées servent à la conduite préventive.

Indiquer clairement ses intentions

Un bon chauffeur indique ses intentions clairement et suffisamment tôt. Pour cela, il enclenche son clignoteur assez tôt, afin que les autres usagers comprennent bien ses intentions. Choisir la bonne présélection et s'arrêter de manière claire et nette font partie des règles de base en la matière. Rechercher le contact visuel avec les autres usagers et avec les piétons est également important. Lorsque l'on conduit un poids lourd, tous ces éléments contribuent à améliorer la sécurité. Lorsqu'un chauffeur procède à des changements de piste irréfléchis ou adopte un comportement nerveux, son véhicule devient une source d'inquiétudes pour les autres usagers de la route, qui vont devoir y consacrer toute leur attention au lieu de reporter cette dernière sur l'ensemble du trafic.

Allumer ses feux dès que l'on démarre, même de jour, fait aussi partie des gestes qui améliorent la sécurité.

Adapter sa vitesse

La vitesse n'est pas seulement une affaire de prescriptions ou de performances que le véhicule est capable de fournir. Rouler à la bonne vitesse, c'est être capable de réagir à n'importe quel événement qui peut survenir sans faire d'erreurs. Plus la route est étroite, et plus il faut être attentif à la distance du bord et aux véhicules arrivant en sens inverse. Plus le trafic est dense, et plus le risque d'être confronté à un événement imprévu est grand. Dans ce cas-là, le meilleur moyen de limiter les risques est de diminuer sa vitesse. Celui qui cherche en permanence à rouler à la limite de ses capacités ne dispose plus d'aucune réserve pour réagir aux influences négatives générées par les autres usagers de la route.

Constituer des réserves de temps

Les réserves de temps calment la conduite. Le chauffeur qui est ou qui se met sous pression ne pourra pas adopter une conduite défensive. Celui qui est stressé reporte son agressivité sur les autres usagers de la route. Le chauffeur qui n'est pas en mesure de se créer des réserves de temps devrait prendre la liberté

d'arriver quelques fois en retard. Il est non seulement déconseillé, mais surtout dangereux de chercher à rattraper sur la route le temps perdu au dépôt ou chez le client.

Constituer des réserves psychiques

Chaque chauffeur devrait essayer de ne pas se laisser absorber par ses problèmes privés et professionnels lorsqu'il est au volant. Pour ce faire, il doit régulièrement réfléchir à sa manière de conduire et l'adapter si nécessaire. Créer les conditions propices à un accident est relativement simple : prenez vos problèmes privés, ajoutez-y les soucis que vous avez avec votre chef, les affaires que vous devez régler avec les autorités, des conditions de circulation chaotiques et des usagers de la route agressifs. Bien mélanger le tout et saupoudrer d'un peu de mauvaise humeur, ce sera parfait. Les problèmes sérieux et durables qui exercent une influence négative sur le moral doivent être réglés au plus vite, car celui qui se complique ainsi la vie finira par devenir agressif vis-à-vis des autres usagers de la route.

Faire preuve de tolérance

Un bon chauffeur est tolérant vis-à-vis des autres usagers de la route. Les professionnels de la route doivent partir du principe que les autres usagers ne bénéficient pas d'une formation et d'une expérience semblables à la leur. Raison pour laquelle certains ont un peu de peine avec la maîtrise de leur véhicule ou avec les règles de circulation, voire avec les deux ! Il faut également savoir que les conducteurs inexpérimentés ont aussi de la peine à gérer leur agressivité et leur résistance psychique. Un pro sait faire preuve d'une certaine ouverture d'esprit et d'un peu de tolérance.

Faire preuve de tolérance au volant signifie :

- Ne pas jouer le donneur de leçons
- Aider à compenser les erreurs des autres pour éviter les accidents
- Ne pas insister sur son bon droit
- Limiter les risques et éviter les dangers
- Faire preuve d'égards vis-à-vis des autres usagers de la route
- Rechercher le contact visuel

Un usager de la route n'est pas un véhicule sans âme et sans visage. Les usagers de la route sont des êtres humains. Dès qu'ils sortent du trafic routier, les gens sont en général plus aimables et plus tolérants. Donc, n'oublions pas que les règles de civilité et de savoir-vivre applicables lorsque l'on vit en société sont également valables sur la route.

