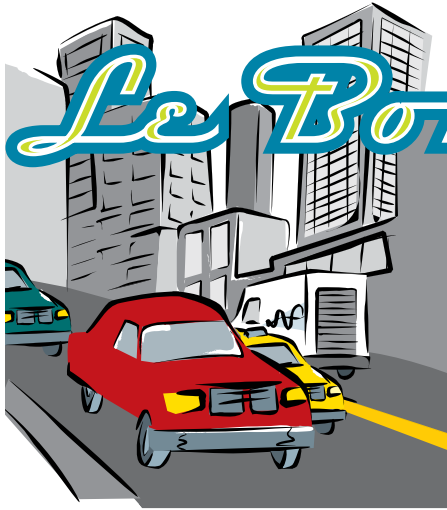




Le repère de l'instructeur

Édition du PRINTEMPS 2008 Volume 5



Le Bon \$ens au volant

Le Bon \$ens au volant est-il efficace? C'est ce que nous allons découvrir.

Ressources naturelles Canada (RNCan) connaît le nombre exact de trousse de l'instructeur de conduite Le Bon \$ens au volant qui ont été expédiées à la grandeur du Canada, mais nous aimerions savoir également si les trousse ont atteint leur but.

Combien d'instructeurs de conduite fondent leur enseignement sur le matériel contenu dans la trousse?

Les élèves retiennent-ils la matière apprise concernant les techniques de conduite Le Bon \$ens au volant?

Nous allons le découvrir!

L'initiative de formation des conducteurs Le Bon \$ens au volant a été introduite il y a plus de deux ans. Aujourd'hui, dans le cadre de l'initiative écoÉNERGIE pour les véhicules personnels, nous évaluons l'efficacité de la nouvelle approche, nous analysons les obstacles nuisant à l'utilisation de la trousse, et nous demandons aux instructeurs et aux élèves de nous faire part des forces et des faiblesses liées à la formation et de formuler des suggestions en vue d'améliorer le programme Le Bon \$ens au volant. L'entreprise Corporate Research Associates Inc. procède à cette étude pour le compte de RNCan.

« Un échantillon d'instructeurs de conduite a été retenu pour participer à l'étude, et nous apprécions leur engagement et leur appui », a déclaré Charles Crispim, gestionnaire principal pour l'initiative écoÉNERGIE pour les véhicules personnels. « On mène actuellement un sondage auprès de ces instructeurs concernant leur utilisation de la Trousse de l'instructeur de conduite Le Bon \$ens au volant pendant les cours théoriques et les pratiques sur la route. »

Un bon nombre d'élèves seront également interrogés afin de déterminer leur degré de compréhension et de mémorisation des messages et des notions apprises dans le cadre de la formation Le Bon \$ens au volant. Les élèves seront évalués avant et après leur formation en conduite.

Les résultats de l'étude seront disponibles vers le milieu de 2008. RNCan s'appuiera sur ces résultats pour modifier la formation Le Bon \$ens au volant dans le but de mieux vous servir!

Table des matières

- Verdir votre parc automobile. [page 2](#)
- Un véhicule hybride; est-ce la solution? [page 3](#)
- Les jeunes conducteurs se laissent plus facilement distraire [page 4](#)
- Conférence annuelle de la RSEA [page 5](#)
- Les camionneurs aussi y participent [page 6](#)
- Un message SIMPLE mais important [page 7](#)
- Sachez quoi répondre aux élèves! [page 8](#)
- Les avantages d'une formation en conduite écologique [page 8](#)
- Trop de Canadiens conduisent de façon agressive [page 9](#)
- Dans le repère avec Ben Estrada [page 10](#)
- Mise à jour de la stratégie en cinq étapes [page 11](#)
- RNCan s'attaque à la conduite agressive [page 11](#)
- Fonds disponibles [page 12](#)



Verdir votre parc automobile

L'achat d'un véhicule éconergétique représente de l'argent dans vos poches

Comme instructeur de conduite, vous passez beaucoup de temps sur la route – ce qui signifie que vous dépensez beaucoup d'argent pour le ravitaillement en carburant de vos véhicules. Si la hausse des prix du carburant vous préoccupe, le moment est peut-être venu de repenser votre choix de véhicule.

Le carburant représente un coût considérable et inévitable lorsque vous exploitez une entreprise dans le secteur de la formation à la conduite automobile. Bien sûr, cette dépense est déductible du revenu imposable, mais cette raison ne justifie pas le gaspillage. Pourquoi consommer davantage de carburant et dépenser plus d'argent que nécessaire? Les gens d'affaires prospères savent qu'il est tout aussi important de minimiser les dépenses que de maximiser les revenus.

La différence entre le véhicule le plus éconergétique et le véhicule le plus énergivore, peu importe la catégorie, peut être stupéfiante. Choisir un véhicule éconergétique qui répond à vos besoins, plutôt qu'un véhicule énergivore, pourrait avoir un impact considérable sur vos profits.

À combien peut s'élever l'économie d'argent?

Présumons que vous conduisez une voiture compacte. Le véhicule le plus éconergétique de cette catégorie de l'année modèle 2008 vous coûtera 2 025 \$ par année en carburant, tandis que la voiture classée en dixième place vous en coûtera 3 330 \$ par année. Cela correspond à une différence de plus de 6 000 \$ sur une période de cinq ans!

Catégorie de véhicule	Frais de carburant		
	1 ^{re} place (\$)	5 ^e place (\$)	10 ^e place (\$)
Sous-compacte	2 835	3 330	3 450
Compacte	2 025	3 105	3 330
Intermédiaire	1 845	3 240	3 375
Grande berline	3 600	4 050	4 320

Les estimations du coût du carburant sont fondées sur les cotes ÉnerGuide et sur un prix établi à 0,90 \$ le litre.

