



Aidez-Nous pour pouvoir continuer à aider
S'il vous plaît donner en cliquant ici



Abonnement
au nouvel
Economiste

A- A A+ 1 Tweet 5 J'aime 0

Services généraux

Flotte d'entreprise: les formations à l'éco-conduite

Les mauvaises habitudes sont aussi coûteuses que difficiles à combattre



Elle fait désormais partie intégrante de l'examen du permis de conduire. Elle permet de réaliser des économies conséquentes. Elle a même été vantée par les politiques de tous bords lors du Grenelle de l'environnement en 2009... Et pourtant, malgré les multiples incitations, l'éco-conduite reste une amélioration à la marge qui, si elle progresse et trouve ses marques en entreprise, bute encore sur de nombreux obstacles. Souvent perçues comme coûteuses ou compliquées à mettre en œuvre, les formations demeurent encore méconnues de bien des employeurs. Et une fois les bons réflexes appris, encore faut-il les conserver.

Vérifier la pression des pneus, contrôler très régulièrement le niveau d'huile du moteur, éviter les à-coups, passer très tôt la vitesse supérieure... Peut-être mettez-vous en œuvre les bons réflexes de l'éco-conduite sans vous en rendre compte. Mais la plupart du temps, seule une pratique dédiée permet d'acquiescer les automatismes éco-compatibles. Ces derniers sont décidément très en vogue : en Angleterre, le challenge MPG Marathon propose même un "challenge sobriété" à plusieurs grands constructeurs, et à cette année couronné Ford, devant Peugeot et le Toyota. Et l'application de l'éco-conduite en entreprise remporte également tous les suffrages.

École de conduite

Parce que comme un acte de sobriété énergétique, d'innovation technologique et de militantisme citoyen, la promotion des bons principes de conduite est devenue une vitrine pour les chefs d'entreprise. Et pas des plus coûteuses, au contraire : "L'éco-conduite est la démarche la plus facile à amorcer pour une entreprise qui veut se lancer dans une démarche de développement durable. Elle est sûre qu'elle ne perdra pas d'argent !" affirme François Landriot, directeur associé de 6 pieds sur Terre, une agence parisienne de formation à l'éco-conduite. Et les principes sont relativement simples à assimiler : changer de vitesse dès que possible afin de toujours être dans le rapport le plus élevé (la consommation de carburant est directement corrélée au régime moteur, qui dans l'idéal ne doit pas dépasser 2 000 tours par minutes pour un moteur essence), réduire la vitesse d'une manière générale, éviter les "stop-and-go" en anticipant les ralentissements, entretenir régulièrement son véhicule (pression des pneumatiques, filtre à air et huile), couper le moteur du véhicule en cas d'arrêt, n'utiliser la pédale de frein que si nécessaire, etc.

Pour que la transmission soit optimale, la formation pratique s'avère bien souvent indispensable : presque tous les organismes proposent un temps de conduite dans la ville sur la base d'un "avant-après", comme l'explique François Landriot : "Notre clientèle de techniciens et commerciaux a beaucoup d'impératifs. On part sur une base d'une demi-journée, avec des groupes de 6 à 8 personnes pour ne pas bloquer la vie de l'entreprise. Pour qu'il y ait un véritable changement de comportement, il faut que le salarié formé soit dans son environnement. Je repère donc un parcours "classique" avant la formation.

Le jour même, les stagiaires se voient dispenser une introduction à l'éco-conduite. Puis ils prennent la route, à deux par voiture. Nous avons en effet remarqué que le stagiaire est plus spontané dans sa conduite avec un collègue près de lui que s'il est seul avec le formateur". Le parcours est enregistré à l'aide d'un boîtier électronique, puis analysé en cours théorique, élaboré simplement et de façon pédagogique. Un deuxième parcours de mise en pratique a ensuite lieu puis, pour finir, tout le monde se retrouve pour un débriefing. "Il faut avant tout donner envie aux salariés d'appliquer ce qu'ils ont entendu" prévient François Landriot.

Raisons financières...

Selon lui, les entreprises démarrent souvent une démarche d'éco-conduite de façon un peu dilétante : "On le fera quand on aura le temps ou quand on saura que ça vaut le coup". Et ils ont tort : si l'on en croit Grégory Libre, directeur commercial et marketing d'Arval France, gestionnaire de flottes d'entreprises qui propose des formations à l'éco-conduite, "il s'agit d'un investissement extraordinaire, pour ne pas dire le meilleur". Il explique : "le TCO [Total cost of ownership, coût cumulé d'un produit tout au long de sa vie, ndr] d'un véhicule est fortement lié à son utilisation. On peut ainsi observer jusqu'à 40 % de différence entre deux conducteurs ! Avec une formation éco-conduite, on peut économiser 900 euros sur toute la durée de location du véhicule, de trois ans en général".

