



Guide pratique sur route

Écoconduite pour
conducteur de véhicule lourd



TABLE DES MATIÈRES

OBJECTIF	2
EN TOUT TEMPS	2
COMPORTEMENTS VISÉS	2
FORCE DE ROULEMENT	2
FORCE AÉRODYNAMIQUE	2
FORCE D'INERTIE	3
FORCE MOTRICE	4
STRATÉGIES D'ENSEIGNEMENT	5

OBJECTIF

Démontrer et pratiquer les notions théoriques d'écoconduite enseignées

EN TOUT TEMPS

Le conducteur doit :

- > respecter le Code de la sécurité routière et la signalisation routière;
- > prioriser la sécurité routière avant l'application de l'écoconduite.

COMPORTEMENTS VISÉS

Force de roulement

1. Régler la pression des pneus (si approprié, selon l'entreprise).
 - > Mesurez la pression de chaque pneu à l'aide d'un manomètre avant le départ (pneus à froid).
 - > Repérez la pression des pneus recommandée par le constructeur du véhicule (par essieu) et comparez celle-ci avec les mesures précédentes.
 - > Réglez la pression des pneus à une station de gonflage des pneus au besoin.

Force aérodynamique

2. Diminuer la vitesse du véhicule.
 - > Diminuez graduellement la vitesse du véhicule sur la route pour vous habituer (1 km/h à la fois).
 - > Appliquez aussi cette technique de conduite en ville mais seulement pour une vitesse du véhicule de 50 km/h ou plus.

Force d'inertie

3. Augmenter l'intervalle de suivi avec le véhicule qui précède.
 - > Évaluez le type de ralentissement devant vous (minime, partiel ou total) avant de freiner.
 - > Changez de voie ou décélérez sans freiner lors d'un ralentissement important.

4. Ajuster la vitesse du véhicule selon l'état anticipé des feux de circulation.
 - > Repérez à l'avance le rythme de synchronisation de deux et même de trois feux de circulation.
 - > Mémorisez le temps d'alternance des feux de circulation.
 - > Servez-vous seulement de l'accélérateur pour ajuster tôt la vitesse du véhicule afin d'arriver à l'intersection lorsque le feu est vert ou de diminuer l'attente à l'intersection.

5. Ajuster la conduite du véhicule selon l'état anticipé de la circulation.
 - > Repérez à l'avance les ralentissements et les arrêts causés par les arrêts des autobus, les stationnements sur rue, les virages à gauche sans priorité et les bretelles d'autoroute.
 - > Choisissez la voie la plus fluide et servez-vous seulement de l'accélérateur pour ajuster tôt la conduite du véhicule afin de limiter le freinage prévisible.

6. Maintenir une vitesse constante.
 - > Maintenez une position stable de l'accélérateur une fois que la vitesse désirée du véhicule est atteinte.
 - > Utilisez le régulateur de vitesse, seulement sur les routes sans pente et lorsqu'il n'y a pas de ralentissement prévisible.

7. Diminuer la vitesse maximale du véhicule entre les arrêts rapprochés.
 - > Accélérez de 0 à 40 km/h plutôt que de 0 à 50 km/h sachant qu'un arrêt complet devra être effectué sous peu.
 - > Notez que le temps supplémentaire pour se rendre au prochain arrêt n'est pas perdu dans la situation où un temps d'attente à cet arrêt est évité.

8. Relâcher tôt l'accélérateur pour ralentir.
 - > Choisissez la meilleure voie pour décélérer sur une grande distance sans pression à l'arrière ou faites-le partiellement si cela est impossible.
 - > Notez que le temps supplémentaire pour se rendre au prochain arrêt n'est pas perdu dans la situation où un temps d'attente à cet arrêt est évité.

Force motrice

9. Accélérer franchement.

- > Assurez-vous qu'il n'y a pas de freinage prévisible devant vous.
- > Évitez les forts taux d'accélération caractérisés par un régime moteur au-dessus de 1 500 tours par minute.
- > Évitez les faibles taux d'accélération prolongés dans les premiers rapports de vitesse.

10. Utiliser le rapport de vitesse le plus élevé possible.

- > Maintenez le régime moteur entre 1 300 et 1 500 tours par minute.
- > Augmentez légèrement et temporairement la vitesse du véhicule pour permettre le passage vers les rapports de vitesse supérieurs (boîte de vitesses automatique ou automatisée).
- > Passez plus rapidement les rapports de vitesse et rétrogradez tardivement.

11. Conserver le moteur en charge dans les montées.

- > Commencez les montées dans le rapport de vitesse le plus élevé possible.
- > Relâchez momentanément l'accélérateur dans les montées pour passer au rapport de vitesse supérieur (boîte de vitesses automatique ou automatisée).
- > Évitez de rétrograder dans les montées, quitte à diminuer la vitesse du véhicule.

STRATÉGIES D'ENSEIGNEMENT

Traitez de tous les comportements liés à la force d'inertie (3 à 8) avant d'aborder les comportements liés à la force motrice (9 à 11).

- > La gestion de l'efficacité du moteur comporte des techniques de conduite avancées qui doivent être appliquées seulement lorsque le conducteur maîtrise bien les techniques de conduite de base liées à la gestion des accélérations.

Choisissez certains parcours que le conducteur emprunte régulièrement.

- > Par exemple, avec l'accord du conducteur, les déplacements travail-clients habituels sont recommandés afin de permettre au conducteur de se concentrer davantage sur les nouvelles techniques de conduite à appliquer plutôt que sur la nouveauté du parcours.

Demandez au conducteur de refaire plus d'une fois certains parcours afin d'appliquer complètement les comportements liés à la force d'inertie.

- > Par exemple, le repérage du rythme de synchronisation ou la mémorisation du temps d'alternance des feux de circulation nécessitent généralement plus d'un passage.

Commentez les occasions d'économiser le carburant que vous observez.

- > Le même vocabulaire que celui de la formation théorique doit être utilisé notamment pour la gestion des accélérations (éliminer, réduire et récupérer).

Soulignez, dans une perspective d'écoconduite, les mauvais comportements des autres conducteurs.

- > Le même vocabulaire que celui de la formation théorique doit être utilisé notamment pour la gestion des accélérations (éliminer, réduire et récupérer).

Mettez en évidence les différences de temps minimales entre la conduite du conducteur (écoconduite) et celle des autres conducteurs typiques.

- > Le même vocabulaire que celui de la formation théorique doit être utilisé notamment pour la gestion des accélérations (éliminer, réduire et récupérer).

Demandez au conducteur de décrire comment il perçoit les occasions d'économiser du carburant.

- > Le même vocabulaire que celui de la formation théorique doit être utilisé notamment pour la gestion des accélérations (éliminer, réduire et récupérer).