Informations à portée de la main

Il est facile de trouver des renseignements sur la consommation de carburant des véhicules neufs : consultez l'étiquette ÉnerGuide apposée sur tous les véhicules légers neufs, le *Guide de consommation de carburant* de Ressources naturelles Canada (RNCAN) ou visitez le site Web vehicules.gc.ca pour faire la comparaison avec des véhicules plus anciens.

Les cotes de consommation de carburant sont produites par les constructeurs de véhicules qui emploient des procédures normalisées et autorisées par Transports Canada pour la mise à l'essai des véhicules



et l'analyse des données. Bien que la consommation de carburant réelle puisse varier de ces cotes en raison d'un certain nombre de facteurs (p. ex., les habitudes de conduite, les conditions routières et météorologiques), l'approche normalisée pour les essais fait en sorte que de telles cotes constituent un excellent outil de comparaison des véhicules.

L'enjeu est plus important qu'une simple économie d'argent!

Dans le cadre de son plan visant à protéger l'environnement, le gouvernement du Canada a annoncé récemment son nouveau Programme de remise écoAUTO. Pour obtenir de l'information au sujet du programme et consulter la liste des véhicules admissibles à une remise, visitez le site Web de Transports Canada à l'adresse www.ecoaction.gc.ca/ecotransport/ecoauto-fra.cfm.

Certains gouvernements provinciaux (Colombie-Britannique, Manitoba, Ontario, Île-du-Prince-Édouard et Québec) offrent également des incitatifs financiers à l'achat de véhicules éconergétiques et à technologie de pointe; vous pourriez être admissibles aux remises des deux paliers de gouvernement. Pour savoir si des remises sont offertes, vérifiez auprès du gouvernement de votre province ou de votre concessionnaire.

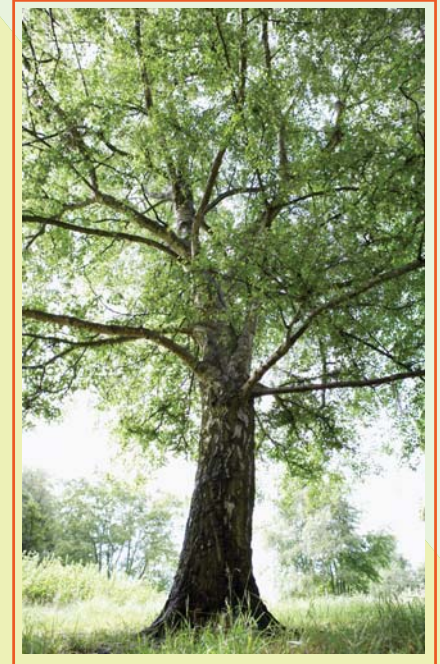
Acheter un véhicule éconergétique s'avère une décision judicieuse pour votre entreprise, et par le fait même, vous donnez l'exemple à vos élèves. Après tout, combien d'instructeurs de conduite ne se sont jamais fait poser la question suivante par un élève curieux : « Pourquoi avez-vous choisi cette voiture? » Si vous pouvez répondre que vous avez choisi d'économiser le carburant et de réduire votre impact sur l'environnement et les émissions de gaz à effet de serre, peut-être influencerez-vous vos élèves lorsqu'ils envisageront d'acheter leur propre véhicule.

Pour en apprendre davantage, consultez l'exemplaire ci-joint du *Guide de consommation de carburant* ou visitez le site Web vehicules.gc.ca.

Un véhicule hybride; est-ce la solution?

Il est fort probable que vous circuleriez davantage dans des situations d'embouteillage en ville que sur la grande route; la formation en conduite automobile offerte dans la plupart des régions au Canada repose sur cette hypothèse. En règle générale, les véhicules éconergétiques, particulièrement les hybrides, offrent un meilleur rendement énergétique lorsqu'ils sont utilisés en ville.

Les véhicules hybrides combinent un moteur à combustion interne, un réservoir à essence d'un véhicule ordinaire et un moteur électrique à accumulateur. Une telle combinaison assure aux automobilistes l'autonomie et l'accès pratique aux installations de ravitaillement en essence associées à un véhicule ordinaire, tout en leur offrant les avantages financiers et environnementaux liés à un véhicule électrique.



Les voitures hybrides permettent des économies de carburant grâce à l'utilisation du moteur électrique qui supplée au moteur à combustion interne. Bon nombre de voitures hybrides peuvent fonctionner à des vitesses peu élevées en utilisant seulement le moteur électrique. Les accumulateurs du moteur électrique n'ont pas à être branchés pour la recharge qui s'effectue par la récupération de l'énergie du moteur produite lors du roulement et du freinage. La consommation de carburant du moteur à combustion interne peut être réduite de 50 p. 100 et plus comparativement à un véhicule à essence traditionnel.

Les voitures hybrides sont particulièrement efficaces en milieu urbain, car l'énergie électrique est utilisée pour assurer toutes les fonctions du véhicule ou une partie de celles-ci. À titre d'exemple, lorsque la plupart des véhicules hybrides sont immobilisés ou arrêtés à une intersection, ils fonctionnent uniquement à l'aide du moteur électrique. Par conséquent, si vous roulez davantage en ville au volant d'un tel véhicule, la consommation et les coûts en carburant pourraient équivaloir à une fraction de ce que vous payez à l'heure actuelle.

La plupart des constructeurs d'automobiles sur le marché nord-américain offrent désormais des modèles hybrides. Plus ce segment du marché progresse, plus la différence de prix d'achat entre un véhicule hybride et un véhicule ordinaire diminue.

Vous croyez qu'une voiture hybride correspondrait de plus en plus à vos besoins? Pour obtenir davantage d'information concernant ce genre de véhicules et d'autres véhicules éconergétiques, visitez le site Web vehicules.gc.ca.