Bien loin du Grenelle de l'environnement et de l'Agenda 21, l'argument économique fait son chemin. C'est aussi l'avis d'Olivier Laguitton, de R-CO2, organisme qui forme à l'éco-conduite des entreprises, des organismes publics et des grands comptes : "Je n'ai pas un seul client qui soit uniquement motivé par les questions environnementales. Tous ont compris que le développement durable réduit les coûts de fonctionnement. Dans le cas de l'éco-conduite, l'énorme avantage réside dans l'immédiateté. Nous ne sommes pas obligés d'attendre le changement du parc auto, tous les quatre ans, pour réduire les frais. Nous agissons directement sur le conducteur, et c'est très pratique".

Le ROI (Return on investment, retour sur investissement) est généralement inférieur à un an. Mais si certains organismes de formation avancent des chiffres impressionnants de réduction de la consommation de carburant – on lit ainsi parfois que les gains montent à 30 % –, Olivier Laguitton minimise : "Pendant la formation, on peut baisser la consommation de 15 % mais cela peut tomber à 10 % le lendemain et à 5 % en une semaine. En règle générale, on estime que le gain se stabilise entre 3 et 10 %, ce qui est déjà très bien". Et finalement assez peu coûteux pour les entreprises : bien souvent, c'est l'OPCA (organisme paritaire collecteur dédié) dédié qui prend en charge le financement, au titre de la formation continue (20 heures de formation par an), pour peu que l'organisme formateur soit agréé.

Et ce n'est pas qu'une question d'argent : "Conduire 'éco' est plus déstressant. On a également pu observer de fortes baisses du taux d'accidents" affirme François Landriot. Et pour cause : conduire "éco", c'est également baisser sa vitesse, très accidentogène... Chez Arval, d'autres modules liés à la sécurité routière et à la sinistralité sont d'ailleurs proposés, comme une journée d'initiation à l'éco-sécurité, afin de faire baisser les postes budgétaires liés aux dommages, à l'essence et à l'assurance. Ces petites révolutions transversales sont facilitées par l'innovation technologique des constructeurs : les véhicules sont désormais pensés pour être moins énergivores, plus sécuritaires et mieux équipés.

... Autant qu'écologiques

Et la motivation écologique, dans tout ça, alors même qu'un litre de diesel génère 3,2 kg de CO2 ? Le Grenelle de l'environnement avait introduit en 2009 la formation à l'éco-conduite dans l'examen du permis de conduire, à titre de point bonus. De même, les stratégies de responsabilité sociale des entreprises (RSE) et d'Agenda 21 intègrent désormais quasi-systématiquement une formation à l'éco-conduite. "Beaucoup de prises de contact initiées par les entreprises n'aboutissent pas. Nous observons souvent une vraie curiosité, mais qui peut retomber assez vite et est peu motivée par les principes environnementaux" souligne François Landriot, de 6 pieds sur Terre. Olivier Laguitton, de R-CO2, cite l'exemple d'une blanchisserie qui s'était lancée dans l'aventure du développement durable, et sollicitait ses fournisseurs afin qu'ils suivent eux aussi une formation à la conduite responsable. Souvent, l'effet domino entre entreprises est au rendez-vous et le bouche-à-oreille fait des merveilles, malgré quelques poches de résistance.

Deux pieds sur le frein

Car en dépit des gains financiers, il peut parfois être difficile de faire accepter la formation en éco-conduite au sein de l'entreprise. "Les plus jeunes sont les plus résistants" soutient ainsi François Landriot. "Il n'est pas toujours facile de faire admettre aux salariés la présence d'un boîtier dans leur automobile, même dans le cadre d'une démarche de développement durable" admet Olivier Laguitton. Et surtout, ce dilemme : doit-on former tout le monde de manière rapide, donc incomplète, ou renoncer à l'exhaustivité et cibler quelques "mauvais éléments" ?

"Il peut y avoir des priorités, admet Grégory Libre. Après un premier bilan, nous repérons ceux qui surconsomment, ou récoltent le plus d'amendes. Ces 'personnes à risques' sont donc les premières à être formées. Il est de toute manière plus simple d'amener un comportement qui consomme 20 % de trop vers la moyenne, qu'un comportement moyen vers la vertu. Les travers se corrigent très vite." Pour faire accepter les formations, certaines entreprises n'hésitent pas à recourir à des challenges, voire à des incitations financières. François Landriot, de 6 pieds sur Terre, avance : "Nous avons pris en charge une entreprise qui conditionnait les primes à l'éco-conduite et redistribuait à ses salariés l'argent gagné par la sobriété énergétique". De telles initiatives peuvent cliver, ou annihiler l'aspect pédagogique de la formation. Mais tous les spécialistes s'accordent sur un point : pour être efficace, l'apprentissage doit être porté en haut lieu, par la direction.

