

Guide de Formation à l'éco-conduite

Enjeux, témoignages, méthodes



GROUPE LA POSTE



Sommaire |

1 Présentation de l'éco-conduite - Page 2

Vers une mobilité durable - Page 3

L'éco-conduite en quelques mots - Page 6

L'éco-conduite, les grands principes - Page 7

2 L'expérience de La Poste - Page 10

Historique de l'éco-conduite à La Poste - Page 12

La mise en œuvre de la démarche éco-conduite - Page 14

Les résultats - Page 16

3 Fiches méthodologiques

Édito

Face aux enjeux du changement climatique, le Grenelle Environnement a fixé des objectifs très ambitieux de réduction des émissions de CO₂, qui ne pourront être atteints que par la mobilisation de tous les acteurs de notre société.

Pour réduire les impacts environnementaux du seul secteur des transports, responsable de près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre, il devient urgent de faire évoluer nos modes de déplacements (voyageurs et marchandises) et de changer nos comportements.

L'éco-conduite apparaît comme une action opérationnelle, simple et efficace, qui se tient à la portée de tous les conducteurs en s'intégrant parfaitement dans une démarche plus globale de développement durable. Notre volonté commune au travers de ce guide est de vous apporter notre connaissance de l'éco-conduite, grâce à l'expertise de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie et au retour d'expérience du groupe La Poste.

Forte d'un engagement de réduction de ses émissions de CO₂ liées au transport de 15 % d'ici à 2012, La Poste a déployé tout un programme d'actions, dont une formation à l'éco-conduite depuis 2005 pour de plus de 60 000 de ses collaborateurs. Cette initiative, exemplaire de par la taille de son déploiement, a permis de percevoir très concrètement les vertus environnementales, économiques et sociales d'une telle démarche.

L'ADEME a développé depuis de nombreuses années une expertise forte en matière d'éco-mobilité et ses directions régionales conseillent et soutiennent au quotidien les différents acteurs locaux dans leurs projets.

Ce guide, première réalisation concrète de l'accord ADEME - La Poste signé en mars 2009, a pour but de faciliter la mise en place de formations à l'éco-conduite au sein de votre entreprise ou de votre collectivité.

En contribuant ainsi, chacun à notre niveau, à faire les "bons gestes", nous aiderons, tous ensemble, notre société à se développer de façon plus responsable.

Philippe VAN DE MAELE,
président de l'ADEME

Jean-Paul BAILLY,
président du Groupe La Poste





1

Présentation de l'éco-conduite



Vers une mobilité durable

Aujourd'hui, la mobilité des personnes et des marchandises constitue un enjeu majeur pour les entreprises, les collectivités locales et les citoyens. Pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre, consommation de carburant et d'espace (stationnement, etc.), encombrements des centres villes, embouteillages, bruit, coût financier : nous sommes de plus en plus conscients des impacts liés à cet enjeu majeur pour notre société. L'étalement urbain, l'évolution des modes de vie, l'accès facilité aux différents modes de transport conduisent à un accroissement soutenu des déplacements.

Premiers émetteurs de gaz à effet de serre en France et deuxièmes dans l'Europe des 25, les transports seraient responsables de 26 % des émissions de dioxyde de carbone en Europe, derrière l'agriculture (39 %) et devant l'habitat (19 %) et l'industrie (16 %). Le transport routier reste le mode de transport le plus émetteur : en France, la route serait à l'origine de 92 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur. Le transport routier est également le plus gros émetteur de polluants locaux . Aujourd'hui, 80 % des déplacements de personnes se font en voiture, 10% en train et 5,5% en avion.

Dans le domaine des transports, les véhicules particuliers génèrent plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre (GES) et les ¾ de ces émissions correspondent à des trajets de moins de 100 kilomètres (les véhicules utilitaires légers représentent 17% des émissions, les poids-lourds 26% et les deux-roues 0,7%).

La France s'est fixée comme objectif de réduire de 20 % d'ici à 2020 ses émissions de gaz à effet de serre liées aux transports.

Pour répondre à cet objectif, de nombreuses actions sont mises en œuvre depuis plusieurs années avec le soutien de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME). Dans le cadre du Grenelle Environnement, le transfert modal est fortement promu, en particulier du routier ou de l'aérien vers le ferroviaire, le fluvial ou le maritime comme une solution pour le transport de marchandises. Pour les déplacements de personnes, des incitations fortes en faveur des véhicules électriques mais aussi des transports alternatifs à l'automobile (transports doux, transports en commun) ou pour une rationalisation de l'utilisation de l'automobile (auto-partage, covoiturage...) existent et sont valorisées, notamment dans le cadre de la mise en œuvre de plans de déplacements entreprise (PDE) et des plans de déplacements urbain (PDU).

Mais ces systèmes ne permettent pas de supprimer totalement le recours à la voiture. Même si des progrès techniques sur les véhicules sont déjà réalisés par les constructeurs, ils ne se diffuseront sur l'ensemble du parc automobile en circulation que d'ici 2020, pour faire passer les émissions moyennes de GES de 176 g de CO₂/km à 130 g de CO₂/km.

Les automobilistes, par leur comportement et leur style de conduite, ont également un rôle à jouer pour réduire leur consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre. Dans ce cas précis, l'éco-conduite apparaît comme une solution simple, performante et efficace.



92 %

des émissions de gaz à effet de serre
du secteur des transports sont générées
par l'automobile.

80 %

des déplacements de personnes
se font en voiture, contre 10 % pour
le train et 5,5 % pour l'avion.

Témoignages

“ L'éco-conduite amène à mieux comprendre
comment fonctionne le véhicule,
ce qui permet de mieux l'utiliser. ”

Bertrand-Olivier Ducreux, ADEME

“

La formation à l'éco-conduite a été accueillie très positivement.
Je n'ai rencontré aucun frein de la part de mes collaborateurs.
Elle a été vue comme un outil d'assistance, de performance.
L'éco-conduite amène également le conducteur à adopter une
meilleure qualité de conduite : plus souple, plus anticipative,
moins stressante pour l'utilisateur (et ses passagers), et ceci
sans allonger les temps de transport pour un même trajet.

