



Ressources naturelles
Canada

Natural Resources
Canada



Guide de pratique sur la route

Document d'accompagnement
ConducteurAverti pour
le camionnage routier

Also available in English under the title:
On-road Practicum Guide
A Supplement to SmartDriver for Highway Trucking

N° de cat. M144-248/2013F (Imprimé)
ISBN 978-0-660-20664-6

N° de cat. M144-248/2013F-PDF (En ligne)
ISBN 978-0-660-20665-3

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, 2013

Pour obtenir des exemplaires supplémentaires de cette publication ou d'autres publications sur l'efficacité énergétique offertes gratuitement, veuillez vous adresser à :

Publications Éconergie
Office de l'efficacité énergétique
Ressources naturelles Canada
a/s de Communications St. Joseph
Service de traitement des commandes
1165, rue Kenaston
Case postale 9809, succursale T
Ottawa (Ontario) K1G 6S1
Téléphone : 1-800-387-2000 (sans frais)
Télécopieur : 613-740-3114
ATME : 613-996-4397 (appareil de télécommunication pour malentendants)

La plupart des publications de l'Office de l'efficacité énergétique peuvent être visionnées ou commandées en ligne. Visitez notre bibliothèque virtuelle à l'adresse **oe.e.rncan.gc.ca/publications**. L'adresse du site Web de l'Office de l'efficacité énergétique est **oe.e.rncan.gc.ca**.

Le contenu de cette publication ou de ce produit peut être reproduit en tout ou en partie, et par quelque moyen que ce soit, sous réserve que la reproduction soit effectuée uniquement à des fins personnelles ou publiques mais non commerciales, sans frais ni autre permission, à moins d'avis contraire.

On demande seulement :

- de faire preuve de diligence raisonnable en assurant l'exactitude du matériel reproduit;
- d'indiquer le titre complet du matériel reproduit et le nom de l'organisation qui en est l'auteur;
- d'indiquer que la reproduction est une copie d'un document officiel publié par le gouvernement du Canada et que la reproduction n'a pas été faite en association avec le gouvernement du Canada ni avec l'appui de celui-ci.

La reproduction et la distribution à des fins commerciales sont interdites, sauf avec la permission écrite de l'administrateur des droits d'auteur de la Couronne du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC). Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec TPSGC au 613-996-6886 ou à **droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca**.

AVERTISSEMENT

Sa Majesté n'est pas responsable de l'exactitude et de l'intégralité des renseignements contenus dans le matériel reproduit. Sa Majesté doit en tout temps être indemnisée et tenue exempte du paiement de toute réclamation qui découle de la négligence ou d'un autre manquement dans l'utilisation des renseignements contenus dans cette publication ou dans ce produit.



Papier
recyclé

1	Introduction	1
1.1	Exigences à l'égard de l'instructeur	1
2	Exercice de conduite préparatoire à la formation	2
2.1	Exercice de conduite préparatoire à la formation au volant d'un véhicule	2
	Planification du trajet de l'évaluation	2
	Réservation d'un véhicule approprié	3
	Choix de la technologie de collecte des données appropriée	4
	Formulaire d'évaluation du conducteur	6
	Exécution de l'exercice de conduite préparatoire à la formation	9
2.2	Exercice de conduite préparatoire à la formation dans un simulateur	10
	Planification du trajet de l'évaluation	11
	Programmation d'un simulateur approprié	12
	Réservation du simulateur	12
	Formulaire d'évaluation du conducteur	12
	Exécution de l'exercice de conduite préparatoire à la formation	13
3	Additions à la séance de formation en classe	14
3.1	Introduction	14
	Feuille de travail pour l'introduction à la formation en salle de classe	18
3.2	Surveillance du progrès des conducteurs	20
4	Exercice de conduite postformation	21
4.1	Exercice de conduite postformation au volant d'un véhicule ..	21
	Exécution de l'exercice de conduite postformation	22
4.2	Exercice de conduite postformation dans un simulateur	24
	Exécution de l'exercice de conduite postformation	24
5	Formulaire d'évaluation du conducteur à remplir	25
6	Discussion sur les résultats obtenus	26



La pratique sur la route se veut un complément à la formation *Conducteur averti pour le camionnage routier* (CACR) conçue pour aider les conducteurs de métier à mieux comprendre les avantages des techniques de conduite avertie en vue de réduire la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Des GES, explicitement du dioxyde de carbone (CO₂), sont émis au moment de la combustion du carburant dans le moteur du véhicule. Chaque fois qu'un litre de carburant diesel est utilisé, approximativement 2,7 kilogrammes (kg) de CO₂ sont produits. Le CO₂ est un gaz incolore, inodore qui est un élément normal de l'atmosphère de la Terre. Toutefois, lorsque la quantité de CO₂ augmente dans l'atmosphère, plus de chaleur y est emprisonnée. Cet effet de serre fait augmenter la température à la surface de la Terre, ce qui en retour modifie le climat à l'échelle de la planète.

En mesurant le rendement de chaque conducteur avant et après la formation *Conducteur averti pour le camionnage routier*, la pratique sur la route fournit des résultats immédiatement mesurables afin d'illustrer l'efficacité des techniques de conduite avertie venant d'être présentées. L'exercice de conduite préparatoire à la formation permet de constituer un dossier décrivant les habitudes du conducteur sur le plan de la consommation de carburant et de ses habitudes de conduite. L'instructeur accompagne le conducteur et prend des notes pendant l'exercice de conduite, sans toutefois l'encadrer. À l'inverse, la conduite postformation se veut une occasion pour l'instructeur d'encadrer le conducteur par rapport à l'utilisation des techniques présentées en classe et d'évaluer les changements (écarts) quant à la consommation de carburant.

Le document *Guide de pratique sur la route* qui accompagne la formation CACR permet à l'instructeur de :

- définir les habitudes et les routines qui empêchent les conducteurs de métier de maximiser le rendement du carburant;
- démêler les malentendus découlant de la présentation en classe et offrir un encadrement individuel afin de s'assurer que le conducteur acquiert des habitudes professionnelles;
- démontrer les économies sur le plan de la consommation de carburant et la réduction d'émissions de CO₂ qui en résulte;
- démystifier les mythes et les légendes à propos du camionnage;
- encourager le bon fonctionnement de l'équipement et rattacher ce comportement à l'augmentation de la durée normale de vie du véhicule et à la réduction des coûts d'entretien.