Satisfaite de son hybride

Lee Ann Deschamps, instructrice de conduite à l'école Abegweit Driving School Ltd. dans l'Île-du-Prince-Édouard, pose fièrement à côté de sa Toyota Camry 2007 hybride. « Nous utilisons en classe la Trousse de l'instructeur de conduite Le Bon \$ens au volant pour nous aider à enseigner aux élèves les avantages d'être un conducteur éconergétique, et je voulais montrer l'exemple. Alors, j'ai acheté une voiture hybride, explique M^{me} Deschamps. Nombre de personnes ont fait des remarques au sujet de ma voiture, et la plupart des commentaires provenaient des élèves; ils n'en reviennent pas à quel point elle est silencieuse. Les parents m'interrogent généralement sur la consommation de carburant et sur le prix d'achat du véhicule. J'ai réduit de moitié mes dépenses en carburant. Je recommande l'achat d'une voiture hybride aux autres instructeurs de conduite et à toute personne soucieuse d'économiser le carburant et d'aider l'environnement. J'ai vraiment fait un bon achat. »



Un rapport de la FRBR suggère que les jeunes conducteurs se laissent plus facilement distraire

D'après un sondage réalisé récemment par la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR), les Canadiens sont de plus en plus préoccupés par la distraction des automobilistes et appuient fortement les efforts d'éducation et de sensibilisation à ce sujet.

Le Road Safety Monitor est un sondage d'opinion publique portant sur les principales questions en matière de sécurité routière réalisé annuellement par la FRBR. Le sondage de 2006 révèle que la préoccupation à l'égard de la distraction au volant s'est accrue considérablement au cours des cinq dernières années.

En 2001, environ 40 p.100 des Canadiens pensaient que la distraction au volant était un problème sérieux, comparativement à presque 70 p. 100 en 2006. Plus de 95 p. 100 des Canadiens estiment qu'il y a plus de conducteurs distraits sur nos routes aujourd'hui qu'en 2001.



Ward Vanlaar, adjoint à la recherche pour la FRBR, fait remarquer que les distractions au volant, notamment manger et boire, lire des cartes routières, ajuster la chaîne stéréo et admirer le paysage en conduisant, détournent l'attention du conducteur et multiplient les risques de collision. Les distractions à l'extérieur du véhicule constituent les plus grandes menaces pour les conducteurs. Bien que seulement 9,5 p. 100 des conducteurs aient eu à braquer le volant ou à freiner pour éviter une collision en raison d'une distraction à l'intérieur du véhicule, 20,2 p. 100 ont dû le faire en raison d'une distraction à l'extérieur du véhicule.

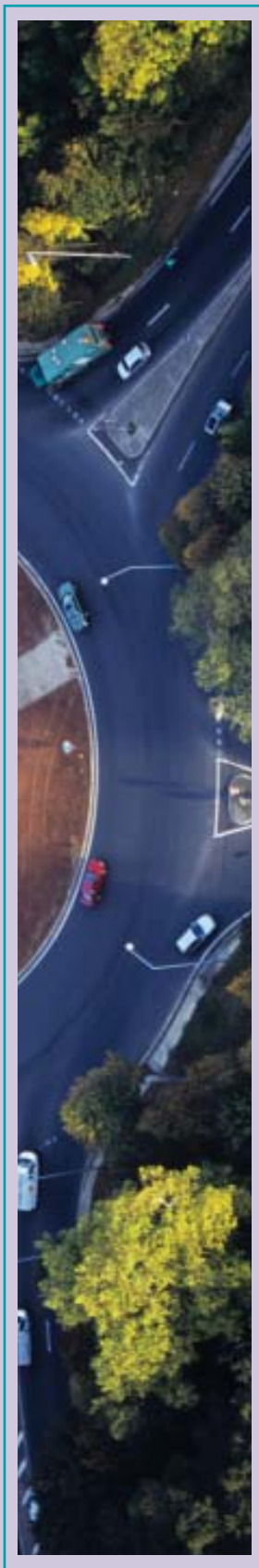
À l'opposé, le sondage a également révélé que les jeunes conducteurs âgés entre 16 et 24 ans sont plus sujets que les conducteurs plus âgés à braquer le véhicule ou à freiner pour éviter une collision en raison d'une distraction à l'intérieur du véhicule. Quarante pour cent des Canadiens sont d'accord pour dire qu'on devrait interdire aux nouveaux conducteurs l'utilisation des téléphones cellulaires en conduisant.

« Les jeunes conducteurs doivent être particulièrement attentifs aux distractions à l'intérieur du véhicule, explique M. Vanlaar. Même lorsqu'ils ne sont pas distraits, les jeunes conducteurs présentent un risque élevé de collision – les distractions à l'intérieur du véhicule viennent augmenter encore plus ce risque. »

Le rapport Road Safety Monitor sur la distraction au volant est disponible en ligne à l'adresse Web www.distractionauvolant.ca.



Conférence et atelier annuels de la RSEA : De nouvelles idées! De la technologie à la pédagogie



De nouvelles mises au point en matière de technologie liée à la sécurité routière, à l'architecture des voies de circulation et à la formation à la conduite automobile ont été présentées lors de la conférence et de l'atelier annuels de la Road Safety Educators' Association (RSEA) tenus à Montréal, Québec, les 20 et 21 septembre 2007. Ce 15^e rendez-vous annuel a attiré des instructeurs de conduite et d'autres intervenants de partout au Canada et aux États-Unis.

L'atelier, qui permet aux instructeurs de conduite d'acquérir des crédits dans le cadre de l'éducation permanente, comportait des présentations portant sur un éventail de sujets allant des véhicules dotés de caractéristiques de sécurité sophistiquées aux nouvelles techniques d'enseignement.

