



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/AC.21/2004/10
EUR/04/5045236/10
28 janvier 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ
Bureau régional pour l'Europe

RÉUNION DE HAUT NIVEAU SUR LES TRANSPORTS,
L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ
Comité directeur du Programme paneuropéen
sur les transports, la santé et l'environnement
(Deuxième session, 29 et 30 mars 2004,
point 4.A(v) de l'ordre du jour)

«ÉCOCONDUITE» DANS LES PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE

Note liminaire des secrétariats du Bureau régional de l'OMS
pour l'Europe et de la CEE

1. Le présent document a été établi par les Pays-Bas en vue d'être soumis au Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (ci-après désigné le PPE-TSE) à sa deuxième session, les 29 et 30 mars 2004, au titre du point 4.A(v) de l'ordre du jour, intitulé «Mise en œuvre du plan de travail du Programme paneuropéen pour la période 2003-2005 – Rapport intérimaire sur la mise en œuvre des activités en cours».
2. Rédigé par VTL, institut de formation néerlandais spécialisé dans les transports et la logistique, ce document présente le programme et les conclusions d'un projet pilote sur l'amélioration de la conduite, exécuté à Riga (Lettonie) avec la participation de représentants de la Pologne, de l'Ukraine, de la Lituanie et de l'Estonie.
3. Ce projet néerlandais s'adressait en premier lieu aux hauts fonctionnaires et à l'industrie des transports, et aux spécialistes des questions de formation professionnelle dans le secteur des transports et de la logistique. Ses principaux objectifs étaient les suivants: a) encourager

l'«écoconduite» dans les programmes de préparation au permis de conduire professionnel;
b) rendre l'industrie des transports plus attentive aux possibilités de contribuer à une réduction des émissions de CO₂ en adoptant des méthodes de formation professionnelle peu coûteuses;
c) démontrer l'utilité, à bord des véhicules, des dispositifs indiquant la consommation de carburant.

4. Ce projet contribue à la réalisation de l'une des activités inscrites au plan de travail du PPE-TSE dans le domaine prioritaire relatif à la gestion de la demande et la réorientation de la répartition des modes de transport, qui s'intitule: «Amélioration du comportement des conducteurs par l'adoption à grande échelle de programmes d'«écoconduite», l'installation dans les véhicules d'instruments d'information des conducteurs, ainsi que l'adoption de mesures de gestion de la circulation et de mesures destinées à assurer le respect des limites de vitesse»¹.

5. À sa première session, les 10 et 11 avril 2003, le Comité directeur avait pris note de cette proposition de projet et accueilli favorablement les activités prévues dans ce domaine².

6. À sa deuxième session, le Comité directeur voudra sans doute examiner de manière plus approfondie le programme et les conclusions du projet pilote décrit dans le présent document, s'il y a lieu de l'inclure dans le programme de travail du PEP pour 2003-2005, et enfin s'il lui est possible de le développer et d'en étendre l'application au niveau paneuropéen.

* * *

¹ ECE/AC.21/2002/9-EUR/02/5040828/9, annexe I, action II.5

² ECE/AC.21/2003/6-EUR/03/5040828/6, par. 28.

Annexe

Écoconduite dans les pays d'Europe centrale et orientale

Rapport final, présenté par VTL, décembre 2003

1. INTRODUCTION

En raison de la diminution des réserves en combustibles fossiles et des préoccupations suscitées à l'échelle mondiale par l'effet de serre des émissions de CO₂, on attache aujourd'hui une grande importance à la réduction de la consommation de carburant dans les transports routiers. Aujourd'hui comme demain, les problèmes les plus graves posés par la circulation sont et seront les accidents et les atteintes à l'environnement. Sur un plan écologique, le principal problème réside dans l'augmentation des émissions de dioxyde de carbone, conséquence inévitable de toute combustion. Ces émissions sont à l'origine de l'effet de serre, c'est-à-dire d'un réchauffement progressif du climat.

Depuis le début des années 70, on fait beaucoup d'efforts pour que les véhicules consomment moins de carburant. La consommation n'est cependant pas seulement fonction des caractéristiques d'un véhicule mais aussi et surtout du style de conduite sur lequel il est possible d'agir de diverses façons.

Les préoccupations concernant l'environnement et la santé sont désormais de mieux en mieux intégrées dans la politique des transports, comme en témoigne la déclaration ministérielle adoptée le 5 juillet 2002 à l'issue d'une réunion de haut niveau organisée conjointement par la CEE et le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe. C'est à cette occasion qu'un programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) a été adopté pour regrouper et axer les activités de ces deux organes sur les priorités suivantes:

- Intégration des questions d'environnement et de santé dans les politiques des transports;
- Évolution de la demande de transport vers une mobilité plus acceptable sur le plan écologique;
- Problèmes relatifs aux transports urbains.