1.1 Exigences à l'égard de l'instructeur

L'instructeur de la pratique sur la route devrait être un instructeur de conduite professionnelle chevronné. L'instructeur (ou le formateur en entreprise) devrait posséder les titres de compétences reconnus par la province ou le territoire où il travaille, ainsi qu'un niveau approprié d'expérience connexe afin d'être digne de foi auprès des stagiaires. Par exemple, si vous êtes un instructeur qui donne une formation à des conducteurs de métier sur la conduite de trains routiers en terrains montagneux, vous devriez avoir de l'expérience en la matière. Afin de pouvoir donner la formation CACR, l'instructeur doit avoir de l'expérience en salle de classe et subir une évaluation de ses aptitudes au volant d'un véhicule.

L'exercice de conduite préparatoire à la formation vise à fournir des données sur la consommation de carburant obtenue par chaque conducteur et à permettre à l'instructeur d'observer les habitudes de conduite de chaque stagiaire. Cet exercice peut se faire au volant d'un véhicule ou dans un simulateur de conduite.

2.1 Exercice de conduite préparatoire à la formation au volant d'un véhicule

Avant d'entreprendre l'exercice de conduite préparatoire à la formation, l'instructeur doit s'assurer :

- qu'il a planifié le trajet de l'évaluation;
- qu'il a réservé un véhicule qui convient à l'exercice;
- qu'il a choisi une technologie pertinente pour la collecte des données;
- qu'il s'est procuré les formulaires d'évaluation du conducteur, un bloc-notes, des stylos et une calculatrice;
- que l'inspection de la semi-remorque a été effectuée avant le départ, à l'aide de la documentation appropriée.

Planification du trajet de l'évaluation

La sélection du trajet pour la pratique sur la route devrait tenir compte des conditions normales de conduite des stagiaires. Dans le cas des conducteurs qui sont appelés à faire des livraisons fréquentes en ville, le trajet devrait être planifié dans un milieu urbain. Pour ce qui est des grands routiers, le trajet devrait cibler essentiellement les autoroutes et prévoir aussi un exercice de conduite en ville, puisque ces conducteurs doivent quitter l'autoroute pour se rendre en ville. Si le groupe comprend des conducteurs des deux catégories, il faudra penser à planifier deux trajets distincts.

Trajet destiné aux conducteurs qui roulent en ville

Détails

- Début et fin au lieu de formation.
- Durée d'environ 30 minutes.
- La distance totale dépendra du temps passé en attente aux intersections et de la disponibilité d'un endroit pour faire demi-tour.

Description du trajet

- Le trajet serait composé de 75 p. 100 de routes collectrices, de routes pour camions et de routes industrielles ayant une charge de trafic de lourd à modéré et une vitesse maximale de 60 kilomètres à l'heure (km/h).
- Le trajet serait composé de 25 p. 100 d'autoroutes dont la vitesse maximale se situe entre 80 et 100 km/h.

Conditions routières

- Montée et descente de côtes.

Trajet destiné aux conducteurs qui roulent sur les autoroutes**Détails**

- Début et fin au lieu de formation.
- Durée d'environ 30 minutes.
- La distance totale dépendra de la distance à l'autoroute et de la disponibilité d'un endroit pour faire demi-tour.

Description du trajet

- Le trajet serait composé de 75 p. 100 d'autoroutes dont la vitesse maximale se situe entre 80 et 100 km/h.
- Le trajet serait composé de 25 p. 100 de routes collectrices et de routes industrielles ayant une charge de trafic de lourd à modéré et une vitesse maximale de 60 km/h.

Conditions routières

- Montée et descente de côtes.

Réservation d'un véhicule approprié

La semi-remorque utilisée pour l'exercice de conduite préparatoire à la formation devrait provenir, si possible, du parc utilisé d'habitude par les stagiaires. Elle devrait être chargée de façon à donner des résultats semblables à ceux que les stagiaires utiliseront au quotidien.

Vous gagnerez du temps si tous les stagiaires utilisent le même véhicule la même journée, car il n'y aura qu'une seule inspection avant le départ. L'instructeur devrait prendre des dispositions pour prévoir l'utilisation du véhicule choisi à raison de 45 minutes par stagiaire. Il aura ainsi le temps de remplir les documents, y compris le carnet de route et le formulaire d'évaluation du conducteur, et de vérifier les permis, en plus d'effectuer l'exercice de conduite.

Si certains stagiaires comptent utiliser leurs propres véhicules pour l'exercice de conduite, l'instructeur devrait s'organiser pour leur faire faire l'exercice avant la séance de formation en classe.

Choix de la technologie de collecte des données appropriée

Il est essentiel d'avoir accès à une technologie qui vous permettra d'enregistrer et de télécharger les résultats précis de la consommation de carburant relevée pendant les exercices de conduite effectués avant et après la formation. Cela peut se faire de plusieurs façons. Évaluez à l'avance la méthode choisie pour vous assurer d'obtenir des résultats précis.

Les semi-remorques fabriquées depuis le milieu des années 90 possèdent des modules de commande électronique (MCE) qui recueillent des données sur la performance du moteur. La lecture des données du MCE peut s'effectuer à partir des appareils suivants :

- un enregistreur électronique de bord (EEB);
- un enregistreur de données intégré au tableau de bord;
- un utilitaire de lecture de données.

Aujourd'hui, bon nombre de parcs utilisent les EEB. Selon la marque, la version du logiciel et la capacité de reconnaître chaque conducteur, ils peuvent constituer la solution la plus simple pour obtenir des données fiables. Ces systèmes peuvent utiliser une fonction de téléchargement satellite ou communiquer au moyen d'un service de cellulaire, d'un transpondeur ou même d'un système de téléchargement de cartes.

Règle générale, le système doit avoir une fonction opérationnelle de Carnet de route pour reconnaître chaque conducteur. Par ailleurs, vous devrez savoir si le système générera ou non un rapport séparé pour une étape du voyage. Bon nombre de systèmes ne fournissent des données que pour la journée entière et ne vous permettront pas de recueillir des données pour une période de conduite spécifique, même si le conducteur ouvre et ferme une session dans le système.



Enregistreur électronique de bord (EEB)

CONSEIL À L'INTENTION DE L'INSTRUCTEUR :

Utilisez un EEB seulement si la fonction Carnet de route du conducteur est opérationnelle et que les données peuvent être téléchargées séparément pour les exercices préparatoires à la formation de chaque conducteur.