Stéphane Hervo, Daniel Meyer Transport ”

L'éco-conduite en quelques mots

L'éco-conduite est un comportement de conduite plus responsable permettant de :

- réduire ses dépenses : moindre consommation de carburant (environ 15 %*) et coûts d'entretien du véhicule réduits ;
- limiter les émissions de gaz à effet de serre, responsables du changement climatique ;
- réduire le risque d'accident de 10 à 15 % en moyenne

* En économisant un à deux litres de carburant pour 100 kilomètres, on peut voir substantiellement baisser son budget carburant : en effectuant 15 000 kilomètres par an l'économie peut atteindre facilement 300 € pour un véhicule diesel et plus de 400 € pour un véhicule à essence (pour un prix du gasoil à 1,25 € le litre et un prix du super sans plomb à 1,35 € le litre - données mars 2008)

Source : indicateurs TERM (transport and environment reporting mechanism) publiés fin 2008 par l'Agence européenne pour l'environnement

Témoignages

“ Un éco-conducteur est un pilote qui au lieu de faire “ ronfler ” son moteur sait lui faire donner son maximum d'efficacité à moindre consommation. ”

Bertrand-Olivier Ducreux, ADEME

“ Je ne pense pas que l'éco-conduite constitue un avantage concurrentiel direct. En revanche, il y a un bénéfice certain dans la maîtrise des coûts (réduction des coûts d'entretien des véhicules). Ce qui est sûr, c'est qu'il y a un effet positif au niveau de la sécurité car, quand on conduit de façon plus souple en anticipant d'avantage, on a une conduite plus sûre. Par ailleurs, l'éco-conduite et notre engagement pour l'environnement nous aideront à renforcer notre image de marque auprès de la clientèle. ”

Sylvain Thomas, SANEF

L'éco-conduite, les grands principes

Avant de monter en voiture

- Vérifiez la pression des pneus : moins les pneus sont gonflés, plus la consommation est élevée. Une pression de 1,5 bar au lieu de 2,5 bars entraîne par exemple une surconsommation de carburant de 6%* !
- Contrôlez au moins une fois par mois :
 - les niveaux d'huile " moteur", de liquide de freins et de liquide lave-glace ;
 - le bon fonctionnement de l'éclairage.

Les premiers kilomètres

- Roulez à vitesse modérée en début de parcours : c'est à moteur froid que la pollution est la plus importante. Le moteur arrive à température normale après cinq kilomètres seulement.
- Passez rapidement la vitesse supérieure.

Roulez en douceur

- Passez les vitesses au bon moment :
 - pour un moteur essence, passez rapidement au rapport supérieur entre 2 000 et 2 500 tours/mn du régime moteur ;
 - pour un moteur diesel, ce changement se situe à 2 000 tours/mn en moyenne.
- Anticipez la circulation afin d'éviter les freinages brusques et inutiles : utilisez au maximum le frein moteur.
- Soyez patient, même si vous êtes pressé : la patience et la tolérance sont des marques de professionnalisme et de civisme.

Lors des arrêts

- Ne laissez jamais le moteur tourner inutilement : un moteur à l'arrêt consomme entre 0,5 et 1 litre à l'heure.
- Coupez le moteur à partir d'un arrêt de 30 secondes, cela permet une économie significative tout en préservant le dispositif de démarrage.



Témoignages

La performance en matière d'éco-conduite passe forcément par le partage des résultats de chacun

Bertrand-Olivier Ducreux, ADEME



J'applique ce que j'ai appris lors de cette formation aussi bien avec ma voiture professionnelle que personnelle. En matière d'éco-conduite, je ne suis pas à convaincre, je suis déjà convaincue.

Valérie Boissay, factrice à Olivet, LaPoste



La formation à l'éco-conduite s'inscrit dans la démarche de développement durable d'une entreprise ou d'une collectivité. Elle permet de réduire son impact environnemental mais aussi de renforcer son image citoyenne en faisant de ses collaborateurs les acteurs quotidiens de la démarche. Cette formation s'applique aussi bien dans le cadre professionnel que personnel.

Témoignages

“

Notre entreprise est précurseur dans le domaine de l'éco-conduite : nos collaborateurs ont donc été interrogatifs voire dubitatifs. À la fin de la formation, la majorité des stagiaires était enthousiaste.

Sylvain Thomas, SANEF

”

“

Avec la récurrence de ces formations (tous les ans), j'ai le sentiment que le formateur fait partie de l'équipe. La formation à l'éco-conduite est devenue, pour moi, un élément vivant de l'entreprise mais aussi un outil de management à part entière.

Stéphane Hervo, Daniel Meyer Transport

”

“

Certains sites collaboratifs sur Internet permettent d'inscrire et de "challenger" sa consommation de carburant, qui devient alors un indicateur de performance de la conduite.

Bertrand-Olivier Ducreux, ADEME

”





2

L'expérience de La Poste



Introduction

Deuxième opérateur postal européen, le groupe La Poste est le seul à afficher une telle diversité de métiers, à assumer autant de missions de service public et à s'engager dans une stratégie aussi claire que volontaire : bâtir un groupe européen de service qui fait du développement responsable le moteur de sa performance et de la confiance générale.

Dans le cadre de son plan stratégique Performance et Confiance 2008-2012, le groupe La Poste prend toute la mesure de sa responsabilité dans le changement climatique et s'engage à réduire ses émissions de CO₂ dues au transport de 15 % d'ici à fin 2012, par rapport à 2007.

En 2008, le groupe La Poste c'est :

917 millions
de kilomètres parcourus

1 million
de tonnes d'émissions de CO₂ liées au transport
(périmètre Groupe incluant les sous-traitants)

68 000
véhicules motorisés

Pour atteindre cet objectif, le Groupe a engagé depuis 2003 des actions concrètes. Il investit dans une flotte moins impactante pour l'environnement en intégrant des véhicules électriques (voitures électriques, quads électriques, vélos à assistance électrique...) et en remplaçant progressivement l'aérien par le recours au transport ferroviaire. La Poste met également en place une logistique plus vertueuse en améliorant ses chargements et en réduisant le kilométrage parcouru dans le cadre de ses activités.