L'une des activités concrètes du PPE-TSE (point 2.5) porte sur l'«Amélioration du comportement des conducteurs par l'adoption à grande échelle de programmes d'«écoconduite», l'installation dans les véhicules d'instruments d'information des conducteurs, ainsi que l'adoption de mesures de gestion de la circulation et de mesures destinées à assurer le respect des limites de vitesse». Le présent projet s'inscrit dans cette démarche. Il peut être considéré comme une contribution des Pays-Bas à la réalisation de cette activité. Il constitue une première étape pragmatique vers l'amélioration du comportement des conducteurs dans un cadre paneuropéen.

L'intégration des préoccupations environnementales dans la politique des transports apparaît non seulement dans le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement mais aussi dans un nouvel instrument, la Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil *relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement CEE n° 3820/85 du Conseil ainsi que la Directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la Directive 76/914/CEE du Conseil*³.

Ce projet a été réalisé à Riga (Lettonie) en coopération étroite avec le Ministère letton des transports et le syndicat patronal des transporteurs routiers internationaux Latvijas Auto. Des observateurs de la Pologne et de l'Ukraine étaient présents, et, au cours du séminaire, des représentants de la Lituanie et de l'Estonie ont apporté leur contribution.

2. CONTEXTE DU PROJET

2.1 Le cadre letton

Le Centre national letton des transporteurs routiers a été inauguré officiellement en octobre 1998 par le Président de Latvijas Auto, syndicat patronal de l'industrie des transports, et par l'Ambassadeur des Pays-Bas à Riga. La création de ce centre de formation professionnelle est l'un des aboutissements du projet de Latvijas Auto sur l'amélioration des transports routiers dans ce pays mené par un consortium constitué par NEA, VTL et CBR/CCV et financé par Senter. Ce projet comportait également un volet «Formation des formateurs» axé principalement sur les directives européennes relatives aux permis de conduire.

Le personnel de Latvijas Auto, le Ministère des transports de Lettonie et des professionnels du transport longue distance avaient participé, début 2001, à des ateliers organisés par CBR et VTL en vue d'établir de nouvelles normes de formation à la conduite à l'échelle européenne. Cette initiative avait été prise sur les instances de l'Union internationale des transports routiers (IRU). La participation d'entrepreneurs des transports avait été très large. En 2002, la Direction de la sécurité routière et le Ministère des transports de la Lettonie ont demandé une assistance technique en vue d'affiner le système officiel de formation et d'examen des conducteurs. Ce projet, mené à bien par CBR et VTL, a été financé par le Gouvernement néerlandais.

D'une manière générale, on pourrait dire que l'infrastructure mise en place pour la formation professionnelle des conducteurs et l'examen du permis de conduire est conforme aux règles et critères de qualité de l'Union européenne. La sécurité routière est l'une des priorités du Programme national de développement des transports. L'idée qu'une conduite avisée ne consistait pas seulement à tenir le volant ayant fait son chemin, le moment semblait bien choisi pour introduire ce que l'on peut appeler le Nouveau style de conduite, qui repose sur quatre mots clefs: économie, sécurité, rationalité et prévention.

³ Directive 2003/59/CE.

La première étape a consisté à dresser le bilan de la situation dans le pays sur les plans de l'environnement, de la sécurité routière et des transports. Cette mission d'investigation s'est déroulée du 1^{er} au 5 octobre. L'intention était également de mobiliser les partenaires lettons et de préparer le séminaire prévu fin octobre. Une réunion s'est tenue à Riga entre le Ministère des transports, la Direction de la sécurité routière (CSDD) et Latvijas Auto. Le Ministère des transports s'est montré largement disposé à donner le plus grand retentissement possible au concept d'«écoconduite» dans l'industrie des transports. Pour que le représentant néerlandais en Lettonie soit informé, l'Ambassadeur des Pays-Bas a été contacté. Le Directeur de projet a eu des entretiens fructueux avec un représentant de RCN Conti, société ayant pour mission «d'offrir à l'industrie des transports les solutions les plus efficaces en matière de gestion des flottes et de logistique». Les systèmes d'observation de la consommation de carburant sont l'une des solutions ainsi proposées. Le représentant a manifesté beaucoup d'intérêt pour la diffusion du concept d'écoconduite en Lettonie.

On pourrait dire d'une manière générale qu'au cours de cette mission de prospection les étapes préalables à l'introduction de l'écoconduite en Lettonie – sensibilisation des partenaires et obtention de certains engagements – ont été franchies avec succès.