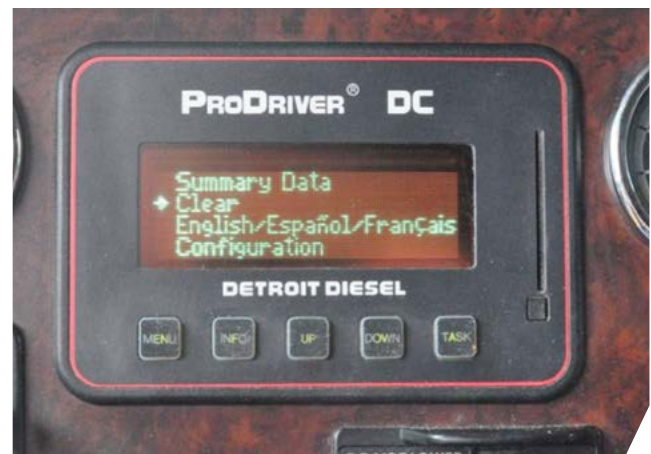
Depuis le début des années 90, il est possible de commander un enregistreur de données installé en usine qui communique avec le MCE de la semi-remorque. Les équipementiers et les motoristes peuvent nommer différemment ces appareils. Quel que soit leur nom, ces appareils fournissent des résultats instantanés au conducteur sur bon nombre de paramètres, entre autres sur la consommation de carburant, le temps de marche au ralenti, les rappels d'entretien et les codes-moteur.

La plupart de ces appareils ont une fonction qui permet de remettre à zéro l'enregistreur de voyage (complet ou partiel) afin de reprendre à zéro chaque exercice de conduite pratique. L'utilisation d'un enregistreur de données nécessite de la vigilance de la part de l'instructeur, qui doit s'assurer de le remettre à zéro chaque fois qu'un participant effectue un exercice de conduite avant ou après la formation. Également, l'instructeur doit consigner avec exactitude les résultats de l'enregistreur de données au même moment de la conclusion de l'exercice, et ce, pour tous les conducteurs.

Si la semi-remorque que vous utilisez pour l'exercice de conduite préparatoire à la formation n'est pas dotée d'un EEB ou d'un enregistreur de données, vous devrez vous procurer un utilitaire de lecture de données enfichable ou un ordinateur portable doté du logiciel de l'équipementier pour lire les données du MCE du moteur. Vous pourriez emprunter un appareil de collecte de données approprié auprès du personnel de service du transporteur, qui vous expliquera probablement son utilisation.

CONSEIL À L'INTENTION DE L'INSTRUCTEUR :

Lorsque vous utilisez un enregistreur de données intégré au tableau de bord, n'oubliez pas de le remettre à zéro au début de chaque exercice de conduite préparatoire à la formation et d'inscrire les résultats du conducteur sur un formulaire à la fin de l'exercice.



Enregistreur de données

Les lecteurs de données portatifs sont vendus auprès de divers fournisseurs en ligne ou de votre équipementier ou motoriste.



Lecteur de données portatif



Prise pour brancher un lecteur de données dans la cabine

CONSEIL À L'INTENTION DE L'INSTRUCTEUR :

Si c'est la première fois que vous utilisez un lecteur de données, assurez-vous qu'il fonctionne correctement en effectuant un court voyage d'essai afin de vérifier s'il enregistre les données nécessaires.

Formulaire d'évaluation du conducteur

Avant d'entreprendre l'exercice de conduite préparatoire à la formation, l'instructeur doit se procurer des copies du formulaire d'évaluation du conducteur (voir page suivante) en quantité suffisante, selon le nombre de stagiaires prévu. Il doit aussi apporter un bloc-notes, des stylos et une calculatrice.

Conducteur averti pour le camionnage routier

Formulaire d'évaluation du conducteur

Conducteur :	Instructeur :	
Date de l'exercice préparatoire :	Départ :	Arrivée :
Date de l'exercice postformation :	Départ :	Arrivée :
Tracteur :	Remorque :	Poids de la charge :
Trajet ou scénario du simulateur :		

Conditions de conduite

L'instructeur doit remplir le tableau ci-dessous après l'exercice de conduite préparatoire et consigner les différences sur le plan de la conduite au moment de la pratique postformation.

Conditions visuelles (encerclez la réponse)	Dégagé/ ensoleillé	Partiellement nuageux	Couvert	Brumeux	Crépuscule	Noirceur
Précipitation (encerclez la réponse)	Aucune	Averses	Faible pluie	Pluie	Pluie forte	Neige
Température (encerclez la réponse pertinente)	Sous 0 °C	Entre 1 °C et 20 °C	Au-dessus de 21 °C	Recours à l'air climatisé		
Vent sur l'autoroute (encerclez et indiquez la vitesse)	Vent contraire	Vent arrière	Vent de travers	Vitesse approximative (en km/h) : _____		
Encombrement de la circulation (encerclez la réponse)	Léger	Moyen	Lourd			

Indiquez si les conditions routières au cours de la pratique postformation sont différentes de celles de l'exercice de conduite préparatoire à la formation.

Résultats du conducteur

	Unités (encerclez)		Exercice de conduite préparatoire à la formation	Exercice de conduite postformation	Écart en % (changement) (le cas échéant)
À SAVOIR					
Carburant consommé	L	gal			
Distance du voyage	km	milles			
Consommation de carburant	L/100 km	mi/gal			
Renseignements supplémentaires					
Durée du voyage	h	min			
Vitesse moyenne du véhicule	km/h	mi/h			
Vitesse maximale	km/h	mi/h			
Distance moyenne de freinage	mètres	pi			
Activations du frein moteur		nombre			
Le temps d'utilisation en marche au ralenti	min	% du temps			
Consommation de carburant – conduite	L	gal			
Consommation de carburant – marche au ralenti	L	gal			
Émissions de CO ₂		kg	Carburant consommé en litres × 2,7 =	Carburant consommé en litres × 2,7 =	

Signature de l'instructeur

Signature du conducteur

Exécution de l'exercice de conduite préparatoire à la formation

L'instructeur et le premier stagiaire à faire l'exercice doivent s'assurer que l'inspection avant le départ a été effectuée et documentée. Une fois cette inspection faite, aucune autre inspection ne sera nécessaire avant le départ des autres stagiaires, la même journée.

Une fois dans la cabine, l'instructeur doit :

- vérifier le permis du stagiaire pour s'assurer qu'il est valide;
- demander au stagiaire de remplir son carnet de route ou de se connecter à l'appareil de collecte de données électronique, suivant le cas;
- remplir la partie supérieure de la page 1 du formulaire d'évaluation du conducteur;
- s'assurer de remettre à zéro l'enregistreur de l'appareil de collecte des données;
- expliquer au stagiaire le trajet prévu;
- prendre des notes sur le rendement du stagiaire, notamment sur la marche au ralenti, le contrôle du mouvement, le changement de vitesse progressif et la gestion de la vitesse;
- fournir des directives de conduite au stagiaire, en évitant toutefois de l'orienter sur la technique à utiliser;
- bavarder avec le stagiaire pour l'aider à se détendre;
- s'assurer que le stagiaire se déconnecte de l'appareil de collecte de données une fois l'exercice de conduite terminé;
- inscrire les conditions routières sur la première page et les données provenant de l'appareil de collecte de données dans la colonne intitulée Exercice de conduite préparatoire à la formation au verso du formulaire d'évaluation du conducteur.