4. Les avantages de la conduite défensive



- Rapports plus aimables entre usagers de la route
- Rapports plus aimables avec ses concitoyens
- Diminution des problèmes d'ordre psychique
- Diminution des risques d'accident
- Diminution de la fatigue mentale au moment de quitter le travail et de commencer sa soirée
- Diminution des « séquelles à long terme » et des cas de « maladie professionnelle »
- Diminution de l'usure du véhicule
- Diminution de la consommation de carburant
- Diminution des amendes et autres poursuites
- Diminution du nombre d'accidents

La plupart des véhicules utilitaires sont dotés de logos publicitaires de l'entreprise. Un chauffeur qui adopte une conduite défensive fera à coup sûr une meilleure publicité à son patron que celui qui se comporte de manière négative sur la route. Et n'oublions pas que c'est l'image de toute l'industrie de transports routiers qui est en jeu.

5. Conduite économique

La conduite défensive constitue la base de la conduite économique. Si le chauffeur n'adopte pas ce style de conduite, il est inutile de songer à réaliser des économies de carburant.

Les accélérations et les freinages inutiles augmentent à la fois l'usure du véhicule et la consommation de carburant.

Un camion qui freine de 60 km/h à 40 km/h utilise plus de carburant que lorsque le chauffeur accélère de 0 km/h à 40 km/h. lorsqu'on se trouve au volant d'un poids lourd, on doit veiller à suivre le mouvement dans le trafic et à ne pas gêner la circulation sur l'autoroute. En freinant de 90 km/h à 60 km/h, un chauffeur consomme autant de diesel que pour accélérer de 0 km/h à 65 km/h.

Donc, ce n'est pas spécialement en accélérant que l'on consomme beaucoup de carburant. Le chauffeur qui freine inutilement gaspille une énergie coûteuse. Il faut donc toujours anticiper afin d'éviter de devoir freiner, tout en restant dans les limites du raisonnable, cela va de soi.

Un style de conduite agressif met le moteur, la boîte à vitesse, l'embrayage, les essieux, les pneus, les freins et les nerfs du chauffeur (et des autres usagers de la route) à rude épreuve. Pendant la (longue) durée de vie d'un camion, une usure prématurée nécessite des réparations supplémentaires et grève le budget.

Avec les coûts auxquels il faut faire face de nos jours, on a de plus en plus besoin de chauffeurs qui sont attentifs à la sécurité routière et à la consommation de leur véhicule. Les tarifs pratiqués dans le domaine des transports ne peuvent pas prendre en compte une consommation exagérée, ni les coûts liés aux accidents. Donc, seules les entreprises de transports qui sont capables de gérer ces deux facteurs de coûts seront en mesure de survivre.

Votre camion réagit à tout ce que vous faites. Vous en tirez le meilleur parti en utilisant de manière optimale les techniques automobile et de conduite. Résultat : des économies de stress et de diesel. Vous roulez plus sûrement, plus silencieusement et, ce qui n'est pas négligeable, plus confortablement. Tout ça sans renoncer à être aussi rapide.

Cela vous tente ? Nous en sommes certains. Vous apprendrez dans ces pages comment faire.

Pratique de conduite – Rapidement et sûrement de A à B

Démarrer sans mettre les gaz

Démarrez sans mettre les gaz. Ne roulez avec le « rapport de démarrage » que sur une longueur de véhicule et passez directement le rapport supérieur. En charge moyenne, faites chauffer le moteur en roulant (pas au ralenti, cela consomme entre 2 et 4 litres/heure).

Accélérer

En général, accélérez à presque pleine charge entre 1200 et 1500t/min. uniquement si la sécurité l'exige, par ex. pour s'engager sur l'autoroute ou dépasser, accélérez au-dessus de la zone verte. Après une telle accélération, passez directement le rapport le plus élevé possible. Renoncez aux « courses entre bahuts ». Cela met vos nerfs et votre réservoir à rude épreuve, et cela perturbe la circulation.

Rouler avec des rapports élevés

Nombre de tours élevé rime avec consommation élevée. Passez le rapport supérieur rapidement, vers 1500 t/min. en localité aussi, roulez avec le rapport le plus élevé possible, selon le poids effectif du véhicule et la topographie. C'est dans la zone verte du compte-tours. A l'inverse, cela signifie rétrograder aussi tard que possible. Mais en général, respectez la stratégie de passage des rapports du constructeur. Et pour les transmissions automatiques : trouvez la position de la pédale d'accélérateur pour que le changement de vitesses se fasse de manière optimale.

Attention à la distraction !

