



## Éco-conduite : la sécurité mais pas que...

De la sensibilisation avec les simulateurs de conduite à la formation en interne, en passant par les challenges : l'apprentissage de l'éco-conduite dans les entreprises et les collectivités prend de nombreuses formes. Si la réduction de l'accidentologie est en ligne de mire, l'éco-conduite vise aussi à baisser les coûts et les émissions polluantes. 1 600 agents de la SNCF ont été formés par Mobigreen au risque routier et à l'éco-conduite depuis 2015. Un nombre impressionnant mais pourtant faible par rapport aux 60 000 utilisateurs potentiels de véhicules de l'entreprise de transport public. Effet de masse identique au sein du spécialiste de la distribution de prospectus Adrexo : 1 379 collaborateurs ont suivi une formation d'éco-conduite entre 2011 et 2015, et 290 autres vont en bénéficier en 2016. Là encore, ce chiffre peut paraître modeste comparé aux 21 000 collaborateurs de l'entreprise sur tout le territoire. Risque routier, consommation et CO2 Dans les deux cas, le nombre de personnes concernées témoigne de la volonté des entreprises comme des collectivités et entités publiques de s'assurer de la formation de leurs conducteurs. Et que cette formation soit réalisée sur simulateur ou sur des parcours derrière le volant d'une voiture, l'objectif reste identique : « Logiquement, les formations sont suivies pour diminuer les risques routiers, les quantités de carburant et les émissions de polluants. L'entreprise peut espérer des gains de 10 ou 15 % de consommation entre un bon et un mauvais rouleur », pointe Alain Besançon, coordinateur du pôle économie circulaire et mobilité à l'Ademe Aquitaine. Chez Adrexo, la formation a été assurée par un passage sur simulateur, à destination des salariés qui emploient leur propre voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Avec des véhicules de toutes sortes : récents ou anciens, petits utilitaires ou voitures avec remorque, etc. Les salariés d'Adrexo distribuent des prospectus publicitaires, des courriers d'information locale ou des plis officiels dans le cadre des élections par exemple. « Après avoir récupéré les documents dans nos agences, ils se rendent ensuite sur leurs secteurs pour la distribution dans les boîtes aux lettres », explique Catherine Hebert, directrice RSE (responsabilité sociétale des entreprises) de la société. Pour ces conducteurs d'Adrexo, les formations en éco-conduite s'échelonnent sur sept heures et sont décomptées comme des heures de travail rémunérées. Elles sont réalisées dans les agences ou des locaux plus adaptés si nécessaire. Des formations sur mesure pour les conducteurs « Chaque participant réalise un parcours sur simulateur avec son mode de conduite. Sont ensuite enseignés les bons gestes d'éco-conduite : l'anticipation des obstacles, le freinage, etc., détaille Catherine Hebert. Le parcours est ensuite refait en appliquant des enseignements. Cette formation va de pair avec un rappel des règles sur la prudence au volant et la sécurité routière. » Des sessions sur ce modèle sont également offertes aux conducteurs de la SNCF et dispensées par Mobigreen. « Elles s'adaptent aux situations particulières selon les problématiques locales : zones d'habitations concentrées ou diffuses, utilisation quotidienne ou par des personnels en astreinte, etc. », précise Gérard Bancel, préventeur national risque routier du transporteur. Comme chez Adrexo, les formations menées à la SNCF font appel à des simulateurs : « Les formations standards pour véhicules en service se déroulent en journées de deux sessions de 3 h 30 avec six personnes », complète Gérard Bancel. Des démarches suffisantes pour améliorer durablement le comportement des conducteurs ? L'Ademe Aquitaine a élaboré un label pour distinguer les organismes de formation à l'éco-conduite pour les conducteurs professionnels de poids lourds ou de 3,5 t. Pour cet organisme, les simulateurs sont jugés inadaptés pour l'acquisition des réflexes d'éco-conduite (voir l'encadré). Simulateur ou pas simulateur ? « Le simulateur ne peut pas servir au cours de la formation initiale, estime ainsi Alain Besançon pour l'Ademe Aquitaine. Il n'est pas capable de rendre compte d'aspects de la conduite comme les vibrations du véhicule ou encore les bruits du moteur, soit tout ce qui participe à la conduite. » Selon le cahier des charges du label de l'Ademe, une séquence pratique de conduite est indispensable au cours de la formation initiale. « Toutefois, en formation de rappel, notre référentiel approuve le recours au simulateur : pour valider les acquis et pour que la formation soit plus courte et moins coûteuse », pondère Alain Besançon. L'association ADER assure de nombreuses formations d'agents, notamment pour des communautés d'agglomération. Les formations sur simulateur organisées sont essentiellement dispensées au cours d'événements ponctuels comme les semaines du développement durable. Elles sont logiquement loin du niveau d'exigence des formations de chauffeurs professionnels. Le