« Cela a été une journée très instructive, a fait remarquer Sue MacNeil de la RSEA. Nous avons couvert énormément de matière, et les participants en ont appris beaucoup sur certains changements qui pointent à l'horizon et qui toucheront leur façon d'enseigner ainsi que le contenu des cours théoriques et pratiques. »

Les représentants de Transports Canada ont animé une présentation sur les nouvelles technologies liées à la sécurité des véhicules, notamment le contrôle électronique de la stabilité. Ce système permet au conducteur d'éviter les collisions en augmentant sa maîtrise du véhicule pour l'empêcher de déraper ou de glisser. Lorsque le système de contrôle électronique de la stabilité repère un écart entre la trajectoire du véhicule et l'angle du volant, il intervient pour redresser la situation (par exemple en appliquant automatiquement les freins sur différentes roues). Transports Canada a également présenté les avantages associés aux freins antiblocage et aux pneus d'hiver en comparaison des pneus quatre saisons, dans les conditions de conduite hivernale.

Suite à la page 6



Règles de circulation dans les carrefours giratoires

- Les véhicules s'engageant dans un carrefour giratoire doivent céder le passage aux véhicules qui y circulent déjà ou qui quittent le carrefour.
- Dans les carrefours à plusieurs voies, les conducteurs doivent emprunter la voie intérieure ou extérieure selon la sortie qu'ils doivent emprunter.
- Les conducteurs ne doivent jamais changer de voie dans un carrefour giratoire. Ils doivent choisir une voie lorsqu'ils s'engagent dans le carrefour et doivent demeurer dans cette voie jusqu'à la sortie.
 - Ils doivent respecter les limites de vitesse prescrites.
- Les conducteurs ne doivent jamais dépasser un camion dans un carrefour giratoire puisqu'il peut avoir besoin de chevaucher les deux voies.
 - Les conducteurs doivent toujours accorder la priorité de passage aux véhicules d'urgence, mais ils ne doivent jamais s'arrêter dans un carrefour giratoire pour lui céder la voie. Ils doivent toujours quitter le carrefour avant de s'immobiliser sur l'accotement de la route.

Suite de la page 5

M^{me} MacNeil, chef de la formation du programme Le Bon \$ens au volant, a fait des présentations sur divers sujets, notamment sur la tendance nord-américaine à l'égard de l'utilisation des carrefours giratoires. Ces carrefours, qui dirigent la circulation au moyen d'intersections sans feu de circulation, ont prouvé qu'ils pouvaient accroître la capacité routière et améliorer la circulation et la sécurité sur la route.

« Des études ont aussi indiqué que les carrefours giratoires peuvent contribuer à réduire la consommation de carburant de 1000 \$ par jour, et ce, à une seule intersection, ajoute M^{me} MacNeil. Mais la sécurité routière représente leur plus grand avantage parce qu'ils contribuent à réduire la vitesse. Une étude réalisée aux États-Unis a révélé que ce type de carrefour permet de diminuer de 37 p. 100 les collisions aux intersections. De plus en plus de villes au Canada commencent à utiliser de tels carrefours qui diffèrent d'autres types de rond-point. Les instructeurs de conduite doivent savoir comment enseigner aux élèves à circuler dans ces carrefours puisque des règles différentes s'y appliquent. »

M^{me} MacNeil a aussi livré une présentation sur les cinq éléments les plus meurtriers au volant : la consommation d'alcool et de drogues, les distractions, la somnolence et la conduite dangereuse.

Matthew Rankin, représentant d'éco-ÉNERGIE pour les véhicules personnels de RNCAN, a reçu un certificat de la RSEA reconnaissant la contribution du programme à la sécurité routière.

Pour obtenir davantage d'information sur la RSEA (en anglais seulement), visitez le site Web rsea.ncf.ca/.

Les cinq éléments les plus meurtriers au volant

- Consommation d'alcool
- Consommation de drogues
- Distractions
- Somnolence
- Conduite dangereuse



Les camionneurs aussi y participent – **écoÉNERGIE pour les parcs de véhicules**

Encourager la prochaine génération de conducteurs canadiens à adopter des habitudes de conduite préventive et éconergétique, voilà le but principal d'éco-ÉNERGIE pour les véhicules personnels de Ressources naturelles Canada (RNCAN). Les instructeurs de conduite de partout au Canada contribuent à l'atteinte de ce but en utilisant la Trousse de l'instructeur de conduite Le Bon \$ens au volant. Mais vous devez savoir que RNCAN ne cible pas uniquement les conducteurs débutants, il cherche à rallier également les exploitants commerciaux!

L'initiative écoÉNERGIE pour les parcs de véhicules de RNCAN offre gratuitement des conseils utiles sur la façon dont les véhicules éconergétiques et les bonnes pratiques commerciales peuvent réduire les frais liés à l'exploitation de parcs de véhicules, améliorer la productivité et favoriser la compétitivité. Parmi les services offerts dans le cadre de cette initiative, la formation Conducteur averti qui est bien connue et réputée à l'échelle de l'industrie, ainsi que des ateliers de gestion du carburant, un bulletin d'information produit régulièrement à l'intention des participants, des outils accessibles sur le Web et des ressources d'information.

« Nos efforts sont dirigés vers les exploitants de parcs de véhicules routiers commerciaux et institutionnels », explique Diane Loucks, agente de programme, écoÉNERGIE pour les parcs de véhicules. « Nous avons élaboré une formation visant précisément le camionnage forestier et routier, et s'adressant également aux chauffeurs d'autocars et d'autobus scolaires. »

L'initiative écoÉNERGIE pour les parcs de véhicules vient de lancer un autre élément de la formation Conducteur averti : Conducteur averti en ville. Visant les parcs de véhicules circulant dans les régions urbaines (dans un rayon de 100 kilomètres du cœur de la ville), les séances de formation peuvent être adaptées en fonction de l'horaire du participant. Conducteur averti pour autobus scolaire couvre tous les facteurs qui ont une incidence sur la consommation de carburant et donne de l'information sur l'entretien préventif et la réduction de la durée de marche au ralenti des moteurs. De plus, la formation offre des conseils sur la façon de partager la route avec les autres conducteurs.

Votre école de formation exploite-t-elle un parc de véhicules?

Votre personnel a-t-il besoin d'une formation?