Roulez le plus souvent possible avec le Tempomat et le radar de distance. Utilisez la navigation de préférence en mode vocal. Et servez-vous de votre mobile ou autoradio seulement à l'arrêt.

CONSEILS

Démarrer : sans gaz, puis mettre le véhicule en mouvement avec une petite vitesse sur une courte distance.

Accélérer : changer de rapport vers 1200 à 1500 t/min et accélérer à pleine charge.

Choix du rapport : rouler avec les rapports les plus élevés possibles, aussi en localité.

Pratique de conduite – Rapide et sûrement de A à B

Anticiper et laisser rouler

Anticipez, roulez avec régularité et en respectant les distances de sécurité. Non seulement vous économiserez du carburant, mais en plus vous roulez de manière plus détendue et plus sûre. Utilisez l'élan et laissez rouler votre camion avec le rapport engagé et sans mettre de gaz (avant un carrefour par exemple). Vous utilisez ainsi la coupure d'alimentation et ne consommez pas de diesel.

Faites attention aux enfants. Ils ne savent pas encore évaluer la vitesse d'un véhicule en mouvement. Il faut donc toujours s'arrêter complètement à un passage pour piétons devant lequel attendent des enfants – idem avec des personnes âgées.

Couper les gaz d'abord

En anticipant et roulant à bonne distance du véhicule précédent, la marge de manœuvre est plus grande et il y a moins besoin de freiner. S'il faut freiner quand même, le plus économique est de couper les gaz, utilisez le ralentisseur, freinez si nécessaire et éventuellement rétrogradez. Dès que la voie est à nouveau libre, mettez des gaz et passez rapidement le rapport le plus élevé possible. Non seulement vous consommez moins, mais vous ménagéz aussi votre embrayage et vos garnitures de frein.

Idem pour les automatiques

Ce que vous lisez ici au sujet des poids lourds manuels est aussi valable pour les transmissions automatiques : démarrer sans mettre les gaz, puis accélérer et forcer le changement de rapports en positionnant la pédale d'accélérateur correctement. Ainsi qu'anticiper et laisser rouler le véhicule. Conformez-vous aussi aux conseils du manuel d'utilisation du véhicule.

CONSEILS

Anticiper : réagir rapidement aux changements de situations de trafic.

Laisser rouler : laisser rouler le véhicule avec la vitesse engagée.

Freiner : couper les gaz, utiliser le ralentisseur, freiner si nécessaire et rétrograder.

Situations de circulation – Avec moins de stress

Couper le moteur

Laisser tourner le moteur inutilement consomme du diesel et pollue l'environnement. La règle générale : à l'arrêt, coupez le moteur. Ça en vaut la peine déjà à partir de 10 secondes d'arrêt. Il convient donc d'éviter les arrêts en anticipant, par ex. avant un feu ou une colonne arrêtée.

Garder ses distances

Vous conduisez encore mieux en gardant suffisamment de distance, en et hors localité. Vous avez ainsi une meilleure vue d'ensemble et suffisamment de temps pour réagir correctement. Vous évitez d'accélérer et de freiner inutilement. Et au lieu de freiner constamment, coupez d'abord les gaz et laissez le véhicule rouler jusqu'à la situation, par ex. à la voiture devant vous, au feu ou en arrivant au stop. Grâce à la coupure d'alimentation, vous ne consommez rien.

Economiser avec le régulateur de vitesse (Tempomat)

Avec le régulateur de vitesse, vous roulez avec plus de régularité et plus calmement. Et vous économisez du carburant. Et pour le contrôle de la vitesse maximale, vous n'avez pas à garder un œil sur le compteur de vitesse. C'est relaxant. Vous pouvez bien sûr reprendre le contrôle à tout moment.

Le capteur de distance aussi aide à économiser du carburant. Mais ne roulez pas trop longtemps dans la plage de réglage, car cela augmente la consommation. Sachez toutefois que le régulateur de vitesse, le radar de distance et les autres systèmes existants ne sont là que pour vous assister. Vous êtes encore et toujours responsable de votre véhicule.

CONSEILS

Coupeure du moteur : dès 10 secondes d'arrêt, couper le moteur (bus et autocar à partir de 30 secondes).

Distance entre véhicules : garder une distance suffisante avec le véhicule qui vous précède.

Choix du rapport : rouler si possible avec le Tempomat, aussi en localité.