Une fois que les stagiaires ont terminé l'exercice de conduite préparatoire à la formation, l'instructeur peut décider d'utiliser les données du formulaire d'évaluation des conducteurs pour préparer la séance de formation en classe expliquée à la section 3. Une fois tous les exercices préparatoires terminés, il doit classer les formulaires d'évaluation en lieu sûr pour qu'ils restent disponibles pour l'exercice postformation, mais non accessibles aux stagiaires.

2.2 Exercice de conduite préparatoire à la formation dans un simulateur

Les exercices de conduite préparatoires à la formation effectués dans un simulateur comportent certains avantages.

- Le simulateur ne produit pas d'émissions de CO₂.
- Aussi, les divers scénarios de conduite programmés dans le simulateur permettent à l'instructeur de planifier plus rapidement ses trajets.
- Le simulateur est aussi doté d'un système intégré de collecte de données et fournit un rapport imprimé pour chaque stagiaire à la fin des exercices.
- Ces rapports sont stockés dans la base de données du simulateur afin d'être régénérés en cas de perte ou si l'instructeur a oublié de les imprimer.
- Grâce au simulateur, l'instructeur n'a pas besoin de consigner manuellement les données à chaque exercice.

Pour que ce type de formation soit efficace, le simulateur doit avoir au moins trois écrans afin d'offrir au conducteur une vue de 180 degrés.

Le désavantage du simulateur est la possibilité que certains conducteurs souffrent du syndrome d'adaptation au simulateur (SAS). Il s'agit du « mal des transports » attribuable aux écrans rapprochés dont le scénario de conduite réaliste semble se dérouler sur de longues distances. La confusion entre le point de convergence des yeux et la perspective visuelle peut provoquer le mal de cœur chez certaines personnes. Il est possible d'atténuer les effets de ce syndrome en mangeant des pastilles de menthe et en réduisant la durée de l'exercice.

Avant d'entreprendre l'exercice de conduite préparatoire à la formation, l'instructeur doit s'assurer :

- qu'il a planifié le trajet de l'évaluation;
- qu'il a réservé le simulateur;
- qu'il a préparé les formulaires d'évaluation du conducteur, le bloc-notes, les stylos et la calculatrice.



Simulateur de conduite à trois écrans

Planification du trajet de l'évaluation

La sélection du trajet pour l'exercice dans le simulateur doit tenir compte des conditions de conduite normales des stagiaires. Pour les conducteurs qui font habituellement des livraisons fréquentes en ville, il conviendrait de choisir le trajet à partir des scénarios programmés dans le simulateur. Pour ce qui est des grands routiers, le scénario devrait cibler essentiellement les autoroutes et prévoir aussi un exercice de conduite en ville, puisque ces conducteurs doivent quitter l'autoroute pour se rendre en ville. Si le groupe comprend des conducteurs des deux catégories, on peut facilement sélectionner deux scénarios convenant à chaque groupe.

Trajet destiné aux conducteurs qui roulent en ville

Détails

- L'exercice doit durer de 5 à 8 minutes afin d'éviter le SAS.

Description du trajet

- Le trajet serait composé de 75 p. 100 de routes collectrices, de routes pour camions et de routes industrielles ayant une charge de trafic de lourd à modéré et une vitesse maximale de 60 km/h.
- Le trajet serait composé de 25 p. 100 d'autoroutes dont la vitesse maximale se situe entre 80 et 100 km/h.

Conditions routières

- Montée et descente de côtes.

Trajet destiné aux conducteurs qui roulent sur les autoroutes

Détails

- L'exercice doit durer de 5 à 8 minutes afin d'éviter le SAS.

Description du trajet

- Le trajet serait composé de 75 p. 100 d'autoroutes dont la vitesse maximale se situe entre 80 et 100 km/h.
- Le trajet serait composé de 25 p. 100 de routes collectrices et de routes industrielles ayant une charge de trafic de lourd à modéré et une vitesse maximale de 60 km/h.

Conditions routières

- Montée et descente de côtes.

Programmation d'un simulateur approprié

Pour l'exercice de conduite préparatoire à la formation, le simulateur doit être programmé en fonction d'un tracteur et d'une remorque pleinement chargée similaires à ceux que conduisent régulièrement les stagiaires dans leur travail quotidien. L'instructeur devrait noter le trajet et les caractéristiques du camion utilisés pour l'exercice dans le simulateur afin de pouvoir les reprendre au moment de l'exercice de conduite postformation.

Réservation du simulateur

L'instructeur doit réserver du temps pour l'utilisation du simulateur, à raison de 30 à 45 minutes par stagiaire. Il doit aussi prévoir du temps, à part celui alloué à l'exercice de conduite, pour remplir les documents – par exemple le carnet de route et le formulaire d'évaluation du conducteur – et vérifier le permis de chaque stagiaire. Si certains stagiaires n'ont jamais utilisé de simulateur auparavant, il faut prévoir une période de familiarisation avec le scénario pour leur permettre de s'habituer aux caractéristiques de maniabilité ainsi qu'à la transmission et à la dimension du véhicule.

Formulaire d'évaluation du conducteur

Avant d'entreprendre l'exercice de conduite préparatoire à la formation, l'instructeur doit se procurer un nombre suffisant de formulaires d'évaluation. Il doit aussi prévoir un bloc-notes, des stylos et une calculatrice.



Instructeur et conducteur dans un simulateur

Exécution de l'exercice de conduite préparatoire à la formation

Préparation

- Remplir la partie supérieure de la page 1 du formulaire d'évaluation du conducteur.
- S'assurer que le stagiaire comprend bien le fonctionnement du simulateur.
- Si c'est la première fois que le stagiaire monte à bord d'un simulateur, l'aider à ajuster le siège du conducteur et lui expliquer le fonctionnement de toutes les commandes, en mettant l'accent sur la similarité avec celles du tracteur.
- Pour que le stagiaire puisse se familiariser avec le simulateur, télécharger un scénario de base sur autoroute et encadrer le stagiaire pendant l'exercice. Demander au stagiaire de faire des changements de voie pour qu'il s'habitue au fonctionnement des poignées simulées de la semi-remorque, à l'espace de la route qu'il occupe et aux objets dans les miroirs (maximum de cinq minutes). Il est important d'inviter le stagiaire à garder ses yeux en mouvement (vérifications fréquentes dans les miroirs, etc.), puisque cela réduit le SAS.
- Après que le stagiaire a terminé le scénario de familiarisation, il faut lui demander de commenter son expérience.
- La plupart des stagiaires compareront le simulateur avec leur camion et en souligneront les différents aspects.
- Rappeler au stagiaire qu'il s'agit d'un simulateur et que ce type de conduite est un peu différent, un peu comme si son camion était au garage et qu'il devait conduire un autre véhicule. Chaque conduite est différente et demande un peu de temps pour s'ajuster.
- Il est important de ne pas parler du SAS pour ne pas accroître la possibilité de rencontrer ce problème et que les stagiaires se mettent à en parler aux autres qui seraient enclins à en être atteints.

