



Conduite Écono

par Éric Chartrand, Enseignant, Services aux entreprises (SAE) - CFTR

Cet automne, j'ai eu la chance d'assister à la campagne Énergotest™ réalisée par FP Innovations. La vedette dévoilée de cette campagne 2011 était une semi-remorque prototype de Manac conçue en collaboration avec Transport Cascade. Particularité intéressante : sa toiture dont le devant et l'arrière arqués facilitent l'écoulement de l'air.

La campagne présentait également divers types d'accessoires que nous connaissons déjà ainsi que des nouveautés intéressantes. La grande majorité de ces accessoires ont été pensés dans le but de réduire la résistance au vent.

Pourtant, saviez-vous que le facteur de résistance au vent est négligeable en rapport avec la consommation de carburant d'un camion lorsque celui-ci circule à une vitesse de moins de 80 km/h ?

Par contre, la courbe de résistance au vent augmente de façon exponentielle dès que l'on dépasse cette vitesse (80km/h). Donc, tous les compléments ajoutés aux véhicules ne servent que très peu dans la circulation urbaine.

Néanmoins, les entreprises qui gèrent ce type de transport peuvent réaliser des économies d'énergie très enviables. Dans un tel contexte, le tout ne dépend plus de simples accessoires fixés au camion, mais bel et bien du conducteur.

La **sensibilisation** est l'élément essentiel. Chaque goûte de carburant économisée résulte en une économie pour l'exploitant, ce qui aide grandement à garder une entreprise en santé. De plus, il en découlera directement en réduction d'émission de gaz à effet de serre. Le chauffeur bien conscient de ces constats ne peut en demeurer indifférent et fait toute la différence dans sa conduite routière.

Être sensibilisé amène à une série de petites actions :

- Limiter les marches au ralenti au maximum;
- Vérifier la pression des pneus de façon méthodique en allant jusqu'à vérifier avec un manomètre en cas de doute;
- Exécuter des changements de rapports progressifs;
- Limiter la vitesse maximale et maintenir une vitesse constante;
- Etc.

J'œuvre dans le transport depuis plus de 27 ans et déjà, à mes débuts, j'entendais parler de ces actions. Ne serait-il pas le temps de les mettre de l'avant ?

Le chauffeur exercera toujours une différence significative sur les économies d'énergie réalisables au volant d'un camion.

Les moteurs des camions modernes ont particulièrement évolués ces dernières années; ce qui a apporté des changements considérables dans les modes d'opérations. Une formation d'appoint pour les chauffeurs est importante. Retenons le mot « **ANTICIPATION** » comme mot-clé. Avec l'anticipation, nous réduisons les arrêts et départs, nous maintenons donc une vitesse plus constante. Amener le véhicule à sa vitesse de croisière est difficile énergétiquement. C'est pourquoi, une fois la

vitesse de croisière atteinte, il est important de la maintenir.

En conclusion, peu importe le type de travail auquel est dédié un véhicule et, malgré tous les accessoires qui l'entourent, le chauffeur exercera toujours une différence significative sur les économies d'énergie réalisables au volant d'un camion.

Commission scolaire de la Rivière-du-Nord

17 000, rue Aubin, Mirabel (Qc) J7J 1B1
(450) 435-0167 • 1 877 435-0167
 cffr@cstrdn.qc.ca / www.formationcffr.ca




**Centre de formation
du transport routier
Saint-Jérôme (CFTR)**

700, rue de l'Argon, Québec (Qc) G2N 2G5
(418) 634-5580 • 1 866 849-5080
 cffc@cspds.qc.ca / www.cffc.qc.ca


 Commission scolaire des Premières-Seigneuries