Enfin, et parce que le Groupe est convaincu que le développement durable passe avant tout par un changement des comportements de chacun, il a engagé tous ses collaborateurs dans une démarche d'éco-conduite.



Historique de l'éco-conduite à La Poste

Convaincue de l'intérêt que l'éco-conduite pouvait avoir, aussi bien d'un point de vue environnemental que financier, La Poste a décidé dès 2005 d'expérimenter ces formations sur des territoires restreints avant de les déployer au niveau national.

Ainsi, la direction du Courrier du Groupe a expérimenté une formation à l'éco-conduite en situation réelle à Lyon (35 facteurs) puis dans le Val d'Oise en 2006 (20 facteurs). Ces premiers tests ont permis de constater une première baisse de 8 % de consommation de carburant et donc de 8 % des émissions de CO₂.

Devant ces résultats positifs, le Courrier a décidé de généraliser la formation aux 60 000 facteurs conduisant un véhicule à partir

de juin 2007 afin de réduire les coûts de carburant et de sinistralité, d'améliorer les conditions sociales et de réduire les émissions de CO₂ dues aux transports. À ce jour, ce type de programme est le plus large jamais envisagé à un niveau européen dans une entreprise. Fin 2009, l'ensemble des facteurs auront été formés, ce qui devrait permettre de réduire les émissions de CO₂ de 10 000 tonnes de CO₂ par an.

En parallèle, la direction des transports d'Île-de-France, gestionnaire de 230 poids lourds, mène elle aussi un projet éco-conduite sur ses 500 conducteurs. Un camion-école a été équipé d'un économètre. La totalité des chauffeurs aura été formée d'ici fin 2009.



**Par la suite, la démarche a été reprise
par l'ensemble des autres directions du Groupe.**

- ColiPoste, direction Colis du Groupe, a formé à l'éco-conduite 559 opérateurs de livraison en 2008 et planifié la formation de ses 2 400 opérateurs.
- Au niveau européen, GeoPost, la filiale du Groupe en charge du Colis et de l'Express forme ses collaborateurs à l'éco-conduite dans la plupart des pays où elle est implantée.
- Chronopost va former tous ses chauffeurs et commerciaux à l'éco-conduite (448 personnes, soit 1/3 de cette cible, ont déjà été formées).
- Pour sa part, Exapaq, filiale spécialisée dans le colis rapide *B to B*, engage cette année un programme sur trois ans pour former l'ensemble de ses 1 000 collaborateurs, 200 personnes ont déjà suivi cette formation.
- La direction générale de l'Enseigne, en charge du réseau des bureaux de poste, a lancé en 2009 la formation de 1 500 collaborateurs
- Afin de réduire les émissions de CO₂ liées aux déplacements des collaborateurs de La Banque Postale, une formation à la sécurité routière et à la conduite éco-responsable a été mise en place avec pour objectif de former 1 000 collaborateurs utilisant régulièrement un véhicule pour leurs missions quotidiennes. Ce sont environ 500 personnes qui ont été formées à fin juin 2009, et les économies d'émission de CO₂ constatées en formation, sur des trajets de 15 à 20 minutes, sont comprises entre 6 % et 25 %. Ces économies s'accompagnent d'une diminution du stress lors de la conduite, sans aucune augmentation du temps de trajet lorsque ce mode de conduite est adopté.

À terme, cette démarche permettra au groupe La Poste de réduire d'au moins 5 % sa consommation de carburant et d'autant ses émissions de CO₂. A titre d'exemple, cela équivaut aux émissions annuelles de CO₂ de 1 000 Français

Les enjeux du programme éco-conduite sont élevés pour La Poste : l'activité des 68 000 véhicules représente annuellement plusieurs milliers d'accidents, dont certains mortels, une consommation de 75 millions de litres de carburant et près de 200 000 tonnes de CO₂.

Pour l'activité Courrier, ce sont 42 000 véhicules motorisés qui sont utilisés chaque jour pour la distribution et la collecte, soit 62 millions de litre de carburant consommés et près de 180 000 tonnes de CO₂ émises.

Témoignage

**Quel est l'impact de l'éco-conduite en matière
de consommation de carburant ?**

D'une manière générale, il y a une baisse de 6 % de consommation de carburant pour tous les formés, sachant que la fourchette de réduction est large (entre 4 % et 20 %).

Patrick Poirier, Formateur éco-conduite, La Poste



La mise en œuvre de la démarche éco-conduite

La formation des 60 000 collaborateurs du Courrier a été le plus important projet de formation à l'éco-conduite initié en Europe.

La particularité de ce programme est qu'il a fallu former en un temps très court (2 ans et demi) l'ensemble des facteurs, répartis sur tout le territoire français avec des configurations de conduite très diverses.

Pour cela, la direction du Courrier a souhaité internaliser cette formation. Ainsi, elle a fait appel dans un premier temps à une entreprise suisse spécialisée dans la formation à l'éco-conduite pour former une dizaine de formateurs destinés à déployer la démarche au sein du Groupe.

Par la suite, pour assurer un déploiement rapide de la formation, une cinquantaine de formateurs ont suivi le même cursus pour devenir formateurs internes à l'éco-conduite. Il s'agissait de collaborateurs en reclassement qui ont ainsi pu développer de nouvelles compétences. Le projet éco-conduite répond aussi à un enjeu social fort.

Les chiffres clefs
de la formation
à l'éco-conduite à La Poste

10 puis 50
formateurs

50
véhicules équipés d'un boîtier
électronique capable
d'indiquer en temps réel
la consommation de carburant

800
facteurs formés
chaque semaine



Le stage prend la forme d'une session de 3h30 pour 4 personnes, chaque participant conduit 2 fois ; une première fois de façon dite "classique" pour connaître sa consommation habituelle et une deuxième fois en respectant les principes d'éco-conduite que le formateur lui aura enseignés.

Pour les besoins de la formation, 50 véhicules ont été spécialement équipés de boîtiers électroniques, appelés économètres, qui permettent de suivre les consommations de carburant de façon instantanée. Ce dispositif permet de faire la démonstration immédiate de l'intérêt de l'éco-conduite en termes d'économies de carburant.