Si la réponse est affirmative, pourquoi ne pas vous inscrire à écoÉNERGIE pour les parcs de véhicules? C'est gratuit!

Consultez le site Web à ecoflotte.gc.ca ou faites parvenir un courriel à ecoflotte@rncan.gc.ca pour obtenir davantage d'information.

L'Association pulmonaire du Nouveau-Brunswick et RNCan joignent leurs efforts en vue de livrer un message **SIMPLE** mais important

Bien souvent, les messages les plus simples sont les plus importants. De toute évidence, c'était le cas pour un projet pilote mis en œuvre récemment par l'Association pulmonaire du Nouveau-Brunswick avec l'appui de Ressources naturelles Canada (RNCan).

Le SIMPLE Driver Stewardship Program a été élaboré en vue d'informer les jeunes du Nouveau-Brunswick au sujet des bonnes habitudes de conduite et de l'entretien du véhicule, des pratiques qui peuvent aider à préserver l'environnement et la santé humaine. SIMPLE est l'acronyme désignant six comportements de conduite principaux qui peuvent aider à améliorer le rendement du carburant, à réduire les émissions du véhicule et à réaliser des économies d'argent.

L'Association pulmonaire du Nouveau-Brunswick a lancé le projet dans le cadre de son mandat de faire la promotion de l'air pur, de la santé de l'appareil respiratoire et de la prévention de la maladie pulmonaire. Des milliers de Canadiens décèdent prématurément chaque année en raison des effets de la pollution atmosphérique qui est provoquée en partie par les produits chimiques toxiques présents dans les émissions de gaz d'échappement.



« Le projet pilote a été adapté pour les élèves du secondaire, mais il a aussi été présenté dans certaines écoles intermédiaires à des élèves de la sixième à la huitième année », explique Arthur Thomson, directeur de l'élaboration de programmes pour l'Association pulmonaire du Nouveau-Brunswick. « Nous essayons d'atteindre les jeunes à un âge où ils sont susceptibles de devenir des conducteurs débutants ou en âge de commencer à penser à suivre des cours de conduite, et avant qu'ils aient développé de mauvaises habitudes. »

Des présentations ont été faites à des membres de clubs environnementaux, à des élèves de classes de science de l'environnement et à d'autres élèves dans cinq écoles secondaires et une école intermédiaire du Nouveau-Brunswick.

« Nous essayons de transmettre le message que les mesures proposées dans le programme SIMPLE permettent de consommer moins de carburant, ce qui permet d'améliorer la qualité de l'air

extérieur et contribue à la lutte aux changements climatiques, confie M. Thomson. Nous insistons également sur le fait que les mauvaises habitudes de conduite coûtent plus cher au conducteur.

À titre d'exemple, la consommation d'essence augmente de façon exponentielle lorsqu'on roule à des vitesses supérieures à 90 km/h. Nous pensons que c'est un message important à livrer à ce public cible parce qu'en général, les jeunes n'ont pas d'argent à gaspiller. »

Après la présentation, on a demandé aux élèves de s'engager à adopter au moins une des six mesures du programme SIMPLE. On les a également incités à passer le message SIMPLE à leurs pairs.

« Certains élèves ont installé des stands et d'autres ont circulé dans les classes, y compris dans les classes de cours de conduite à l'école, ajoute M. Thomson. À la fin de leurs présentations, ils ont aussi demandé aux élèves de prendre un engagement à l'égard d'une des mesures du programme. »

Environ 1 000 élèves ont assisté aux présentations, et 300 d'entre eux ont signé le formulaire d'engagement. L'Association pulmonaire du Nouveau-Brunswick a communiqué par la suite avec ces 300 élèves pour leur demander s'ils respectaient toujours leurs engagements.

« Le projet pilote a remporté un vif succès, et nous prévoyons continuer à perfectionner le programme, affirme M. Thomson. Cette année, nous demanderons aux écoles de désigner quelques élèves qui suivront une journée ou deux de formation approfondie afin de pouvoir animer eux-mêmes la présentation dans leurs écoles ou dans la collectivité, ou faire les deux. »

Pour obtenir davantage d'information au sujet du SIMPLE Driver Stewardship Program, communiquez avec Arthur Thomson au 506-455-8961 ou par courriel à arthur.thomson@nb.lung.ca.



Driver Stewardship Program Explication de l'acronyme **SIMPLE**

S'acheter un véhicule qui correspond à ses besoins

L'aisser la voiture à la maison

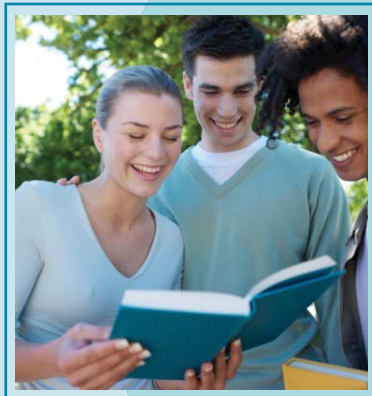
Éviter la **M**arche au ralenti

Vérifier la **P**ression des pneus

Respecter la **L**imite de vitesse

Entretenir le moteur

Sachez quoi répondre aux élèves!



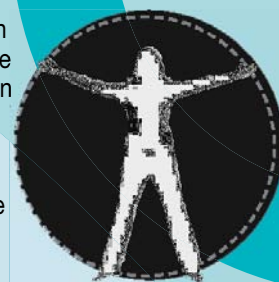
Un véhicule léger moyen produit environ 2,4 kilogrammes (kg) de dioxyde de carbone (CO_2) – le principal gaz à effet de serre responsable des changements climatiques – pour chaque litre d'essence consommé et 2,7 kg de CO_2 pour chaque litre de diesel. C'est un simple fait scientifique, mais il pourrait arriver qu'un génie en sciences de votre classe sache qu'un litre d'essence ou de carburant diesel pèse seulement 0,76 kg, et voudrait savoir comment cette quantité peut produire plus de trois fois son poids en dioxyde de carbone.

