



**TEST VISANT À MESURER LES EFFETS DE LA CONDUITE ÉCONERGÉTIQUE
À L'AIDE D'UN APPAREIL « SCANGAUGE »**

NOM DU CONDUCTEUR : PATRICE ROCHON

DATE : LE 17 AVRIL 2009

LIEU : MONTRÉAL

STYLE DE CONDUITE	TYPE DE ROUTE	NB KM PARCOURUS	DURÉE DU TRAJET EN MIN.	VITESSE MAX ATTEINTE EN KM/H	VITESSE MOYENNE ATTEINTE EN KM/H	CONSOMMATION LITRES/100 KM	COÛT EN CARBURANT CONSOMMÉ À RAISON DE 0,985 \$/LITRE (PRIX À MTL LE 17/04/2009)
Habituelle	Ville	14,1	30	75	26	15	2,11 litres x 0,985 \$ = 2,07 \$
Éconergétique	Ville	14,1	36	71	20	14	1,97 litres x 0,985 \$ = 1,94 \$
Habituelle	Autoroute	13	6	136	83	9,4	1,22 litres x 0,985 \$ = 1,20 \$
Éconergétique	Autoroute	13	6	104	70	7,5	0,975 litre x 0,985 \$ = 0,96 \$
Habituelle	Mixte	29,3	24	123	62	9,7	2,84 litres x 0,985 \$ = 2,80 \$
Éconergétique	Mixte	29,3	30	104	50	7,8	2,28 litres x 0,985 \$ = 2,19 \$

Explication des écarts

Zone : autoroute

Sur l'autoroute, en mode de conduite éconergétique, la durée du trajet a été identique à celle obtenue en mode de conduite habituelle, et ce, malgré une augmentation importante du flot de circulation à l'heure du midi. La vitesse moyenne de 70 km/h atteinte pour parcourir la distance de 13 km comparativement à 83 km/h en mode habituel de conduite démontre bien la difficulté pour le conducteur de réaliser un gain de temps en tentant de rouler plus rapidement et en louvoyant dans la circulation. Dans ces cas, l'économie réalisée sur la consommation d'essence grâce à la conduite éconergétique représente **20 %**.

En considérant que le sujet parcourt 45 000 km/année et que 65 % de ce kilométrage est effectué sur l'autoroute, et en tenant compte des mêmes conditions dans lesquelles le test a été réalisé, il est raisonnable de croire que l'économie annuelle pourrait atteindre **547,41 \$** (tronçon autoroute seulement).



* Un automobiliste qui parcourt moins de 20 000 km annuellement pourrait réaliser une économie de carburant d'environ **258 \$** en considérant les conditions dans lesquelles l'analyse a été effectuée.

Zone : ville

Le trajet de 14,1 km en conduite éconergétique a été réalisé à une vitesse moyenne de 20 km/h comparativement à 26 km/h en mode conduite habituelle, ce qui a entraîné un délai additionnel de 6 minutes pour compléter le parcours en conduite éconergétique. Toutefois, la consommation d'essence a été 7 % moins élevée en mode de conduite éconergétique. Le gain aurait été supérieur si le flot de circulation avait été semblable dans les deux cas et si le conducteur avait été plus familier avec les habitudes nécessaires pour conduire de façon éconergétique.

En considérant que le sujet parcourt 45 000 km/année et que 35 % de ce kilométrage est effectué en milieu urbain, et en tenant compte des mêmes conditions dans lesquelles le test a été réalisé, il est raisonnable de croire que l'économie annuelle pourrait atteindre **155,13 \$** (tronçon ville seulement).

* Un automobiliste qui parcourt environ 20 000 km annuellement pourrait réaliser une économie de carburant d'environ **78 \$** en considérant les conditions dans lesquelles l'analyse a été effectuée.

Conduite mixte

Dans un trajet jumelant autoroute et boulevard urbain, la durée du trajet a augmenté de 6 minutes en mode de conduite éconergétique comparativement à une conduite habituelle. Ce laps de temps s'explique essentiellement par un ralentissement important du flot de circulation à l'heure du midi. Pour parcourir la distance de 29,3 km, la vitesse moyenne a été de 50 km/h comparativement à 62 km/h en mode habituel de conduite. Les 6 minutes retranchées dans le trajet en mode habituel de conduite ont été marquées par de nombreux changements de voie inutiles, de nombreux coups de frein tout aussi inutiles et par des intervalles intercalaires des plus inappropriés, voire dangereux. L'économie réalisée en mode conduite éconergétique lors de ce parcours représente **19,6 %**.



Conclusion

Le test réalisé en présence de monsieur Rochon a surtout permis de mesurer le gain en consommation de carburant. À la lumière des résultats obtenus, et malgré le fait que monsieur Rochon devait s'efforcer de changer ses habitudes de conduite afin d'appliquer les notions de conduite éconergétique, les gains obtenus sont significatifs et peuvent représenter quelque 20 % d'économie comparativement à une conduite habituelle.

Par ailleurs, la conduite éconergétique permet, lorsqu'elle est appliquée dans les règles de l'art, de réaliser des économies non seulement en consommation d'essence, mais également en coût d'entretien du véhicule. En effet, le fait de conduire de manière à réduire au maximum les occasions de freinage par une meilleure anticipation des mouvements de circulation, des accélérations, des changements de feux de circulation et des arrêts obligatoires, par le choix d'une voie de circulation offrant le plus de fluidité possible et par une vitesse de conduite plus constante entraîne une sollicitation minimale des freins, des pneus et des accélérations. En adoptant un comportement plus souple et moins agressif au volant, l'automobiliste minimisera ainsi les frais d'entretien.

L'exercice a également permis de constater que conduire de façon éconergétique ne demande pas vraiment plus de temps pour se déplacer d'un point A à un point B si les conditions de la circulation sont comparables, surtout dans un milieu urbain. Cependant, le test de conduite éconergétique réalisé sur l'autoroute tend à démontrer que, peu importe le flot de circulation, le temps de déplacement est comparable.