Chaque participant se voit remettre un diplôme précisant sa consommation de carburant et ses émissions de CO₂ avant et après la formation, ainsi qu'un guide récapitulant les principes de l'éco-conduite.

Pour pérenniser le nouveau mode de conduite des collaborateurs, la direction du Courrier met en place un dispositif de piqure de rappel (DPR). Ce dispositif vise à intégrer dans les formations d'habilitation à la conduite

et à la sécurité routière un module éco-conduite, mais aussi à proposer des solutions de formation pour maintenir et perfectionner la conduite des facteurs. La formation initiale à l'éco-conduite ne suffit pas et il est possible de perdre rapidement ses gains si rien n'est mis en place par la suite : environ 2% sur 15 mois.

Des outils de formation du type simulateur ou e-learning sont en test pour appuyer les moyens des managers. D'autant plus que ces outils peuvent élargir la cible des formés aux professionnels non conducteurs si besoin.

En complément, des autocollants à bord des véhicules rappellent les principes de l'éco-conduite, des études de mise en place de système informatique de suivi des consommations sont en cours, et un affichage sur les véhicules explicite l'engagement de chacun en faveur de l'éco-conduite.

Les besoins annuels du Courrier sur le DPR sont de former 1 000 nouveaux conducteurs, de re-sensibiliser 25 000 personnes, de reformer environ 2 000 conducteurs appliquant le moins les principes de l'éco-conduite après une formation initiale.



Témoignage

Quels sont les freins à l'application de l'éco-conduite ?

Les postiers ont souvent peur d'être trop stressés pour pouvoir appliquer les règles d'une conduite responsable. C'est assez paradoxal puisque l'éco-conduite apaise la conduite et donc diminue le stress mais, dans l'ensemble, ils sont très intéressés par la formation à l'éco-conduite.

Jacques Rotblat , Formateur éco-conduite, La Poste



Les résultats

Selon les études menées en interne, les résultats obtenus sont les suivants :



Réduction minimale de 5 % de la consommation de carburant



Réduction minimale de 5 % des émissions de CO₂



Baisse de 10 % minimum de la sinistralité
(à analyser conjointement avec les autres actions liées à la sécurité routière)

Bénéfices environnementaux

La formation à l'éco-conduite au sein de l'activité Courrier du groupe La Poste aura permis une réduction de 5 % des émissions de CO₂, permettant ainsi de contribuer d'un tiers à l'objectif du Groupe de réduction des émissions de CO₂ liées à ses activités de transport. Fin 2009, l'ensemble des facteurs aura été formé ce qui devrait permettre de réduire les émissions de CO₂ de l'ordre de 10 000 tonnes par an.

À moyen terme, une formation à l'éco-conduite permet de réduire ses émissions de CO₂ et donc de limiter l'affichage carbone lié à ses activités de transport, qui sera obligatoire pour toute entreprise de transport de fret ou de personnes dès le 1^{er} janvier 2011.

Bénéfices financiers

La formation à l'éco-conduite permet au Courrier une économie de l'ordre de 5 millions d'euros par an, grâce aux réductions de consommation de carburant mais aussi à la baisse des coûts liés à la sinistralité.

Cette économie ne prend pas encore en compte la hausse du prix des carburants liée à l'application prochaine de la Contribution climat énergie (ou taxe carbone), qui impactera forcément les charges d'achat en carburant. L'économie réalisée sera alors d'autant plus importante pour le groupe La Poste.

Il existe aussi une opportunité de valoriser financièrement l'éco-conduite : les certificats d'économies d'énergie. L'éco-conduite est éligible au dispositif de la loi POPE 2005 et permet donc d'acquérir des certificats, à hauteur des économies générées, vendables à des entreprises productrices ou distributrices d'énergies. Pour le métier Courrier, un facteur formé à l'éco-conduite, ayant dans son véhicule une télématique de suivi, peut rapporter au final entre 1,5 € et 6 €.

Bénéfices liés à l'accidentologie

La formation à l'éco-conduite a permis une baisse de la sinistralité de 10 % à La Poste. Conjuguée à la formation à la sécurité routière mise en place au sein du Groupe, cette baisse a bien sûr des vertus sociales pour les collaborateurs mais également financière pour l'entreprise (moins de coûts de réparation, d'assurance...)

Bénéfices de mobilisation interne

La formation à l'éco-conduite a un dernier avantage, et pas des moindres, elle permet de mobiliser ses collaborateurs autour d'une problématique qui fait consensus et qui est fortement mobilisatrice : la lutte contre le changement climatique.

En déployant ce type de formation, La Poste a pu noter une forte adhésion de la part de ses collaborateurs. Les études internes montrent que la formation à l'éco-conduite est la formation sur le lieu de travail la plus appréciée par les postiers. 100 % se disent satisfaits de cette formation, dont 87 % de « très satisfaits ».

Au-delà de ses vertus environnementales, elle est perçue par les personnes formées comme générant moins de risques routiers pour le conducteur et pouvant permettre à chacun d'améliorer son budget familial et donc son pouvoir d'achat. Les managers de proximité du Courrier ont pu utiliser cette formation comme un levier de mobilisation des équipes et organiser des challenges de bonnes pratiques sur cette thématique, qui n'a que des bénéfices pour l'entreprise dans son ensemble.

Enfin, la mise en place de la formation en interne a permis d'insuffler une dynamique auprès des formateurs éco-conduite précédemment en reclassement, certains d'entre eux ayant pu rebondir ou tout simplement améliorer leur estime de soi au travail.

Avec ces premiers résultats encourageants, l'éco-conduite permet de réaliser des économies de l'ordre de 5 millions d'euros par an et de contribuer à hauteur d'un tiers à l'objectif du Groupe de réduction des émissions de CO₂ liées à ses activités de transport (15%).



Comment cette formation a-t-elle été accueillie par vos collaborateurs ? Avez-vous dû faire face à des freins en amont ? Si oui, lesquels ?

Au départ, mes collaborateurs étaient plutôt dubitatifs car personne n'a l'impression de mal conduire. Ensuite, après les tests ils ont été surpris de leurs résultats ; mais dans l'ensemble cette formation a été plutôt positive.