Débutez l'essai de conduite

- Lorsque le stagiaire est à l'aise avec le simulateur, télécharger le trajet prévu.
- Prendre des notes sur le rendement du stagiaire, notamment sur le contrôle du mouvement, la marche au ralenti, le changement de vitesse progressif et la gestion de la vitesse; elles vous aideront à l'encadrer au moment de l'exercice de conduite postformation.
- Donner des directives de conduite tout en évitant d'orienter le stagiaire sur la technique utilisée.
- Bavarder avec le stagiaire pour l'aider à se détendre.
- Une fois le scénario terminé, faire une copie du rapport pour ses dossiers.
- Inscrire l'heure de la fin de l'exercice et les données de l'appareil de collecte de données au verso du formulaire d'évaluation du conducteur, dans la colonne intitulée Exercice de conduite préparatoire à la formation.

Une fois que les stagiaires ont terminé leurs exercices de conduite préparatoire à la formation, l'instructeur peut décider d'utiliser les données du formulaire d'évaluation des conducteurs pour préparer la séance de formation en classe, expliquée à la section 3. Il doit classer les formulaires d'évaluation en lieu sûr pour qu'ils restent disponibles, mais non accessibles aux stagiaires, une fois tous les exercices terminés.

3.1 Introduction

Le volet préparatoire à la formation de la pratique sur la route (à bord d'un véhicule ou d'un simulateur) permet de rassembler les données de base pouvant être utilisées pour appuyer les résultats de la formation. Les données fournissent des chiffres précis sur la consommation de carburant et les habitudes de conduite que l'instructeur peut utiliser en classe pour appuyer l'apprentissage. Les résultats individuels en ce qui a trait à la conduite éconergétique ou aux bonnes et mauvaises habitudes doivent faire l'objet d'une discussion générique avec le groupe, sans qu'un conducteur soit reconnu.

Une feuille de travail, disponible aux pages 18 et 19, vous permet d'inscrire les chiffres provenant de votre groupe de conducteurs avant la formation en salle de classe.

En utilisant uniquement les résultats préparatoires à la formation, il est possible de rédiger un tableau-éclair de la gamme de résultats exprimés en L/100 km.

Si les données sont exprimées en milles au gallon (mi/gal) impériaux ou mi/gal américains, il faut les convertir en L/100 km à l'aide de l'une des formules suivantes.

L/100 km = 235,2 mi/gal (É.-U.)

L/100 km = 282,5 mi/gal (imp.)

Par exemple, si les conducteurs ont obtenu les résultats suivants sur le plan de la consommation de carburant en mi/gal impériaux, les données converties seraient les suivantes :

	Consommation de carburant	
	mi/gal (imp.)	L/100 km
Conducteur A	6,83	41,4
Conducteur B	6,41	44,1
Conducteur C	7,74	36,5
Conducteur D	6,03	46,8
Conducteur E	7,29	38,8

Vous pouvez reproduire le tableau suivant au tableau blanc de la salle de classe, en inscrivant les résultats en L/km du plus grand au plus petit :

L/100 km	Consommation de carburant (de la plus faible à la plus forte)	Pourcentage
36,5	Établir la consommation de carburant la plus faible à 100 p. 100	100
38,8	Diviser 38,8 par 36,5 pour obtenir un pourcentage	106
41,4	Diviser 41,4 par 36,5 pour obtenir un pourcentage	113
44,1	Diviser 44,1 par 36,5 pour obtenir un pourcentage	121
46,8	Diviser 46,8 par 36,5 pour obtenir un pourcentage	128

Ce simple tableau constitue un bon point de départ pour discuter des habitudes de conduite et du rôle important que jouent les conducteurs de métier au quotidien sur le plan de la rentabilité du transporteur ou du propriétaire exploitant.

À ce stade, vous pouvez demander aux conducteurs à quelle fréquence ils font le plein (n'oubliez pas que certains roulent en ville et d'autres, sur l'autoroute) et quelle quantité de carburant ils utilisent. Calculez une moyenne avec les chiffres donnés et faites le calcul suivant au tableau (prenons comme exemple, 300 litres par jour) :

$$300 \text{ L} \times 5 \text{ jours/semaine} \times 50 \text{ semaines/année} = 75\,000 \text{ L/an}$$

Considérant un coût de 1,30 \$/L, cela fait 97 500 \$/année. Si l'on revient maintenant au tableau original de la consommation de carburant et que l'on prend l'écart entre la consommation de carburant la plus faible et la plus forte, on peut démontrer, à partir des résultats du groupe, l'effet qu'ont les décisions des conducteurs sur la rentabilité du transporteur ainsi que sur les émissions de CO₂.

Si le meilleur conducteur fait 36,5 L/100 km (7,74 mi/gal (imp.)) en utilisant 75 000 L, le conducteur dont le pourcentage est le plus élevé (128 p. 100) utilisera :

$$75\,000 \text{ L} \times 128 \div 100 = 96\,000 \text{ L}$$

Cela se traduit par une pratique non efficiente estimée de :

$$(96\,000 - 75\,000) \text{ L} = 21\,000 \text{ L par tracteur par année}$$

$$\text{ou} \quad 27\,300 \text{ \$ par tracteur par année}$$

et

$$21\,000 \text{ L} \times 2,7 \text{ kg/L} = 56\,700 \text{ kg d'émissions de CO}_2 \text{ par unité}$$

$$\text{ou} \quad 56.7 \text{ tonnes (t) d'émissions de CO}_2 \text{ par unité.}$$

Ensuite, demandez aux stagiaires combien de véhicules compte leur parc et expliquez-leur que si la moitié de ces véhicules bénéficiaient de ce genre d'amélioration, l'effet sur le résultat net et la stabilité financière de leur transporteur serait très positif. Puis posez-leur la question : « Ces résultats permettraient-ils à leurs transporteurs d'augmenter leurs salaires ou leurs primes? »

Demandez-leur aussi de songer à l'effet positif que cela aurait sur la réduction des émissions de CO₂.