En montée et en descente – Ici beaucoup, là pas de gaz

Beaucoup de gaz en montée

En montée, la règle est la suivante : plus le rapport est élevé, plus les tours/minute sont bas et la consommation faible.

Utilisez vos connaissances du terrain pour prendre votre élan au plat avec le rapport le plus élevé possible. En montagne, gardez le rapport le plus élevé possible à presque pleine charge. Cela nécessite moins de diesel qu'avec un rapport plus petit et moins de gaz. Rétrogradez immédiatement d'une ou plusieurs vitesses uniquement si le nombre de tours baisse rapidement.

A chaque changement de rapports, votre camion perd de la vitesse. En montée, changez donc de vitesses aussi peu souvent que possible. Cela signifie qu'en donnant plus de gaz dans la plage de vitesse verte, vous économisez du carburant.

Sans gaz en descente

En descente, vous pouvez même ramener votre consommation à zéro – rien de plus simple avec la coupure d'alimentation. Votre poids lourd roule avec le ralentisseur jusqu'au régime situé dans la plage supérieur du compte-tour.

Il vous suffit de lever le pied de la pédale d'accélérateur. L'alimentation en carburant est ainsi interrompue. Roulez avec le rapport le plus élevé possible, à savoir celui qui permet de maintenir une vitesse stable avec le ralentisseur et, le cas échéant, de courtes corrections avec le frein de service. De cette manière, vous ménagez au maximum vos garnitures de frein.

CONSEILS

En montée : prendre de l'élan avant la montée. En montagne, mettre beaucoup de gaz et rouler avec le rapport le plus élevé possible.

En descente : rouler avec le rapport le plus élevé possible, à savoir celui qui permet de maintenir la vitesse avec un nombre de tours élevé et un minimum de freinages.

Homme et environnement – Bon pour tous

Plus de bien-être

Anticiper ne permet pas uniquement d'économiser du carburant. Vous roulez aussi de manière plus calme et détendue, et vous vous sentez mieux. Et vous augmentez le confort de vos passagers.

En anticipant, vous voyez les nouvelles situations plus rapidement : les autres usagers de la route, l'état de la chaussée, feux, obstacles, changements de voies, vous avez suffisamment de temps pour réagir calmement à toutes les situations. Vous coupez ou mettez les gaz, au lieu d'être constamment surpris et de devoir freiner brusquement et changer de vitesses en permanence.

Plus de sécurité

En anticipant, vous êtes moins facilement distrait, vous réagissez mieux face au trafic. Les rapports élevés permettent en outre de réduire les risques de dérapage, par exemple sur des routes avec mauvaise adhérence. Vous roulez ainsi plus sûrement.

Moins de bruit

Lorsque vous roulez avec plus de régularité et à bas régime, tout fait moins de bruit : le moteur, la résistance de l'air, les pneus. On ne le ressent pas qu'à l'extérieur, mais aussi à l'intérieur de la cabine.

Moins de CO₂

De plus, grâce au carburant économisé, vous réduisez vos émissions de CO₂. Ces économies seront votre contribution directe à la protection du climat.

Contrôle du véhicule – Avant le départ

Ajuster le déflecteur de toit

Installé correctement, le déflecteur de toit permet de réduire la résistance de l'air de votre camion – et donc votre consommation hors localité et sur autoroute jusqu'à 3 l/100 km. Ce qui correspond à env. 10 %. Un déflecteur de toit est bien installé lorsqu'il ne dépasse pas de la carrosserie.

Il en va de même des bâches. Elles doivent toujours être sanglées. Contrôlez-les de préférence avant de partir, dans les rétroviseurs pendant le trajet ou rapidement lors de vos pauses.

Assurer le chargement

Vérifier le chargement pour en assurer la sécurité ne coûte rien – contrairement aux dégâts et à la perte de temps que peut provoquer un chargement mal assuré là aussi, toujours effectuer un contrôle avant de partir. Pour des déplacements en toute sécurité et sérénité.

Climatisation, sièges chauffants, etc.

Utilisez la climatisation, le chauffage des sièges et d'autres appareils électriques avec mesure. En n'employant ces options qu'en cas de nécessité, par exemple la climatisation pour rafraîchir l'air ambiant lorsqu'il fait chaud et désembuer les vitres lorsqu'il fait froid, vous réduisez votre consommation de carburant et les émissions de CO₂.

CONSEILS

Bâches et déflecteur : toujours sangler les bâches. Installer les déflecteurs de toit correctement.