Est-ce que le projet éco-conduite est porteur de sens pour les postiers ? Est-il représentatif de ce qu'on appelle le développement durable ; si oui, pourquoi ?

Pour moi, le développement durable et l'éco-conduite vont de pair. C'est porteur de sens si le postier est attentif aux coûts, à la sécurité, à la rentabilité de l'entreprise et surtout s'il est sensible à l'écologie.

Marc Vacheron,

Directeur de la plateforme de distribution courrier de Versailles

Quels gains pour la personne formée, au travail et à la maison ? Quels gains pour la société ? Qu'est-ce qui est le plus important dans ces gains ?

Il y a un gain notable en consommation de carburant. Grâce à la formation à l'éco-conduite, j'ai pu apprendre à anticiper un maximum, surtout en ville (freinages intempestifs). Je sais désormais qu'il faut passer les vitesses très rapidement et surtout rouler moins vite !

Quels freins à l'application de l'éco-conduite ?

Ce qui est difficile, c'est de changer les habitudes des agents et de faire entrer l'éco-conduite dans les mœurs. Les facteurs ont l'impression d'aller moins vite, de perdre du temps mais en fait il n'y a ni perte ni gain de temps ! Il faut aussi que les agents appliquent ce qu'ils ont appris non seulement sur leur véhicule personnel mais aussi et surtout sur leur véhicule de fonction.

Valérie Boissay, factrice qualité à Olivet

Notes





3

Fiches méthodologiques



Fiche 1 : Préparer le projet

Début prévisionnel : / /

Fin prévisionnelle : / /

Ressources nécessaires en jours/homme :

Durée prévisionnelle en jours :

Livrables :

- Etude d'opportunité

La mise en place d'une formation à l'éco-conduite fait partie intégrante des solutions concrètes visant à réduire les émissions liées aux transports et pouvant être mise en place dans le cadre d'un plan d'action d'éco-mobilité lié à un Plans de Déplacements Entreprise (PDE).

Les fiches actions suivantes vont vous aider à mener à bien votre démarche éco-conduite de façon efficace et concrète.

Les étapes de préparation du projet

Avant la mise en place de formations à l'éco-conduite, il est nécessaire de passer par une phase d'analyse et de réflexion en s'interrogeant notamment sur la légitimité de mener cette action en prenant en considération le contexte, les enjeux, les contraintes et opportunités.

→ A) Pourquoi faut-il mettre en place une démarche éco-conduite ?

Quelles sont les motivations de la collectivité ou de l'entreprise ?

- Motivation économique : maîtrise des dépenses liées au parc automobile (consommation de carburant, entretien, accidents et coût des arrêts de travail).
- Motivation écologique : moins de gaspillage de carburant, moins de pollution, moins d'usure des équipements automobile (freins, embrayage, moteur, pneus,...).
- Motivation sociale : une conduite plus détendue, donc moins de fatigue et de stress, une transposition des techniques éco-conduite dans la vie privée du personnel, une conduite plus fluide (meilleur confort des passagers) et moins de prise de risques par une meilleure anticipation.
- Motivation d'image : meilleure représentation externe, amélioration des relations avec les partenaires actuels (fournisseurs, investisseurs...).

—> B) Qui est impliqué dans l'apprentissage de l'éco-conduite ?

- Qui sont les utilisateurs de véhicule ?
- S'assurer de la disponibilité des ressources pour mener à bien le projet.
Il faut identifier les conducteurs qui vont participer à la démarche éco-conduite :
 - conducteurs professionnels ou en forte mobilité,
 - techniciens,
 - livreurs,
 - chauffeurs,
 - commerciaux,
 - agents qui se déplacent quotidiennement,
 - cadres avec véhicule de fonction,
 - conducteurs occasionnels,
 - personnels qui utilisent de temps en temps un véhicule de service, pour se déplacer dans le cadre de leur mission
 - personnels sédentaires mais utilisant un véhicule pour les déplacements domicile/lieu de travail.

—> C) Quelles sont les directions impliquées ?

- a. L'éco-conduite touche généralement 3 ou 4 directions
- b. Il est important de convaincre la direction du bien-fondé de la démarche éco-conduite.
En effet, un des facteurs de succès repose sur l'exemplarité.

—> D) Comment se fait l'état des lieux du parc ?

- a. Quels sont les coûts liés au parc ?
- b. Quels sont les gains potentiels ?

—> E) Quels sont les circuits de décision ?

- a. Qui va décider de la formation ? de son contenu ? du choix du prestataire ?
- b. Qui va financer ?
- c. La décision devra faire l'objet d'un argumentaire à la disposition de la direction, des collaborateurs et éventuellement des élus. Cet argumentaire devra reprendre les motivations de l'entreprise mais aussi expliquer en quoi l'implication du personnel est essentielle.

—> F) Quel est mon objectif prioritaire? Secondaire ?

- a. Objectif économique versus écologique

—> G) Quel sera le coût du projet et des formations ?

- a. Quelle enveloppe budgétaire pour les formations ?
- b. Quelle enveloppe budgétaire pour le suivi des acquis de chaque conducteur ?
- c. Quelle enveloppe budgétaire pour les rappels de formation et de suivi ?

—> H) Si l'entité est déjà ou en cours d'une démarche PDE, en quoi l'éco-conduite est-t-elle une contribution majeure ?

Fiche 2 : Piloter le projet

Début prévisionnel : / /

Fin prévisionnelle : / /

Ressources nécessaires en jours/homme :

Durée prévisionnelle en jours :

Livrables :

- Équipe projet au sein du métier et inter-métiers
- Planning prévisionnel et budget

1) Constituer le groupe projet et planifier les tâches

→ A) Nommer un chef de projet

→ B) Constituer un comité de pilotage,
animé par le coordinateur qui assurera la coordination globale du projet

- Partager le diagnostic en matière de consommation de carburant et d'émissions de CO₂
- Partager le diagnostic en matière de déplacements domicile/travail.
- Recenser les contraintes locales : un agent en formation doit-il être remplacé pendant la durée de son absence ?
- S'accorder sur le caractère obligatoire ou pas de la formation.