Présentez-leur ensuite la formation.

« La formation Conducteur averti pour le camionnage routier (CACR) qui sera présentée aujourd'hui fournira aux conducteurs des renseignements supplémentaires et leur enseignera des techniques qui les aideront à améliorer leurs habiletés de conducteur de métier en plus d'accroître l'effet positif de leur travail au quotidien.

Voici les quatre aspects les plus importants à retenir dans le cadre de cette formation et dont les conducteurs doivent tenir compte à l'avenir dans leur travail :

- Contrôler le mouvement!
- Éliminer la marche au ralenti inutile!
- Utiliser les techniques de changement de vitesse progressif!
- Gérer la vitesse!

Le fait de comprendre, d'adopter et de mettre en pratique ces comportements aura pour effet immédiat de réduire l'empreinte de carbone et de permettre une économie de carburant. Plus vous utilisez votre véhicule de façon efficiente, plus vous serez en demande en tant que conducteur de métier! »

Dans le domaine du camionnage, le premier facteur inhérent de la plupart des transporteurs était déjà l'économie de carburant (réduction des coûts). Pour bon nombre d'entre eux, l'économie de carburant demeure plus importante que la réduction des émissions de CO₂. L'un des objectifs principaux du programme CACR est de réduire les émissions de CO₂, un enjeu de plus en plus présent dans l'industrie du transport routier à mesure que les expéditeurs exigent des transporteurs qu'ils fournissent des soumissions vertes pour leurs activités. D'un côté comme de l'autre, (économie de carburant et réduction des émissions de CO₂), l'instructeur aura plus de chances d'obtenir le maximum d'acceptation de la part des participants de l'atelier.

Feuille de travail pour l'introduction à la formation en salle de classe

À l'aide des formulaires d'évaluation des conducteurs remplis à la suite des exercices de conduite préparatoire à la formation, dressez une liste de la consommation de carburant (L/100 km) établie par chaque stagiaire dans le tableau suivant. Ne vous servez pas du nom des stagiaires.

Si les données sont exprimées en mi/gal impériaux ou américains, il faudra d'abord les convertir en L/100 km à l'aide de l'une des formules suivantes :

$$\text{L/100 km} = 235,2/\text{mi/gal (É.-U.)}$$

$$\text{L/100 km} = 282,5/\text{mi/gal (imp.)}$$

Tableau 1

	Consommation de carburant	
	mi/gal (imp.)	L/100 km
Conducteur A		
Conducteur B		
Conducteur C		
Conducteur D		
Conducteur E		
Conducteur F		
Conducteur G		
Conducteur H		
Conducteur I		
Conducteur J		

Maintenant, dressez la liste des quantités de carburant, de la consommation la plus faible à la plus forte, dans la colonne de gauche du tableau 2 ci-dessous :

Tableau 2

Consommation de carburant (de la plus faible à la plus forte) (L/100 km)	Consommation de carburant sous forme de pourcentage du meilleur résultat (%)
	100

Le résultat illustrant la plus faible consommation (meilleur résultat) reçoit automatiquement une valeur de 100 p. 100. Pour les autres valeurs de la consommation de carburant, vous pouvez calculer le pourcentage comme suit :

$$\frac{\text{consommation de carburant}}{\text{plus faible consommation}} \times 100 \%$$

Écrivez les résultats du tableau 2 sur un tableau blanc ou un tableau de papier pour y faire référence pendant votre discussion.

Pour calculer les litres utilisés par année par une semi-remorque, inscrivez le nombre moyen de litres par jour suggéré par les stagiaires.

Nombre moyen de litres par jour _____ (A)

Nombre moyen de litres par année = _____ (A) × 5 jours/semaine × 50 semaines/année = _____ (B)

Coût par année = _____ (B) × 1,30 \$/L = _____ (C)

Supposons que le conducteur ayant obtenu le meilleur résultat sur le plan de la consommation de carburant utilise le nombre moyen de litres par année (B) calculé ci-dessus.

Pour calculer le carburant qui sera utilisé par le conducteur ayant obtenu le pire résultat sur le plan de la consommation de carburant :

Carburant par année = _____ (B) × % le plus élevé au tableau 2 ÷ 100 = _____ L (D)

Estimation de la pratique non efficiente = _____ (D) – _____ (B) = _____ (E) L par tracteur par année

Coûts supplémentaires : _____ (E) × 1,30 \$/L = _____ \$ (F) par tracteur par année

Émissions supplémentaires de CO₂ = _____ (E) L × 2,7 kg/L = _____ kg (G)
 = _____ kg (G) ÷ 1 000 = _____ tonnes

3.2 Surveillance du progrès des conducteurs

Si les enregistreurs de données sont à la disposition continue du groupe de conducteurs avec lequel vous travaillez, vous devez vraiment, vers la fin de la formation en classe, vous assurer que ces derniers comprennent bien comment les faire fonctionner et encourager les conducteurs à utiliser cette ressource pour surveiller et améliorer leurs habitudes. S'ils prennent l'habitude de remettre à zéro leur trajet ou une étape de celui-ci dans l'enregistreur de données au début de chaque période de travail, ils seront en mesure de suivre et d'enregistrer leurs résultats quotidiennement.

Si les enregistreurs de données ne sont pas à la disposition du groupe, les conducteurs peuvent utiliser une formule comme celle qui est montrée ci-dessous pour consigner manuellement leurs résultats. Quand deux conducteurs utilisent le même camion et font tous les deux le plein d'essence, ils devront s'assurer de remplir le réservoir au même niveau chaque fois. Il vous incombe, en tant qu'instructeur, d'insister sur le fait que les conducteurs doivent remplir leurs réservoirs au même niveau à chaque quart de travail afin de mesurer avec précision la consommation de carburant.

Date	Relevé du compteur kilométrique au début de la période de travail	Relevé du compteur kilométrique à la fin de la période de travail	Distance parcourue (km ou mi)	Carburant utilisé (L ou gal)	Consommation de carburant (L/100 km)	Économie de carburant (mi/gal)
			(différence sur le compteur kilométrique entre la fin de la période de travail et le début)	(carburant ajouté à la fin de la période de travail)	$\frac{L \times 100}{\text{km}}$	$\frac{\text{mi}}{\text{gal}}$

La calculatrice de consommation de carburant de Ressources naturelles Canada vous permet de calculer la consommation de carburant et son économie. Consultez Ecoflotte.gc.ca et cliquez sur Outils électroniques pour accéder à la calculatrice de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre.