Pour éviter d'être surpris par la question d'un élève, il serait sans doute utile de comprendre certaines notions élémentaires de la chimie de la combustion des combustibles fossiles.

La première chose à savoir, c'est que l'essence exige une grande quantité d'oxygène pour la combustion. Les moteurs à combustion interne tirent cet oxygène de l'air. Alors que l'air ne représente qu'un cinquième de l'oxygène, la combustion d'un seul litre d'essence ou de carburant diesel requiert environ 8 000 litres d'air, ce qui correspond à environ 12 kg.

Durant la combustion, le carbone de l'essence ou du carburant diesel se combine à l'oxygène pour former un composé chimique distinct – le dioxyde de carbone. Comme son nom l'indique, le CO_2 est formé d'une partie de carbone et de deux parties d'oxygène. En raison de la grande quantité d'air nécessaire pour la combustion de l'essence et du carburant diesel, et parce que ces combustibles comportent une grande quantité de carbone, cette réaction produit une importante quantité de CO_2 .

Cette explication est la version abrégée de la réponse. Vous trouverez une définition plus approfondie dans le *Guide de l'instructeur du Bon Sens au volant*. Les élèves doivent retenir qu'une consommation réduite en carburant engendre moins de CO_2 , ce qui contribue à ralentir les changements climatiques.



Une étude européenne confirme les avantages associés à la formation à la conduite écologique

Le verdict est rendu! Une étude financée par la Commission européenne a confirmé ce que Le Bon Sens au volant prône depuis des années : l'enseignement de pratiques favorisant l'économie de carburant aux conducteurs – appelée en Europe « conduite écologique » – a un rôle à jouer dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'amélioration du rendement du carburant.

« L'intégration de pratiques de conduite écologique à la formation des nouveaux conducteurs est déjà appliquée dans plusieurs pays et elle est rentable de façon certaine », indique l'étude qui a été entreprise afin d'évaluer les stratégies visant la réduction des émissions de CO_2 produites par les véhicules légers à l'échelle de l'Europe. Selon l'étude, il est possible de conclure que le style de conduite adopté par les conducteurs peut contribuer à réduire la consommation de carburant entre 5 et 25 p. 100, et ce immédiatement après avoir reçu des directives ou suivi des cours à cet égard.

Produit par TNO Science and Industry en collaboration avec l'Institut pour une politique européenne de l'environnement et l'Aristotle University of Technology, le rapport d'étude a été intitulé : *Review and analysis of the reduction potential and costs of technological and other measures to reduce CO_2 emissions from passenger cars* (Examen et analyse de la réduction potentielle, des coûts

technologiques et des autres mesures visant à réduire les émissions de CO_2 produites par les véhicules de tourisme).

Parmi les options envisagées figuraient l'application de mesures techniques pour améliorer le rendement énergétique du véhicule, l'utilisation de pneus à faible résistance au roulement, l'application de systèmes de contrôle de la pression des pneus, l'utilisation de biocarburants et de gaz naturel pour les véhicules, et la formation à la conduite écologique. L'étude a révélé que l'apprentissage de techniques de conduite préventive et éconergétique dans le cadre d'un cours de formation s'avère un moyen rentable de contribuer à la réduction des émissions de CO_2 produites par le parc de véhicules de tourisme en Europe.

« Cette étude est importante parce qu'elle appuie tout ce que nous prônons au sujet des avantages associés à l'enseignement de pratiques de conduite préventive et éconergétique », déclare Charles Crispim, gestionnaire principal, écoÉNERGIE pour les véhicules personnels. « Conduire en ayant à l'esprit l'économie de carburant est bon pour l'environnement, et le Canada n'est pas le seul pays à reconnaître l'avantage lié aux initiatives comme Le Bon Sens au volant pour réduire la consommation de carburant. »

Trop de Canadiens

conduisent de façon agressive : un rapport de la FRBR



Un nouveau sondage effectué par la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) a confirmé ce que constatent tous les jours sur la route les instructeurs de conduite : beaucoup d'automobilistes conduisent de façon agressive. En outre, les Canadiens estiment que le problème va en s'aggravant.

Le sondage de la FRBR a révélé qu'environ 2,7 millions de Canadiens ont admis conduire fréquemment bien au-delà de la limite de vitesse imposée. Encore deux millions prétendent accélérer régulièrement pour éviter d'arrêter au feu rouge. Ces deux comportements vont à contre-courant des techniques de conduite préventive et éconergétique enseignées dans les cours de formation en conduite automobile partout au Canada, souvent à l'aide du matériel de la Trousse de l'instructeur de conduite Le Bon \$ens au volant.

« La conduite agressive est un problème étendu qui englobe des comportements comme la vitesse excessive, le non-respect des feux rouges, l'utilisation du klaxon à répétition, la prise de risques pour le plaisir et, ultimement, la violence physique », explique Ward Vanlaar, adjoint à la recherche pour la FRBR. « Les automobilistes conduisant de façon agressive n'ont peut-être pas l'intention de blesser d'autres personnes, mais leur comportement au volant multiplie les risques d'accident pour tout le monde. Conduire à une vitesse excessive, prendre des risques et passer outre à un feu rouge sont tous des comportements extrêmement dangereux. »

Près de 90 p. 100 des Canadiens estiment que la conduite agressive est plus répandue aujourd'hui qu'il y a cinq ans.

Les conclusions de la FRBR qui revêtent un intérêt particulier pour les instructeurs de conduite sont les suivantes :

- plus de 670 000 Canadiens ont déclaré aimer prendre des risques au volant, « pour le simple plaisir »;
- deux fois plus d'hommes comptent parmi les conducteurs agressifs;
- les jeunes conducteurs âgés de 16 à 24 ans sont plus sujets à klaxonner pour manifester leur irritation à l'égard d'autres conducteurs;
- les conducteurs âgés de 16 à 44 ans sont plus susceptibles de se comporter de façon agressive dans la circulation;
- les conducteurs affichant les comportements les plus agressifs détenaient le plus grand nombre de contraventions routières.