→ C) Associer les fonctions concernées par cette démarche transversale :

- le service développement durable ;
- le service des ressources humaines, pour les modalités de la formation et sa mise en œuvre ;
- le service communication, pour les aspects de communication interne et pour les aspects de communication externe qui, par exemple, devront préciser les bénéfices mesurables en matière de réduction d'émissions de CO₂ ;
- le service financier, pour les aspects de gains financiers et de retour sur investissement ;
- le service technique ou les services généraux qui gèrent le parc de véhicules.

Il est donc nécessaire que tous les services concernés soient informés du lancement d'une réflexion éco-conduite et qu'ils puissent s'attendre à être consultés. Profiter en pour identifier les motivations et les freins des directions concernées, et assurez vous de leur collaboration.

—> D) Définir les objectifs du projet et ses modalités de suivi

- Les notions d'éco-conduite sont parfois vastes
 - Formation versus sensibilisation
 - Objectif en termes de retour sur investissement
 - Objectif environnemental
- La durée de la formation, généralement une journée par conducteur

—> E) Fixer un budget prévisionnel et les moyens associés

- Budget de formation (provenance du financement) :
 - le plan de formation, géré très souvent par la DRH,
 - un financement possible par les OPCA (organismes paritaires collecteurs agréés),
 - un financement pris sur les fonds DIF,
 - un financement facturé à chaque service désireux de former des collaborateurs.

2) Contacter les partenaires externes

—> A) Qui sont-ils ?

- Les gestionnaires de flotte : ils peuvent fournir des informations clefs sur l'historique des indicateurs des véhicules et données constructeurs : modèle, consommation au litre au 100 km, émission théorique de CO₂/km, kilomètres parcourus annuellement.
- Les assureurs automobiles, pour les coûts des sinistres.
- Votre caisse de sécurité sociale, pour les aspects nombre de jours d'arrêt de travail dus à des accidents de voiture dans le cadre professionnel.

—> B) La direction régionale de l'ADEME

- Elle peut vous aider à calculer vos émissions de CO₂ dues au transport au sein de votre organisation.

—> C) Le service environnement de la CCI

3) Présenter le projet en interne

À noter : selon les contextes locaux, un projet éco-conduite prend en moyenne 3 mois de son lancement à sa mise en œuvre.

Fiche 3 : Réaliser le diagnostic

Début prévisionnel : / /
Fin prévisionnelle : / /
Ressources nécessaires en jours/homme :
Durée prévisionnelle en jours :

- Livrables :
- Synthèse du diagnostic
 - Le plan d’actions

- 1° Réaliser un diagnostic
2° Élaborer un document de synthèse du diagnostic
3° Élaborer le plan d’actions

1) Réaliser le diagnostic des données véhicules

Le diagnostic est un élément essentiel qui va permettre d’évaluer et de quantifier d’une façon précise les données chiffrées liées aux transports et aux déplacements, et d’identifier quels sont les services susceptibles de fournir ces données.

A) Données de la flotte des véhicules

Données à recueillir	Source d’information
Effectifs conducteurs ➤ total ➤ par fonction ➤ par site	Ressources humaines Services généraux Directions techniques
Flotte de véhicule ➤ combien ➤ modèles / type ➤ nombre de km moyen annuel ➤ essence/diesel % VL / VUL % VU % PL % leasing % en propre	Services généraux Gestionnaires de parc auto Directions techniques
Consommation de carburant annuel ➤ en litres ➤ en euros Evolution N / N-1	Services généraux Gestionnaires de parc auto Loueurs
Sinistres annuels ➤ nombre - responsables - non responsables Impact financier (assurance, réparation, frais de reprise) ➤ si leasing ➤ si en propre	Ressources humaines Direction administrative et financière Loueurs Compagnies d’assurance

—> **B) Données externes : trajets domicile – lieu de travail en voiture**

Données à recueillir	Source d'information
Nombre de personnes concernées	DRH / étude préalable PDE
Nombre d'accidents de trajet	DRH / étude préalable PDE
Nombre de kilomètres parcourus	DRH / étude préalable PDE
Coûts directs et indirects des accidents de trajet	DRH / étude préalable PDE

—> **C) Données sur les émissions de CO₂**

—> **D) Données sur les conducteurs ou potentiel de salariés éligibles à cette formation**

- Le volume global
- Le volume par site, le cas échéant
- Le volume par service
- Le profil des conducteurs
 - conducteurs quotidiens en forte mobilité,
 - conducteurs occasionnels,
 - conducteurs sédentaires.
- Leur disponibilité dans le temps

2) Élaborer un document de synthèse du diagnostic

Une fois cette phase de recueil de l'information effectuée, rassembler les informations les plus importantes dans un document de synthèse.

Les items suivants doivent apparaître :

- le coût des consommations de carburant,
- le nombre de litres de carburant consommés,
- le nombre de tonnes de CO₂ émises par l'activité transport,
- le coût et le nombre de sinistres,
- le nombre de personnes concernées par l'usage des véhicules.

3) Élaborer le plan d'actions

Le plan d'actions proposé doit impérativement valoriser les gains et les coûts de la démarche. Il est important de prouver en quoi l'éco-conduite fait réaliser des économies (en euros et en CO₂).

Il doit présenter un objectif chiffré en termes d'économies de carburant

Potentiel théorique de réduction :	BUDGET annuel	Potentiel théorique de réduction
Carburant		
Entretien		
Sinistres internes		
Sinistres externes		
Total		
CO ₂		

Exemple :	BUDGET annuel	Potentiel théorique de réduction
Carburant	100 000 €	10 000 €
Entretien		
Sinistres internes	50 000 €	5 000 €
Sinistres externes	50 000 €	5 000 €
Total		
CO ₂	1 000 kg	100 kg

De plus, on peut prendre en compte deux autres facteurs qui vont influencer le plan d'actions et le retour sur investissement :

- **Les polices d'assurance** : il n'existe pas aujourd'hui de dispositif réglementaire fixant les modalités de prise en compte de ce type de formation par les sociétés d'assurance. Cependant, elles peuvent analyser les situations au cas par cas et faire bénéficier le sociétaire de certaines réductions. Des projets sont à l'étude et il est logique de penser que, comme ce type de formation permet de réduire d'une manière significative les sinistres, l'entreprise pourra faire baisser ses primes d'assurance.
- **Les dispositifs de l'État** : les différentes gouvernances sur le climat (protocole de Kyoto, Grenelle Environnement...) ont permis de fixer plusieurs dispositifs visant à encourager les économies d'énergies. En France, dans le contexte de l'application du protocole de Kyoto, le système des certificats d'économie d'énergie (CEE ou certificats blancs) s'est mis en place avec la loi d'orientation sur l'énergie du 13 Juillet 2005 (Loi n°2005-781) qui fixe les orientations énergétiques de la France. Ces CEE doivent permettre d'uniformiser, réglementer et valider les économies d'énergie.

