

## LA POSTE se convertit à l'éco-conduite

**Avec 68 000 véhicules motorisés, La Poste représente un terrain d'expérimentation idéal pour l'éco-conduite. Engagée dans cette voie depuis 2005, elle peut aujourd'hui en retirer les premiers enseignements positifs.**

**A**vec 917 millions de kilomètres parcourus en 2008, La Poste voit d'un bon œil toute possibilité d'alléger sa facture de carburant. Logiquement, elle se montre réceptive à l'éco-conduite, cette formation qui apprend aux conducteurs à limiter les à-coups pour éviter les accélérations et autres coups de frein superflus. Dès 2003, elle tente l'expérience avec 35 facteurs à Lyon. A partir de 2006, vingt autres y participent également dans le Val-d'Oise. Les premiers résultats vont l'encourager à poursuivre : grâce à l'éco-conduite, ces facteurs ont réduit leur consommation de carburant de 8 %. C'est autant d'émissions polluantes en moins. A côté d'autres initiatives, plus coûteuses, telles que l'achat de véhicules moins polluants, voire électriques, l'éco-conduite va permettre à La Poste de grignoter le million de tonnes de CO<sub>2</sub> qu'émettent chaque année ses voitures jaunes et celles de ses sous-traitants. Dans son plan stratégique national, qui court de 2008 à 2012, elle a mis les moyens nécessaires : une cinquantaine de formateurs spécialisés et autant de véhicules équipés d'un boîtier pour mesurer la consommation de carburant. Et elle s'est fixée un tableau de marche impressionnant avec 800 facteurs formés chaque semaine.

### AVANT/APRÈS

A Paris, depuis deux ans, tous les facteurs et les collecteurs – ceux qui relèvent le courrier dans les boîtes aux lettres jaunes –, ont suivi la formation à l'éco-conduite. A bord d'un Kangoo quatre places, équipé de l'appareil de mesure des consommations, chaque stagiaire commence par un parcours sans aucune indication du moniteur. Vingt minutes plus tard, retour au parking pour un débriefing que le formateur accompagne de conseils pour conduire "léger". Et le stagiaire reprend le volant pour un trajet identique ponctué, cette fois-ci, de remarques au moindre écart énergivore. Les bénéfices immédiats sont évidents : « *En moyenne, les stagiaires font 10 à 15 % d'économie par rapport au premier passage* », observe Jacques Rotblat, formateur éco-conduite à la direction du Courrier Paris sud. A ce stade, le ratio coût/efficacité de l'éco-conduite paraît imbattable puisqu'une session de 3h30 permet d'obtenir cette amélioration. La véritable difficulté consiste à maintenir cette performance. « *La for-*

*mation 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* », explique La Poste dans son Guide de formation à l'éco-conduite. Pour éviter que ses facteurs ne soient tentés d'appuyer de nouveau sur le champignon, elle a prévu un « dispositif de piqure de rappel » (DPR). Grâce à un suivi des consommations, ceux qui consomment le plus se voient proposer en priorité ce DPR. En outre, des modules de formation en e-learning et des simulateurs permettent d'entretenir les performances. La Poste a également su trouver les bons arguments pour faire changer les comportements.

« *Les conducteurs sont motivés car l'éco-conduite permet aussi de faire des économies lorsqu'ils utilisent leur voiture personnelle. Cela peut représenter cinq ou six litres sur un plein* », confie-t-on dans le Val-d'Oise où tous les facteurs ont suivi la formation maison à l'éco-conduite.

### MOINS D'ACCIDENTS

Des études réalisées en interne démontrent que le programme éco-conduite a permis à La Poste de réduire sa consommation de carburant ainsi que ses émissions de CO<sub>2</sub> d'au moins 5 %. D'autre part, même si elle n'avance aucun chiffre, La Poste a allégé ses factures d'entretien automobile. C'est notamment le cas pour les freins et les pneumatiques que les arrêts et les redémarrages incessants en ville sollicitent particulièrement. Enfin, grâce à ce programme mais aussi à d'autres actions de sécurité routière, la Poste a réduit sa sinistralité d'au moins 10 %. Logique, puisque l'éco-conduite apprend aux conducteurs à mieux détecter et anticiper les imprévus qui surgissent sur leur route. Et la formation donne également des conseils de sécurité. On y apprend, par exemple, à positionner son pied droit au dessus de la pédale de frein en arrivant aux abords d'une zone à risque, pour réagir plus rapidement si nécessaire. En définitive, en alliant sécurité et écologie, l'éco-conduite permet de gagner sur les deux tableaux. Grâce à la réduction de sa sinistralité et de sa consommation de carburant, La Poste économise désormais cinq millions d'euros par an.

■

Jean-Philippe Arrouet

### **3 questions à Jacques Rotblat, formateur éco-conduite à la direction du Courrier Paris sud de La Poste**

#### **Adopter l'éco-conduite suppose de changer certaines mauvaises habitudes. Lesquelles ?**

C'est souvent un problème d'utilisation de la boîte de vitesse. Les conducteurs changent de rapport continuellement. Ils rétrogradent trop et trop tôt. Deuxième travers, ils n'anticipent pas suffisamment car ils ne regardent pas assez la route. C'est pourquoi, j'insiste sur l'importance d'avoir une vision aussi large que possible et de regarder loin devant. Cela permet d'anticiper et de moins solliciter les freins.

#### **Tous les conducteurs sont-ils aussi réceptifs ?**

Les femmes le sont davantage car elles apprécient d'emblée la souplesse de l'éco-conduite. Les réticences sont souvent plus fortes chez les hommes en raison des automatismes acquis à l'auto-école, 20 auparavant. Avec l'éco-conduite, on apprend à exploiter l'énergie cinétique du véhicule. On profite ainsi de l'injection électronique qui coupe l'arrivée de carburant dès qu'on cesse d'accélérer.

#### **Laisser filer la voiture sur sa lancée peut aussi paraître dangereux...**

Non car la sécurité reste la priorité. On profite de l'élan de la voiture pour emmagasiner de l'énergie cinétique seulement lorsque les conditions le permettent. J'ajouterais que grâce à une meilleure anticipation, on voit les choses venir, ce qui est plus sûr et déstressant. Et avec l'habitude, on se rend compte que l'éco-conduite est dynamique et ne fait pas perdre de temps. Nous l'avons mesuré avec nos stagiaires : après la formation, leur vitesse moyenne reste similaire sur le même parcours.