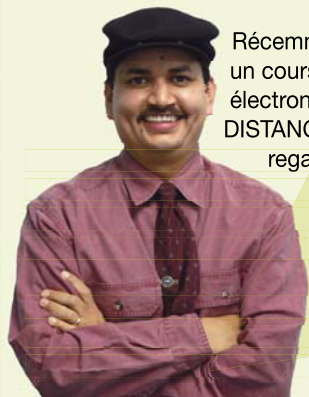
« Ces résultats semblent nous dire que la formation à la conduite automobile est de nos jours plus importante que jamais », confie Charles Crispim, gestionnaire principal, écoÉNERGIE pour les véhicules personnels. « Les instructeurs de conduite doivent continuer à mettre l'accent sur la conduite sécuritaire, particulièrement lorsqu'ils forment des conducteurs débutants. Une des façons de faire adopter de bonnes habitudes au volant consiste à rappeler aux élèves que la conduite agressive est non seulement extrêmement dangereuse, mais qu'elle gaspille aussi du carburant et cause inutilement des dommages à l'environnement. »

Les résultats sont tirés du rapport Road Safety Monitor, un sondage annuel de l'opinion publique réalisé par la FRBR sur les principales questions en matière de sécurité routière. Pour obtenir de plus amples renseignements, visitez le site Web de la FRBR (en anglais seulement) à l'adresse www.trafficinjuryresearch.com.



Dans le repère

avec Ben Estrada



Récemment, alors que je conduisais sur une route de la série 400 en vue d'aller donner un cours à des conducteurs expérimentés, j'ai remarqué un panneau de signalisation électronique en bordure de la route. Le message était clair : « CONSERVEZ UNE BONNE DISTANCE ENTRE VOTRE VÉHICULE ET CELUI DEVANT VOUS ». Cependant, un regard rapide autour de moi m'a permis d'observer que la plupart des conducteurs suivaient de trop près le véhicule les précédant, et que la plupart roulaient au-delà de la limite de vitesse autorisée. N'avaient-ils pas remarqué le panneau, me suis-je dit, ou ne savent-ils pas reconnaître ce qu'est une bonne distance?

Alors, la première question que j'ai posée à mon groupe en arrivant a été la suivante : « Qu'est-ce qu'une bonne distance entre votre véhicule et celui devant vous? » Plusieurs personnes ont répondu la longueur de trois ou quatre voitures, et certains ont dit que cela varie selon la vitesse à laquelle on roule. Toutes ces réponses étaient mauvaises, ce qui m'a rappelé encore une fois l'importance du rôle de l'instructeur de conduite dans l'éducation du grand public.

Et qu'en est-il de la distance de freinage?

Les freins sont un élément important du véhicule – après tout, qui conduirait une voiture sans freins! Mais les freins ne sont qu'un des facteurs permettant l'immobilisation de votre véhicule. Trois autres facteurs ont aussi leur importance :

les pneus – leur matériau de fabrication, leur conception et leur condition. Comme nous l'enseignons dans nos cours de conduite, une bonne pression des pneus procure non seulement une traction, une maîtrise et un équilibre adéquats du véhicule, mais elle permet aussi d'économiser le carburant et de maximiser la durée du pneu;

la chaussée – le type, la condition et le revêtement de la surface. Lorsque l'on tente d'immobiliser un véhicule, la surface de la chaussée influence la friction entre les pneus et la chaussée; en effet, il y a une grande différence entre une surface glacée ne permettant qu'une friction de 5 p. 100 et une surface sèche permettant une friction oscillant entre 70 et 80 p. 100;

le plus important – le temps de perception du conducteur, son temps de réaction et ses aptitudes de freinage. Le conducteur doit être informé des dangers que représente le non-respect de la distance recommandée entre son véhicule et celui qui le précède, et il doit également savoir que suivre un véhicule de trop près accroît la consommation d'essence, car il est obligé de freiner plus brusquement, ce qui est généralement suivi d'une accélération rapide.

Quelle est la distance recommandée entre votre véhicule et celui devant vous?

Dans les circonstances idéales, c'est-à-dire, une chaussée sèche, des freins et des pneus en bonne condition et un conducteur alerte au volant, il faut une distance d'au moins trois secondes pour immobiliser en toute sécurité un véhicule léger.

La prochaine fois que vous lirez un panneau de signalisation sur la sécurité routière ne donnant pas de renseignements précis, rappelez-vous que l'éducation du public fait partie de votre travail. En fait, c'est ce qui rend votre travail si important.

Ben Estrada est instructeur principal Le Bon Sens au volant à l'école de conduite Brisa Driving School Inc.

Mise à jour sur la stratégie en cinq étapes visant l'économie de carburant

L'initiative écoÉNERGIE pour les véhicules personnels de Ressources naturelles Canada (RNCCan) applique une stratégie en cinq étapes visant à faire la promotion de la conduite préventive et éconergétique. RNCCan travaille en étroite collaboration avec les gouvernements provinciaux et territoriaux à la mise en œuvre de cette stratégie.

Consultez le tableau ci-dessous pour une mise à jour des progrès réalisés dans chacune des administrations.