Le plan d'actions proposé doit donc synthétiser la matrice du diagnostic flotte automobile et des conducteurs, présenter les objectifs quantitatifs et qualitatifs et la proposition du plan de formation éco-conduite. Afin que ces chiffres ne soient pas contestables, il faut les faire valider en comité de pilotage et par la direction.

4) Les indicateurs de suivi du projets et l'organisation du suivi

→ A) Quel dispositif sera mis en place au niveau :

- du suivi des cartes carburant,
- du système d'information,
- du suivi manuel des kilomètres parcourus,
- de la baisse de consommation au litre/100 km.

→ B) Quels indicateurs seront utilisés pour :

- valider la mise en application des techniques éco-conduite,
- identifier des difficultés potentielles des conducteurs,
- valider la qualité de la formation.

Fiche 4 : Élaborer les formations à l'éco-conduite

Début prévisionnel : / /

Fin prévisionnelle : / /

Ressources nécessaires en jours/homme :

Durée prévisionnelle en jours :

Livrables :

- Cahier des charges
- Le plan d'actions : contenu de la formation

1° Cahier des charges

2° Plan d'actions validé et budgété

1) Communiquer auprès de la direction et des managers impliqués sur le résultat du diagnostic

Cela va permettre de hiérarchiser les priorités de la démarche.

Par exemple, si le diagnostic révèle que le nombre de sinistres a fortement augmenté, il sera nécessaire d'avoir un cahier des charges fortement axé sur la sécurité.

Si la consommation de carburant est en hausse, il faut mettre l'accent sur les techniques de conduite économique.

2) Dialoguer pour trouver les contenus avec les parties prenantes

→ A) Méthodes utilisées

- Pour une première phase de sensibilisation,

une journée "Eco-conduite" peut être organisée afin de :

- convaincre le personnel du bien fondé de la démarche éco-conduite ;
- utiliser cette opération comme un outil de mobilisation autour de la politique de développement durable ;
- donner envie d'apprendre davantage sur l'éco-conduite et annoncer les formations prévues.

Cette animation peut, par exemple, comporter 3 à 4 ateliers en libre service :

- explications par un formateur des impacts significatifs sur la consommation ; l'environnement et la sécurité ;
- diffusion d'une vidéo démonstrative de l'application des gestes dans un véhicule ;
- sensibilisation à l'éco-conduite avec un simulateur pour une première approche concrète ;
- proposition de démonstrations en voiture.

- Pour la phase d'apprentissage de l'éco-conduite, la conduite sur route est préconisée. En effet cette méthode d'apprentissage en situation réelle avec les aléas de la circulation permet de :
 - transposer très facilement l'apprentissage des techniques d'éco-conduite sur n'importe quel véhicule. Le fait d'être sur la route permet de n'avoir aucune contestation de la représentativité des situations réelles ;
 - démontrer toutes les pratiques pour économiser de l'argent et d'éviter des sinistres,
 - mettre les conducteurs en situations réelles comme celles de leur quotidien, au plus proche de la réalité.

Comment suivre les baisses de consommation et des émissions de CO₂ ?

- Avec un outil embarqué qui permet un suivi extrêmement précis de la consommation ainsi qu'une évaluation individuelle et confidentielle de la conduite de chacun.
- Grâce à un boîtier transmettant par GPRS à un site Internet des informations, le suivi s'effectue à deux niveaux :
 - le gestionnaire de flotte peut consulter à partir d'un site Web, la consommation et le kilométrage de l'ensemble des véhicules ;
 - le conducteur peut accéder à un tableau de bord mettant en avant sa consommation en fonction du niveau d'optimisation du régime moteur et des rapports de boîte lors de ses déplacements.

Comment maintenir son niveau d'éco-conducteur ou se perfectionner ?

- L'une des clefs de l'éco-conduite repose sur la capacité à maintenir des résultats de baisse de carburant. En effet, les formations comportementales consistent à développer de nouvelles postures de conduite. Il est donc essentiel de comprendre que ce changement s'acquiert au fil de l'eau et que ces automatismes se concrétisent dans la durée.
- Il est donc nécessaire d'intégrer des piqûres de rappel qui ont une parfaite complémentarité avec les formations sur route :
 - pour valider les acquis des techniques ;
 - pour personnaliser les exercices en fonction des points faibles du conducteur ;
 - pour optimiser les scores de consommation en plaçant sur un plan équivalent les questions environnementales et sécuritaires.
- Quand faire ces piqûres ? 4 à 6 mois après la formation d'apprentissage sur route.

→ B) Outils utilisés

- Un véhicule équipé d'un économètre de mesure de consommation, outil de haute technologie.
 - L'ensemble des actions effectuées par les conducteurs sont enregistrées et peuvent être ensuite analysées.
 - Il apporte des informations sur la consommation, comme la distance parcourue, les temps d'utilisation et le type de conduite. Les améliorations sont enregistrables pour tous les styles de conduite.
- Cet outil doit être une motivation objective et transparente des conducteurs.
- Un simulateur d'éco-conduite
 - On l'utilise pour des modules de perfectionnement.
 - Il est essentiel de travailler sur un outil spécialement conçu pour des techniques éco-conduite et non de prévention des risques routiers.
 - Le simulateur d'éco-conduite reproduit des situations de la route et peut être paramétrable en fonction de la densité du trafic et des exercices de conduite personnalisables.