Chauffage : utiliser le chauffage des sièges et des rétroviseurs latéraux avec mesure.

Chargement : assurer le chargement permet d'éviter les ennuis, les pertes de temps et le contact avec les autorités.

Contrôle du véhicule – Avant le départ

Vérifier la pression des pneus

Une mauvaise pression des pneus est coûteuse, voire dangereuse. La pression des pneus a un effet sur presque tout : durée de vie des pneus, consommation, confort de conduite ainsi que transmission du moteur, des freins et de la force latérale.

Sous-gonflés, les pneus s'écrasent davantage, et donc chauffent plus, qu'avec une pression normale. La résistance au roulement augmente et avec elle, la consommation. Les pneus s'usent plus vite, jusqu'à l'éclatement. Mais une

pression trop levée accélère aussi l'usure des pneus, surtout ceux des essieux moteurs.

Adaptez la pression de vos pneus à l'utilisation, la charge, le chargement et le terrain. Augmentez la pression recommandée de max. 10 %. Vous réduirez ainsi la consommation d'env. 3 %.

Surcoûts en cas de pression 10 % trop basse

Exemple de calcul (état août 2013)

Surconsommation	2 l/100 km
Prix du litre de diesel	CHF 1.90
Performance kilométrage p.a.	75'000 km
Surcoûts par année	CHF 2'850.-

Rouler plus facilement

Vous économiserez encore plus de diesel en choisissant bien vos pneus et votre huile avec des pneus d'été à faible résistance au roulement, vous économisez entre 3 et 5 % de carburant. En cas de conditions de route difficiles, vous devez augmenter la distance avec le véhicule qui vous précède car ce type de pneus peut présenter de plus longues distances de freinage. Si vous misez en plus sur une huile anti-usure, vous économisez encore plus de diesel. N'utilisez toutefois que des produits agréés par le constructeur.

CONSEILS

Pression des pneus : adapter la pression à l'utilisation. Augmenter la pression recommandée jusqu'à max. 10 %

Choix des pneus et de l'huile : les pneus à faible résistance au roulement et l'huile anti-usure permettent de réduire la consommation

Planification du trajet : planifier le meilleur itinéraire, en évitant les embouteillages, permet d'éviter de perdre du temps et ses nerfs tout en économisant du carburant

Support – Qui, quoi comment ?

Les 4 règles d'or d'Eco-Drive

1. Rouler avec les rapports le plus élevé possible à bas régime (respecter la stratégie de passage des rapports du constructeur).
2. Anticiper et rouler avec régularité (en utilisant l'élan et le Tempomat).
3. Ne pas dépasser la vitesse maximale autorisée.
4. Vérifier la pression des pneus et utiliser la climatisation de manière optimale.

Des cours pour tous les besoins

Il existe un grand choix de cours relatifs à la méthode de conduite moderne : cours pour conducteurs de poids lourds, de machines de chantier et de dameuses. Les frais de cours sont vite amortis grâce aux économies de diesel réalisées.

Informations complémentaires

- **Manuel d'utilisation** : pour conduire un camion moderne de manière correcte et sûre, économique et écologique, il est indispensable de suivre une introduction par des professionnels. Conformez-vous impérativement aux instructions du mode d'emploi.
- **eco-drive.ch** : le site complet relatif à Eco-Drive avec conseils, cours, adresses, application gratuite pour véhicules lourds et légers et plein d'autres informations pour rouler futé.
- **Climauto18.ch** : un site dédié à la climatisation avec conseils, quiz et plein d'autres informations.
- **Coupez-le-moteur.ch** : un site intéressant au sujet de la coupure du moteur à l'arrêt.

Application iPhone pour voiture, moto et camion

Connaître votre consommation et les économies que vous réalisez, c'est simple : avec l'application gratuite pour iPhone, vous avez un aperçu toujours à jour de vos pleins d'essence, des kilomètres parcourus, de votre consommation, des émissions de CO₂, de la pression de vos pneus et des montants que vous économisez.

Au fait !

Ce que vous avez appris dans cette brochure n'est pas uniquement valable pour la conduite des poids lourds. Vous pouvez pratiquement reprendre tous les points abordés ici au volant de votre voiture – pour rouler fûté où que vous alliez.

CONSEILS

Pratique : il n'est jamais trop tard pour suivre un cours. Vous en profiterez pleinement.

Infos : visitez aussi les sites Web indiqués dans le texte.

De manière générale : adoptez les conseils de base pour la conduite de votre poids lourd.