but à atteindre pour les collectivités est avant tout la sensibilisation des agents : « Nous n'avons pas d'objectifs spécifiques en matière d'économies », concède Laetitia Mounier, responsable du développement durable à la communauté d'agglomération du bassin de Brive (19) dont une quarantaine d'agents ont été formés fin 2015 par l'ADER. Des résultats toujours complexes à évaluer Chez Adrexo, le but affiché est de contribuer à réduire les rejets de CO2 sur la base du bilan carbone de l'entreprise : « 72 % de nos émissions de gaz à effet de serre viennent de la distribution et des déplacements domicile-travail », indique Catherine Hebert. Mais difficile de dire pour quelle part puisque les chauffeurs roulent avec leur véhicule personnel. Pour la SNCF, difficile aussi de connaître avec précision les retombées des cursus dispensés, même avec l'accidentologie. « Nous ne possédons pas d'éléments statistiques, confirme Gérard Bancel. Pour que les chiffres soient probants, il faudrait qu'il y ait un pourcentage plus important de personnes formées alors que nous comptons environ 60 000 conducteurs à la SNCF. » Une certitude cependant pour Gérard Bancel : « Notre sinistralité tend à baisser globalement ces dernières années. Nous sommes persuadés que les formations, qui consistent essentiellement à faire prendre une meilleure conscience du risque, génèrent un comportement plus sécuritaire des conducteurs. » Pour accompagner cette prise de conscience, des piqûres de rappel régulières sont indispensables, sous différentes formes : « Les actions de communication que nous menons lors des campagnes de sécurité incluent systématiquement le risque routier », ajoute le préventeur de la SNCF. Au cours des forums qu'elle organise en interne, la SNCF, grâce à une charte signée avec l'État, peut aussi avoir recours aux intervenants de la Sécurité routière par exemple. « Les piqûres de rappel nécessaires après la formation sont faites par notre journal RSE trimestriel envoyé avec les bulletins de salaire », illustre de son côté Catherine Hebert pour Adrexo. De la prévention routière à l'éco-conduite Pour quelques entreprises, l'attente de résultats amène à s'engager dans des cursus plus poussés. Ainsi, au Groupement pour l'insertion des personnes handicapées physiques du Languedoc Roussillon (GIHP LR), l'éco-conduite s'inscrit dans la continuité de la formation indispensable aux conducteurs. L'antenne languedocienne de cette association, dont une part des activités est de transporter des personnes handicapées, s'appuie sur un parc de 160 véhicules. « Les modèles sont de trois types : de grands utilitaires, comme des Master, aménagés pour cinq fauteuils roulants ; des utilitaires moyens comme le Transit pour trois à quatre fauteuils ; de petits utilitaires comme les Connect ou Evalia. Nous disposons aussi de quelques véhicules non aménagés pour du transport scolaire, avec des berlines de sept places », décrit Thierry Balix, président du GIHP LR. Après une formation sur la prise en charge des personnes à mobilité réduite, tous les chauffeurs suivent une formation à la conduite préventive. Ils peuvent ensuite s'engager dans l'éco-conduite selon le principe du volontariat et sont formés en interne (voir le témoignage). Pour ceux qui choisissent ce complément, un accompagnement pointu est proposé, sur la base des informations remontées par le système de télématique embarquée Masternaut. « Il aide à apprécier, par tranche d'arrêt du véhicule, le comportement du conducteur sur une série de critères d'éco-conduite : constance de la vitesse, accélérations brusques, freinages ou virages rapides, vitesse irrégulière, régime moteur inapproprié aux passages des vitesses », détaille Thierry Balix. Faire reculer la consommation de carburant Les chauffeurs sont donc informés de la progression de leurs comportements de conduite, comme sur les accélérations brusques. « Et si besoin, nous pouvons