Province/territoire	Étape I Inclure des messages d'économie de carburant dans les manuels destinés aux nouveaux conducteurs	Étape II Inclure des questions au sujet de l'économie de carburant dans les examens à l'intention des nouveaux conducteurs	Étape III Ajouter un volet obligatoire sur l'économie de carburant dans le programme de formation des conducteurs	Étape IV Offrir au public d'autres documents de l'Office de l'efficacité énergétique dans les bureaux d'immatriculation	Étape V Fournir un lien à partir des sites Web des cours de formation sur la conduite automobile et des bureaux d'immatriculation au site Web du Bon \$ens au volant
Alberta	X	X	X		
Colombie-Britannique	X		X	X	X
Manitoba	X	X	X	X	X
Nouveau- Brunswick	X				
Terre-Neuve-et-Labrador	X	X		X	X
Nouvelle-Écosse	X		X		X
Ontario	X				X
Île-du-Prince-Édouard	X	X		X	X
Québec		X			X
Saskatchewan	X		X		X
Territoires du Nord-Ouest	X			X	
Nunavut					
Yukon	X			X	X

Une initiative en cours en planification

RNCCan s'attaque à la conduite agressive

Ressources naturelles Canada (RNCCan) voit actuellement à la planification d'une initiative visant à s'attaquer au problème de la conduite agressive – une pratique qui met en danger non seulement des vies mais qui entraîne du gaspillage de carburant et produit de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre évitables.

Les pratiques de conduite agressive, comme rouler à toute vitesse, accélérer rapidement et freiner fréquemment, peuvent accroître la consommation de carburant d'un véhicule jusqu'à 39 p. 100 et davantage le niveau d'émissions. Le problème semble présent à grande échelle : des études réalisées récemment suggèrent que 66 p.100 des automobilistes au Canada ont tendance à conduire de façon agressive (lire l'article à la page 9).

RNCCan vise à sensibiliser davantage les gens aux répercussions de la conduite agressive sur la sécurité routière, la consommation de carburant et l'environnement. Comme le fait déjà la Trousse de l'instructeur de conduite Le Bon \$ens au volant, la nouvelle initiative informera les automobilistes sur les avantages associés à une conduite non agressive et plus coopérative : sauver des vies, économiser de l'argent et protéger l'environnement.



« Le but ultime consistera à modifier les comportements des gens – les amener à conduire de façon moins agressive afin qu'ils économisent le carburant et produisent moins d'émissions de gaz à effet de serre, mentionne Ann Charboneau, agente de programme pour l'initiative écoÉNERGIE pour les véhicules personnels. C'est une suite logique à certaines des autres campagnes d'information publique auxquelles participe déjà RNCCan visant à inciter les automobilistes à réduire la marche au ralenti des moteurs et à vérifier la pression des pneus de leur voiture. »

Après la phase de planification du projet en cours, les outils servant à la mise en œuvre du programme seront élaborés et mis à l'essai en 2008-2009. RNCCan cherchera alors à établir des partenariats avec des groupes d'intervenants afin d'aider à éduquer les conducteurs en matière de sécurité et de pièges financiers et environnementaux associés aux pratiques de conduite agressive. On prévoit lancer l'initiative en 2009-2010.

Fonds supplémentaires pour la promotion de l'économie de carburant

Vous avez une excellente idée en vue d'améliorer l'économie de carburant et vous êtes à la recherche d'une contribution pour mettre en œuvre votre projet? L'initiative écoÉNERGIE pour les véhicules personnels de Ressources naturelles Canada (RNCAN) met au point une façon améliorée de faire une demande de financement de projet.

RNCAN reconnaît que les enjeux environnementaux sont désormais bien implantés dans l'esprit des Canadiens, particulièrement les changements climatiques et la pollution atmosphérique.

Procédure de financement

RNCAN fera un appel de propositions de projets afin d'aider les conducteurs canadiens à modifier leurs habitudes d'achat, de conduite et d'entretien de leurs voitures, et en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'améliorer la qualité de l'air. RNCAN a mis fin au premier volet **de ce projet** à l'automne 2007 et prévoit lancer un second volet à l'automne 2008. Voici quelques exemples de projets possibles :

- mettre à profit l'initiative de formation des conducteurs Le Bon \$ens au volant de RNCAN pour atteindre encore plus de conducteurs et d'instructeurs de conduite;
- mettre à profit l'initiative nationale Action contre la marche au ralenti de RNCAN pour inciter les Canadiens et les Canadiennes à réduire la marche au ralenti (marcheuralenti.gc.ca);
- mettre à profit la campagne nationale Gardez vos pneus en forme! Roulez mieux qui incite les Canadiens et les Canadiennes à mieux entretenir leurs pneus (pneusenforme.ca).

Qui peut faire une demande? Le financement est offert à tous les organismes non gouvernementaux, groupes communautaires et associations, centres de formation, établissements scolaires et universitaires, et organismes provinciaux, territoriaux et municipaux, pour n'en nommer que quelques-uns. Les propositions présentées doivent viser des changements de comportement qui produiront des résultats mesurables.

« Nous espérons recevoir des demandes de groupes variés, y compris ceux qui n'ont jamais fait de demande de financement à RNCAN », déclare Beverley Monnette de RNCAN.

Pour obtenir davantage d'information concernant la présentation des propositions et les critères d'évaluation, visitez le site Web vehicules.gc.ca.



Nous souhaitons recevoir vos commentaires au sujet du repère de l'instructeur

Cette édition est notre cinquième volume du bulletin *Le Bon \$ens au volant – Le repère de l'instructeur*. Nous espérons que cette publication a su éveiller votre intérêt à l'égard de ce qui se passe dans le domaine de la formation des conducteurs d'un bout à l'autre de la Transcanadienne.

Nous souhaitons recevoir vos commentaires pour faire en sorte que le bulletin *Le Bon \$ens au volant – Le repère de l'instructeur* continue d'être utile et intéressant. Faites parvenir votre courriel à Matthew Rankin à mrarkin@rncan.gc.ca pour nous faire part de ce que vous aimez et de ce qui pourrait être ajouté dans le bulletin et de ce qui pourrait être amélioré.

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*

Also available in English under the title:
Driver Educator's Newsletter – Spring 2008 Edition Volume 5

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, 2008

N° d'inventaire M27-01-2440F
ISSN 1911-4613 (Imprimé)
ISSN 1911-4621 (Électronique)



Papier recyclé