L'exercice de conduite postformation vise à permettre à l'instructeur d'encadrer chaque stagiaire à la mise en pratique des leçons apprises dans la formation en classe du programme CACR. L'exercice de conduite aide aussi chaque conducteur à corriger les mauvaises habitudes observées pendant l'exercice de conduite préparatoire à la formation. En dernier lieu, l'exercice de conduite postformation fournit des données réelles sur la consommation de carburant réalisée par chaque conducteur, que l'on peut comparer aux données de l'exercice de conduite préparatoire à la formation afin de montrer l'efficacité des techniques enseignées dans la formation CACR. Afin de fournir des données utiles, l'exercice de conduite postformation doit être effectué dans le même véhicule ou simulateur que celui utilisé au moment de l'exercice de conduite préparatoire à la formation.

4.1 Exercice de conduite postformation au volant d'un véhicule

Avant d'entreprendre les exercices de conduite postformation, l'instructeur doit s'assurer :

- qu'il s'est procuré les notes sur le trajet de l'évaluation utilisé pour l'exercice de conduite préparatoire à la formation;
- qu'il a prévu du temps d'utilisation du même véhicule que celui utilisé dans l'exercice de conduite préparatoire à la formation;
- qu'il a testé la technologie de collecte des données;
- qu'il s'est procuré les formulaires d'évaluation du conducteur remplis à la suite des exercices de conduite préparatoire à la formation et qu'il a en main un bloc-notes, des stylos et une calculatrice;
- que l'inspection avant le départ de la semi-remorque utilisé a été effectuée à l'aide de la documentation appropriée.

Chaque fois que cela est possible, il faudrait utiliser les mêmes trajet et véhicule, la même charge et les mêmes conditions météorologiques pour l'exercice de conduite postformation que ceux utilisés dans l'exercice préparatoire à la formation. Il est important que vous testiez la technologie de collecte des données du véhicule sélectionné avant d'entreprendre l'exercice de conduite postformation pour vous assurer que vous êtes en mesure de recueillir les données prévues.

Exécution de l'exercice de conduite postformation

L'instructeur et le premier stagiaire à faire l'exercice doivent s'assurer que l'inspection avant le départ a été effectuée et documentée. Une fois cette inspection faite, aucune autre inspection ne sera nécessaire avant le départ des autres stagiaires, la même journée.

Une fois dans la cabine, l'instructeur doit :

- vérifier le permis du stagiaire pour s'assurer qu'il est valide;
- demander au stagiaire de remplir son carnet de route ou de se connecter à l'appareil de collecte de données électronique, suivant le cas;
- remplir la colonne de l'exercice de conduite postformation à la page 1 du formulaire d'évaluation du conducteur;
- s'assurer de remettre à zéro l'enregistreur de l'appareil de collecte des données;
- expliquer au stagiaire le trajet prévu;
- donner des conseils au stagiaire sur différents sujets, notamment le contrôle du mouvement, la réduction de la marche au ralenti, le changement de vitesse progressif et la gestion de la vitesse;
- bavarder avec le stagiaire pour l'aider à se détendre;
- s'assurer que le stagiaire se déconnecte de l'appareil de collecte de données une fois l'exercice de conduite terminé;
- inscrire l'heure de la fin de l'exercice (heure d'arrivée) et les données provenant de l'appareil de collecte de données au verso du formulaire d'évaluation du conducteur, dans la colonne intitulée Exercice de conduite postformation;
- signer le formulaire d'évaluation du conducteur et le faire signer par le stagiaire.

CONSEILS SUR LA CONDUITE

Contrôle du mouvement

L'expression contrôle du mouvement signifie qu'il faut prévoir à l'avance afin de faire rouler le camion avec un minimum de carburant en trouvant le point stratégique et en évitant d'utiliser l'accélérateur, le frein et le ralentisseur. Le conducteur devrait planifier ses voyages afin d'exécuter, en un seul arrêt, l'ensemble de ses activités, par exemple, le ravitaillement, les repas, la douche et la livraison. Une fois sur la route, il devrait regarder loin devant lui et s'appliquer à repérer à l'avance les conditions changeantes (le flux de la circulation, les feux de circulation, les piétons, les pentes, les virages à basse vitesse, etc.) afin d'ajuster la vitesse de son véhicule tout en utilisant le moins possible les ressources consommables (freins et carburant). Il est judicieux de combiner la marche en roue libre et le frein moteur pour ralentir et arrêter le véhicule afin de diminuer l'usure des freins. Par exemple, des gestes simples comme relâcher l'accélérateur à l'approche d'une sortie d'autoroute et laisser l'énergie du véhicule (vitesse) se dissiper (décélération) permettent, d'une part, d'économiser le carburant nécessaire pour maintenir la vitesse jusqu'à la sortie et, d'autre part, d'économiser les freins, qui auraient été nécessaires pour ralentir adéquatement dans la bretelle.

Donnez les conseils suivants au conducteur.

- Ralentir en relâchant l'accélérateur, marcher en roue libre au point stratégique où aucun carburant n'est utilisé et relâcher complètement l'accélérateur pour actionner le ralentisseur.
- Ralentir le véhicule avant de s'engager dans un virage. S'assurer que le conducteur a actionné la vitesse appropriée pour lui permettre de prendre le virage et d'accélérer dans la sortie.
- Appliquer le principe de base sur la distance entre les véhicules – 1 seconde à tous les 3 m (10 pi) de la longueur du véhicule. Expliquer qu'une distance adéquate entre les véhicules laisse plus de temps pour réagir aux conditions changeantes tout en maintenant le mouvement.
- Prévoir les conditions changeantes en surveillant ce qui se passe autour – qu'est-ce qu'il y a devant et derrière le véhicule, sur les côtés?
- Être vigilants aux feux de circulation : viennent-ils de changer? Sont-ils sur le point de le faire? Le feu pour les piétons indique-t-il quand il changera?
- Prévoir l'imprévisible!

Élimination de la marche au ralenti inutile : Le moteur devrait toujours être éteint à moins qu'il ne soit en train d'exécuter un travail (augmentation de la pression d'air, etc.). Les conducteurs doivent développer des habitudes fondées sur cet objectif, notamment en évitant de laisser le moteur en marche lorsqu'ils remplissent des documents. Ils doivent éteindre le moteur pendant les activités de chargement, de déchargement, d'inspection, de vérification des freins, etc.

