

# Remise de peine: deux litres au 100 pour bonne conduite!

Le prix du carburant s'envole et votre budget en prend un coup. Une solution serait de rouler moins. Une autre de rouler mieux. Gagner 2 litres aux 100, cela vous tente? Il suffit d'apprendre. Pour obtenir cette jolie réduction de consommation – quelle que soit la voiture –, il suffit de suivre Thierry Delvaux, le patron de Key Driving Competences, et un de ses instructeurs, au centre de formation des environs du pôle industriel d'Heverlee. Au cours d'un trajet de 10 km sur des routes sinueuses, vous aurez l'occasion d'apprendre à conduire de façon économique autant qu'écologique. Le résultat est effectif, objectivement mesuré par l'ordinateur connecté à l'électronique de la voiture. Key Driving Competences forme, depuis 2005, des groupes de conducteurs de véhicules d'entre-

prises et de poids lourds. L'idée maîtresse du stage est de montrer de manière dynamique, en vraie grandeur, qu'en exploitant quelques réalités de la mécanique automobile et en observant quelques règles de conduite simples, il est possible d'utiliser un véhicule – sans pertes de temps, souvent le contraire! – d'économiser du carburant, des frais d'entretien (grâce à une usure moindre), de réduire les risques d'accidents (donc de pouvoir réviser des contrats d'assurance à la baisse) et de réduire la tension nerveuse des conducteurs. Pour bien comprendre la technique, nous avons rejoint Thierry Delvaux à une session de stage où il recevait, ce jour-là, des collaborateurs d'une entreprise désireuse de bénéficier des avantages de la formation. Cet après-midi, nous étions une dizaine de conducteurs curieux à dé-

couvrir une écurie de trois autos de type «éco». Nous avons parcouru le même chemin à tour de rôle. L'instructeur convoyeur avait, sur les genoux, un PC connecté au bus numérique de la voiture. Il a capté tous les paramètres techniques en temps réel. Un écran graphique affichait les mesures simultanément mémorisées dans un tableur. Après un tour de conduite «comme d'habitude», une demi-heure d'explications théoriques et d'instructions de conduite. Ensuite, un second tour sur le même circuit et une séance de «debriefing» commune. Tous ont pu confirmer alors, «chiffres à l'appui», qu'en adaptant naturellement la manière de conduire selon les conseils de l'instructeur, le temps nécessaire pour parcourir le circuit de 10 km étant équivalent sinon plus court, la consommation de carburant avait

baissé de 0,21/10 km en moyenne, soit 2 l/100 km, que le régime moteur moyen avait baissé de plus de 30% (gain d'usure), que l'anticipation prônée avait diminué l'usage des freins (-12%) ainsi que la tension nerveuse des conducteurs. Des résultats aussi appréciables que surprenants. La diminution de consommation était passée, pour 10 km, de 0,7 l à 0,5 l soit 20% de diminution. Pour soutenir le «changement» de comportement proposé, Key Driving Competences prolonge le contact avec ses «stagiaires». On leur demande de surveiller leur consommation. Pendant 21 jours (le temps de 3 pleins). Une fois par semaine, ils sont contactés par téléphone et l'échange est entretenu. Ultérieurement, pendant un an, le contact est maintenu par courriel et les résultats sont globalisés. Compte tenu

des divers types de trajets parcourus, de l'humeur du conducteur et de la densité de circulation, l'analyse de l'économie moyenne de carburant mesurée sur l'année est effectivement de l'ordre de 12,5%.

## ANTICIPER

Pour obtenir ces résultats, Thierry Delvaux préconise d'être attentif à une douzaine de points. Mais en y regardant de plus près, on peut même en réduire le nombre. On se doit de rappeler la règle d'or. Tout comme le joueur de tennis, le conducteur doit ANTICIPER. Pourquoi se précipiter sur un obstacle (un véhicule qui précède ou un feu rouge), être obligé de freiner alors qu'on peut anticiper la distance, adapter sa vitesse, laisser courir le véhicule sur son erre et relancer doucement la machine dès que faire se peut? Techniquement par-

lant, pour mettre en mouvement un véhicule d'une tonne (plus ou moins) on usera très modérément du premier rapport (c'est celui qui consomme le plus!), on fera progressivement monter le régime du moteur pour atteindre le point de couple maximum (votre manuel ou le garagiste sera de bon conseil et le compte-tours vraiment utile) et on passera rapidement au rapport suivant. On remettra le couvert pour atteindre le plus rapidement possible la vitesse désirée et enclencher la quatrième en côte ou la cinquième en plat ou en descente, parce que là est le truc: un véhicule moderne embrayé ne consomme pas de carburant. Bref, il roule. Sans appuyer sur la pédale de gaz, il ne consomme pas et, comme on sélectionne un rapport de boîte le plus élevé possible, le régime du moteur est bas. Oui, on peut rouler à 50 km

en cinquième (à 1000 t/m). Pour freiner, il n'y a pas que la pédale de frein. L'inertie de la boîte et du moteur (non alimenté) freine le véhicule. D'autant que rien n'interdit de passer de cinquième en troisième ou de quatrième en seconde. Comme le moteur n'est pas alimenté, il ne consomme pas. Et puisqu'on n'appuie pas sur les freins, on ne les use pas. Seules attentions: anticiper, adapter votre vitesse, garder les distances, éviter les arrêts. Derniers conseils: ne laissez pas tourner le moteur lors des arrêts, vérifiez la pression des pneus une fois par mois. Honnêtement, l'effort est parfaitement accessible et si vous n'êtes pas certain d'avoir tout compris, allez faire un petit tour avec Thierry et ses instructeurs, vous y gagnerez à tous les coups! ♦

Luc Smeesters

► www.keydriving.be



Au centre des discussions: les résultats chiffrés enregistrés sur le PC durant le parcours.



Photos L.S.