3) Cet échange aboutira à un cahier des charges

Le cahier des charges doit être précis et comporter un certains nombres d'items :

- A) Durée du marché
- B) Planning des sessions de formation
- C) Modifications du planning
- D) Reconduction ou pas du marché
- E) Le prix et les modes de facturation
- F) Décrire les objectifs (quelques exemples)
 - Acquérir des comportements pour une conduite réduisant l'impact sur l'environnement
 - Connaître les techniques de baisse de consommation de carburant
 - Connaître les bases relatives aux principes d'éco-conduite : aspects techniques et pratiques, démarrage et coupure du moteur, principes d'anticipation, gestion des accélérations et décélérations, utilisation des bas régimes, gestion des trajectoires
 - Apports de l'éco-conduite et en particulier sur les impacts environnementaux, la conduite en sécurité, l'entretien des véhicules, les économies réalisées...
 - Savoir identifier les situations à risques routiers
- G) Les outils et méthodes utilisés
- H) Profils des stagiaires
- I) Profil des intervenants
- J) La prestation
- K) Livrables pédagogiques rendus
- L) Livrables administratifs rendus : attestation de stage

4) Définir une procédure précisant les règles qui aboutissent au choix d'un prestataire

- A) La partie technique :
 - Contenu pédagogique :
 - équilibre des parties théoriques et pratiques,
 - le contenu des parties théoriques,
 - la méthode proposée,
 - les supports remis aux stagiaires (certificat, documentation...)
 - Qualité des supports proposés
 - Outils adéquats mis à disposition
 - Son engagement sur les résultats
 - Capacité à analyser la conduite de chaque stagiaire
- B) La qualité
 - Les références clients
 - La compétence des formateurs
 - L'évaluation objective des stagiaires
- C) Le prix
 - Offre tarifaire complète : tout frais inclus
 - Offre tarifaire sur la formation et frais de déplacement séparés
 - Fixation à l'avance des frais de déplacement

Fiche 5 : Mettre en œuvre et suivre les formations à l'éco-conduite

Début prévisionnel : / /

Fin prévisionnelle : / /

Ressources nécessaires en jours/homme :

Durée prévisionnelle en jours :

Livrables :

- Une grille de suivi
- Un outil d'évaluation et de reporting

1) La Phase en mise en œuvre

→ A) Définir le lieu de la formation

→ B) Planifier avec l'organisme de formation les dates de formation

→ C) Régler les aspects logistiques :

- la salle,
- le matériel à prévoir,
- le matériel apporté par le formateur,
- les horaires,
- la validité du permis de conduire de chaque stagiaire qui va sur la route.

2) Définir les modalités de suivi du projet

→ A) Définir le processus de suivi du nombre de personnes formées

- Pour suivre l'atteinte de l'objectif du nombre de sessions et pour permettre de mesurer l'impact du projet en termes de réduction de consommation de carburant et des diminutions des émissions de CO₂, il faut suivre le nombre d'inscrits.
- S'assurer que les conducteurs soient en capacité d'appliquer les gestes d'éco-conduite.
- S'assurer de la bonne conduite du projet.

→ B) Identifier et désigner un responsable chargé du suivi des personnes formées

- Il sera chargé de faire remonter le nombre de salariés formés.
- Il sera le point d'entrée du dispositif de formation et assurera les relations avec les chefs de service intéressés.
- Il préparera les convocations
- Il veillera à la bonne mise en œuvre des formations

→ C) Définir l'appréciation globale des participants

- Les sujets abordés
- Le niveau des connaissances apportées
- L'adéquation avec les attentes du public
- Les supports utilisés
- L'interactivité et les réponses aux questions posées
- Demander les résultats des questionnaires de satisfaction

→ D) Une grille d'analyse de KPI (key performance indicators)

- Baisse de consommation de carburant trimestrielle et annuelle
- Baisse des émissions de CO₂
- Un an après la formation, baisse des coûts d'entretien
 - Plaquette de frein
 - Pneumatique
 - Embrayage
- Baisse de la sinistralité
 - Taux de responsabilité

3) Communiquer en interne et en externe

→ A) Communication interne

- Présentation des engagements de la démarche éco-conduite
- Annonce de la date de démarrage des formations
- Information sur les indicateurs de suivi des formations
- Informer des résultats des formations
- Communiquer sur ce témoignage d'un stagiaire
- Organiser un challenge interne pour créer une adhésion à long terme.
- Valoriser les meilleurs conducteurs, la plus forte baisse de consommation en litre/100km tous les mois.

→ B) Communication externe

- Mettre un label de formation à l'éco-conduite sur les véhicules
- Décrire au travers d'un communiqué de presse votre démarche et les résultats concrets de diminution d'émissions de CO₂
- Valoriser votre démarche auprès des clients pour renforcer votre engagement de développement durable



L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME)

est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer et du ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche. Elle participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable.

Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit.

www.ademe.fr



Le développement durable : une démarche engagée dans le Groupe dès 2003

La Poste a défini, dès 2003, une politique de développement durable, affirmant son engagement à développer sa performance dans le respect de la Société et de l'environnement. La Poste est signataire du Pacte Mondial depuis février 2003, participe activement aux travaux de l'ORSE, du Comité 21, d'Entreprise pour l'Environnement, d'IMS Entreprendre pour la Cité et de CSR Europe. En 2008, une étape supplémentaire est franchie, le développement durable étant l'un des axes majeurs du plan stratégique 2008-2012 "Performance et Confiance" que le groupe La Poste signe avec l'Etat.

Cette politique volontariste se traduit par des engagements forts basée sur l'analyse de ses principaux enjeux sociaux, environnementaux et sociétaux. Elle s'articule autour de quatre axes, qui se traduisent par des actions concrètes mises en œuvre au quotidien par tout le personnel du Groupe :

- Contribuer à la lutte contre le changement climatique,
- Promouvoir un politique papier responsable,
- S'appuyer sur une politique diversité exemplaire, faisant du Groupe un pionnier dans son approche à l'égard de ses clients et de ses collaborateurs,
- Etre un partenaire du développement responsable des territoires.

Le capital humain, le nombre de clients, l'ancrage territorial et la diversité des métiers font de La Poste un acteur majeur des évolutions environnementales et économiques.

www.laposte.fr

Document imprimé sur papier PEFC
dans un site de production labellisé ISO 14001