solliciter un complément de formation d'éco-conduite », note le responsable opérationnel du GIHP LR. 124 des 160 véhicules de la flotte sont équipées de ce dispositif... et les économies sont au rendez-vous. Si le GIHP LR attend encore les chiffres comptables exacts des gains obtenus sur le carburant, les premières estimations se montrent encourageantes : « Entre les conducteurs qui se sont investis dans l'éco-conduite et les autres, nous constatons un écart significatif de consommation de l'ordre de 1 l/100 km. Les formateurs en éco-conduite réalisent eux une économie parfois supérieure d'environ 1 l et jusqu'à 2 l sur certains types de véhicules », constate Thierry Balix. Autre cas de figure, celui des conducteurs de VEFA Immobilier, branche du promoteur immobilier Vivialys. Pour les commerciaux et conducteurs de travaux de cette entreprise, le suivi des performances d'éco-conduite est moins pointu qu'au GIHP LR, plus ludique, mais néanmoins constant. Des conducteurs formés à l'hybride Pour les salariés de VEFA Immobilier, la formation initiale en éco-conduite a correspondu à l'arrivée dans la flotte de nouvelles voitures hybrides. Leur intégration répond à la politique maison en matière de pratiques écologiques. « Dans une partie de nos constructions,

nous avons remplacé les matériaux allergènes pour améliorer la qualité de l'air des bâtiments. En 2014, nous avons voulu étendre cet engagement à la flotte », relate Pierre Aubert, directeur administratif et financier du groupe. En 2015, le choix a été fait d'intégrer quarante hybrides dans la flotte qui en compte 130, en substitution de modèles diesel. « Nous avons choisi Toyota non seulement pour les motorisations essence hybrides mais aussi pour la production française de la Yaris », indique Pierre Aubert. Ce modèle représente aujourd'hui 75 % du parc hybride, le reste se compose d'Auris et de Lexus pour les dirigeants. « La livraison des véhicules s'est accompagnée d'une formation d'éco-conduite par Toyota France. Sept formateurs sont venus pour suivre les collaborateurs sur un parcours de 45 minutes autour de Mulhouse. Il permettait de tester les différents modes de conduite », explique le DAF de VEFA Immobilier. Les conducteurs ont ensuite pu mettre en œuvre les compétences acquises en participant à deux challenges successifs d'éco-conduite. Le premier a démarré à la livraison des véhicules : « L'objectif était d'arriver à une consommation de moins de 5 l/100 km sur six mois, avec pour récompense un week-end de trois jours dans un relais château », rappelle Pierre Aubert. Ce seuil a été atteint par le gagnant et par nombre de ses collègues. Le second challenge est en cours. Il s'étale sur la durée de location de trois ans des véhicules et intègre les nouveaux conducteurs au fur et à mesure que les Auris sont livrées. Gagnera son véhicule celui qui aura consommé le moins et aura engagé le moins de réparations sur cette période. « Ce second challenge sert de piqûre de rappel pour les conducteurs. Nous avons remis les compteurs à zéro après le premier et nous avons lancé le second début janvier. Fin juin, nous réaliserons un bilan pour voir où les conducteurs se situent et pour relancer l'intérêt », anticipe Pierre Aubert. Rien de commun donc entre les multiples cursus et leur suivi : depuis les formations sur simulateurs proposées à des milliers de conducteurs à la SNCF, jusqu'à celles plus pointues de quelques dizaines de chauffeurs au sein du GIHP LR. Avant tout, savoir à quoi sert la formation. Pour Alain Besançon à l'Ademe Aquitaine, avant de s'engager dans telle ou telle formation, « il est indispensable de se demander pourquoi elle est dispensée. » Toutes les entreprises et collectivités n'ont pas les mêmes attentes de résultats. Les entreprises de transports, pour lesquelles le label d'éco-conduite de l'Ademe Aquitaine a été élaboré, ont pour leur part des attentes très poussées. Ces formations s'intègrent dans la charte CO2 des transporteurs, avec un retour sur investissement impératif. Une certitude pourtant : l'implication dans des formations d'éco-conduite, quelle que soit leur forme, témoigne de la préoccupation commune des entreprises et collectivités à s'engager dans une diminution de leur accidentologie mais aussi de l'impact environnemental de la flotte. Et à l'heure où une lumière crue est jetée sur les émissions réelles des véhicules, difficile de ne pas reconnaître leur nécessité et leurs bénéfices, aussi minimes soient-ils.