Donner l'exemple

Pascale Mespoulède-Cozon avait piloté la formation à l'éco-conduite de salariés de La Poste entre 2007 et 2009, et a fondé Mobigreen en 2009. Aujourd'hui filiale à 100 % de La Poste, Mobigreen prend en charge des entreprises et des collectivités locales, à partir du module appliqué précédemment à La Poste. Pascale Mespoulède-Cozon explique : "Pour que les effets de l'éco-conduite se fassent ressentir, il faut que le management au plus haut niveau s'implique et montre l'exemple. À La Poste, nous avons formé Jean-Paul Bailly, président du groupe, ainsi que le comité de direction. Il faut impérativement que la démarche soit portée par le management, qui peut en faire un outil de motivation".

La cohérence au sein de l'entreprise et la sensibilisation en interne sont des piliers incontournables pour la promotion de l'éco-conduite. Un des ressorts de la bienveillance des salariés peut également être l'application de sa formation à sa conduite personnelle : "Nous rappelons aux stagiaires que ces formations entraîneront également un gain de leur pouvoir d'achat s'ils les mettent en pratique lorsqu'ils conduisent leur véhicule personnel" explique François Landriot.

Contrôle continu

Mais pour que les bienfaits de la formation perdurent, les piqûres de rappel sont également indispensables. Certains assimilent en effet très rapidement ce qu'ils ont appris, d'autres ont le sentiment d'avoir compris mais pérennisent de "faux bons réflexes". D'autres enfin partent de trop loin pour faire des progrès immédiats. La politique en matière de consolidation des acquis varie en fonction des agences de formation. Chez 6 pieds sur Terre, on encourage à l'utilisation des réseaux intranet pour continuer à propager les bonnes pratiques. Le discours est un peu différent chez Arval : étant donné que le loueur est également formateur à l'éco-conduite, le suivi est réalisé au plus près, comme l'explique Grégory Libre : "Notre gestion de la flotte nous permet d'observer la sinistralité dans le temps et de surveiller les dépenses de carburant semaine après semaine. Tout le monde progresse, mais on peut tirer des conclusions face à certains multi-récidivistes, comme leur fournir un véhicule moins puissant pour que leurs comportements s'améliorent naturellement".

Chez Arval comme chez Mobigreen, les simulateurs sont répandus. Pascale Mespoulède-Cozon précise : "Les piqûres de rappel peuvent se faire sur simulateur ou en temps réel. Entre-temps, des boîtiers peuvent nous aider à contrôler les progrès, et nous permettent de faire des animations en temps réel. Le salarié peut se connecter lui-même afin de suivre ses propres consommations, mais tout est confidentiel : le chef d'entreprise n'a pas accès aux résultats individuels afin d'éviter toute logique de surveillance".

Les solutions de gestion de flotte TomTom Business Solutions vont encore plus loin. Des boîtiers "EcoPlus" permettent de s'identifier en prenant le volant du véhicule, ce qui permet d'avoir une connaissance en temps réel de la consommation, du temps d'arrêt moteur et des vitesses excessives. Jérôme Jaman, directeur général de la société de déménagement D-Max, a eu recours à ces services et ne tarit pas d'éloges sur le système : "Toutes les informations nous sont aussi transmises directement sous forme de rapports clairs et de tableaux de bords graphiques. Cela nous a permis de mettre en place un challenge interne qui récompense chaque mois le chauffeur qui a le moins consommé et qui a le meilleur comportement routier. Nous constatons une implication nouvelle des chauffeurs, qui cherchent à influencer sur leur comportement au volant pour une conduite éco-responsable".

D'ailleurs, le marché français devrait se développer : la société clermontoise Drivtech avait lancé en 2010 son boîtier vert "DrivEco", avec une utilisation couplée à des formations plus traditionnelles. Depuis, un DrivElec est né, avec l'intention de conquérir le monde en expansion du véhicule électrique. Une affaire qui part sur les chapeaux de roue ?

LE JOURNAL NUMÉRIQUE

« Le quotidien du vendredi » semaine du 19 Avril



S'inscrire à la newsletter

Votre email

Les plus lus depuis une semaine

L'Etat s'apprêterait dans la plus grande indifférence à partager sa souveraineté de l'îlot de Tromelin dans l'océan Indien

L'habit ne fait pas le patrimoine

Jean-Christophe Lagarde, Génération centriste

Décentralisation : le mille-feuille territorial devrait s'alourdir d'un nouvel échelon

Le CAC 40 n'a plus grand chose de français

XFOREX

"J'ai complété mes revenus de mon propre chef, à mon propre rythme et simplement..."
Louis Berthet 58 ans Gérant

Cliquez ici pour recevoir votre Formation Gratuite >>

*Le Trading de "Forex/CFD" comporte des risques de pertes élevés

www.lanuitdugolf.fr
inscrivez-vous

"Résidents de la République"



Vient de paraître



Morts étranges 2
Editeur : Archipel

Les tweets du Nouvel Eco

Suivre @LeNouvelEco



Recevoir les analyses & opinions du nouvel Economiste en temps réel...

Nouvel Economiste

J'aime



Module social Facebook

Grandes Ecoles & Universités

Business schools
Après les classements internationaux, les accréditations