Changement de vitesse progressif : Au moment de passer en vitesse supérieure, assurez-vous que le conducteur passe à la révolution (tours/minute [T/M]) la plus basse possible pour maintenir l'accélération du véhicule. Petit rappel humoristique : *Les lièvres qui accélèrent ne gagnent pas la course de l'économie de carburant!* Conseillez au conducteur d'utiliser les vitesses moyennes si son véhicule possède une transmission à 13 ou 18 vitesses. Cela permet de garder la révolution basse toute la journée, puisque grâce aux rapports inférieurs, le point de changement de vitesse peut rester bas dans l'éventail de couples optimal (entre 1 200 et 1 500 T/M).

Gestion de la vitesse : Cet aspect ressemble beaucoup au contrôle du mouvement, mais il faut rappeler que le simple fait de ralentir réduit la consommation de carburant et l'usure du véhicule. En règle générale, pour chaque tranche de 10 km/h au-dessus de 90 km/h, le véhicule consomme 10 p. 100 plus de carburant.

4.2 Exercice de conduite postformation dans un simulateur

Avant d'entreprendre les exercices de conduite postformation, l'instructeur doit s'assurer :

- qu'il s'est procuré les notes sur les scénarios pour les exercices à bord du simulateur;
- qu'il a prévu le temps d'utilisation du simulateur à raison de 15 minutes par stagiaire;
- qu'il s'est procuré les formulaires d'évaluation du conducteur provenant des exercices de conduite préparatoire à la formation et qu'il a en main un bloc-notes, des stylos et une calculatrice.

Il est important que chaque stagiaire effectue le même trajet, dans les mêmes conditions – en ce qui a trait au tracteur routier, à la remorque et à la charge – que celles qui étaient présentes au moment de l'exercice de conduite préparatoire à la formation. Cela permet de pouvoir comparer les résultats des deux exercices.

Exécution de l'exercice de conduite postformation

Une fois dans le simulateur, l'instructeur doit :

- remplir la colonne de l'exercice de conduite postformation à la page 1 du formulaire d'évaluation du conducteur;
- expliquer au stagiaire le trajet prévu;
- conseiller le stagiaire sur divers sujets, notamment le contrôle du mouvement, la réduction de la marche au ralenti, le changement de vitesse progressif et la gestion de la vitesse (voir les Conseils sur la conduite à la section 4.1);
- bavarder avec le stagiaire pour l'aider à se détendre;
- une fois le scénario terminé, commenter sur le rapport et en faire une copie pour ses dossiers;
- inscrire l'heure de la fin de l'exercice (heure d'arrivée) et les données provenant de l'appareil de collecte de données au verso du formulaire d'évaluation du conducteur, dans la colonne intitulée Exercice de conduite postformation.
- signer le formulaire d'évaluation du conducteur et le faire signer par le stagiaire.

Une fois l'exercice de conduite postformation terminé, l'instructeur devrait calculer le pourcentage de changement sur le plan de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ au verso du formulaire d'évaluation du conducteur.

Consommation de carburant

	Unités	Exercice de conduite préparatoire à la formation	Exercice de conduite postformation	Écart en % (changement)
Pourcentage de changement sur la consommation	L/100 km	A	B	$\frac{(B - A) \times 100}{A}$

Par exemple :

	Unités	Exercice de conduite préparatoire à la formation	Exercice de conduite postformation	Écart en % (changement)
Pourcentage de changement sur la consommation	L/100 km	62,2	58,1	$\frac{(58,1 - 62,2) \times 100}{62,2}$ = -6,5

Émissions de CO₂

Comme les émissions de CO₂ sont directement proportionnelles à la quantité de carburant utilisé, le pourcentage de réduction de consommation de carburant correspondra au même pourcentage de réduction des émissions de CO₂. Ainsi, dans l'exemple ci-dessus, le pourcentage de réduction des émissions de CO₂ est de 6,5 p. 100.

Pour convertir les données exprimées en mi/gal, utilisez la formule suivante :

$$L/100 \text{ km} = \frac{235,2}{\text{mi/gal (É.-U.)}}$$

$$L/100 \text{ km} = \frac{282,5}{\text{mi/gal (imp.)}}$$

Une fois le formulaire rempli, discutez de l'écart positif (amélioration) ou négatif (aucune amélioration) avec le stagiaire. Expliquez-lui comment améliorer toute habitude douteuse relevée pendant les deux exercices de conduite. Mettez l'accent sur les points enseignés. Insistez sur la façon dont les améliorations sur le plan de la consommation de carburant s'accumuleront, pour se traduire en économies et en réductions des émissions de CO₂. Remettez au stagiaire une copie du formulaire d'évaluation du conducteur et conservez une copie de tous les formulaires dans vos dossiers.

Remarque importante concernant les résultats des exercices de conduite

Malheureusement, il est difficile de se livrer aux exercices de conduite dans des conditions routières uniformes. À titre d'exemple, l'exercice de conduite préalable à la formation a pu se dérouler dans un flux de circulation léger, alors que sévissaient de mauvaises conditions météorologiques et un trafic routier lourd au moment de l'exercice de conduite postformation. Dans cette situation, le conducteur peut ne pas obtenir de réduction de la consommation de carburant, même s'il a appris et bien appliqué les techniques du Conducteur averti.

Il est donc suggéré d'essayer d'effectuer les exercices de conduite préalable à la formation et postformation dans des conditions routières similaires, ce qui commandera parfois de remettre à plus tard l'exercice de conduite jusqu'à ce que la température soit plus clémente. Une autre option consiste à effectuer les deux exercices de la formation la même journée et, advenant un changement des conditions routières, l'indiquer à la première page du formulaire d'évaluation du conducteur, à la section intitulée Conditions de conduite.

Lorsque vous discutez des résultats avec le conducteur, expliquez l'effet que les conditions de conduite différentes ont pu avoir sur la consommation de carburant. Dans l'exemple susmentionné, le flux de circulation lourd pourrait avoir augmenté le temps de marche au ralenti et la consommation globale de carburant. Utilisez les résultats pour montrer que les conditions de conduite ont aussi une incidence sur la consommation de carburant et que, dans la mesure du possible, un conducteur averti planifie son itinéraire de façon à éviter les heures de pointe et les perturbations routières causant des retards.

Mentionnez également que bon nombre d'entreprises ont documenté des réductions importantes de la consommation de carburant au cours de l'année suivant la formation du Conducteur averti et qu'une année est une mesure plus précise de la réussite. La raison en est simple, au fil d'une année, les conditions de conduite à court terme qui influençaient les résultats du conducteur ont tendance à s'étaler dans le temps. Invitez les participants à lire le profil des exploitants de parcs de véhicules qui ont réalisé des économies concrètes grâce à la formation Conducteur averti.

Office de l'efficacité énergétique de Ressources naturelles Canada
Engager les Canadiens sur la voie de l'efficacité énergétique à la maison, au travail et sur la route

Canada 