2.2 La Directive 2003/59/CE

Cette directive européenne prescrit la formation obligatoire des conducteurs professionnels transportant des marchandises ou des personnes par la route. Elle vise à améliorer la qualité des services offerts par les conducteurs, à rendre la profession à la fois plus respectée et plus attrayante, à améliorer la sécurité routière et à faciliter le libre déplacement des travailleurs. À ce jour, très peu de conducteurs ont reçu une formation professionnelle qui leur confère les connaissances et qualifications nécessaires pour pouvoir faire face à tous les aléas de leur métier. Ce n'est qu'en France et aux Pays-Bas que la loi prescrit une formation professionnelle pour les conducteurs de métier.

Cette directive prend également en considération les questions d'environnement et de santé: *«... Les exigences minimales à respecter dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue concernent les règles de sécurité à respecter pendant la conduite et lorsque le véhicule est à l'arrêt. Le développement de la conduite préventive (anticipation des dangers, prise en compte des autres usagers de la route), qui va de pair avec la rationalisation de la consommation de carburant, aura des effets positifs aussi bien pour la société que pour le secteur des transports routiers lui-même».*

Cette directive doit être appliquée par tous les États membres de l'UE, nouveaux membres compris. Il va sans dire que son application peut avoir une incidence considérable sur la réduction des émissions de CO₂.

À l'article 7 de cette directive, «formation continue», dispose ce qui suit: *«La formation continue consiste en une formation permettant aux titulaires du CAP visé à l'article 6 ainsi qu'aux conducteurs visés à l'article 4 de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur fonction, en mettant un accent spécifique sur la sécurité routière et la rationalisation de la consommation de carburant».*

D'après ce qui s'est fait les années précédentes, VTL devrait fournir son assistance technique pour l'application de cette directive en Lettonie.

3. LE PROJET DE DÉMONSTRATION

3.1 Approche

Ce projet se conçoit comme un projet pilote, c'est-à-dire comme une opération de démonstration. Il a été réalisé à Riga (Lettonie) avec le concours du Ministère des transports et celui de l'industrie des transports.

Objectifs:

- Encourager l'«écoconduite» dans les programmes de préparation au permis de conduire professionnel;
- Rendre l'industrie des transports attentive aux possibilités de contribuer à la réduction des émissions de CO₂ en adoptant des méthodes de formation peu coûteuses;
- Démontrer l'utilité, à bord des véhicules, des dispositifs indiquant la consommation de carburant.

Groupes cibles:

- Les hauts fonctionnaires de la Lettonie, de la Pologne et de l'Ukraine;
- L'industrie des transports (patronat);
- Les spécialistes des questions de formation dans le secteur des transports et de la logistique.

Pour la réalisation du projet, les compétences et l'expérience de VTL, un institut de formation néerlandais qui met au point et fournit des programmes d'écoconduite, ont été combinées à celles de NOVEM (Organisation néerlandaise de l'énergie et de l'environnement), qui participe au réseau européen pour l'écoconduite. Il en est résulté un programme divisé en deux grandes parties: une première journée axée sur une initiation des instructeurs chargés du perfectionnement professionnel des conducteurs à l'écoconduite et une deuxième journée consacrée à un séminaire animé par des intervenants représentant des instances gouvernementales et des milieux professionnels. La composante professionnelle a été renforcée par la participation de représentants lituaniens et estoniens.

3.2 Contenu

3.2.1 Initiation des instructeurs chargés des cours de perfectionnement à l'écoconduite

La première journée se divise en trois parties:

- Une partie véritablement pratique: chaque instructeur (potentiel) effectue un parcours dans un camion équipé d'un économètre (indicateur de consommation de carburant);
- Un cours théorique sur l'écoconduite;
- Un cours sur la communication.

Première partie

Un camion a été aménagé avec le concours de Latvijas Auto et, grâce aux contacts avec Siemens VDO (Amsterdam), un économètre a été installé. Les spécialistes de chez VTL ont effectué plusieurs parcours avec les instructeurs, qui avaient été sélectionnés par Latvijas Auto, la Direction de la sécurité routière et des compagnies de transport. L'impression générale a été la suivante:

- Anticipation insuffisante des diverses conditions de circulation;
- Tendance à trop monter les régimes sur des rapports de démultiplication trop bas;
- Tendance à freiner brusquement;
- Tendance à ne pas tirer parti de l'énergie cinétique acquise par le camion.

Les participants ont éprouvé quelques difficultés avec la boîte de vitesses semi-automatique du camion Iveco. À l'exception de deux d'entre eux, tous étaient des conducteurs peu expérimentés. Pour obtenir leur permis de conduire, ils n'avaient acquis une formation que sur des camions de plus faible tonnage. Le temps qui leur a été nécessaire pour se familiariser avec le camion, la remorque et la boîte de vitesses a été supérieur à la moyenne. Les participants comprenaient peu l'anglais mais certains ne parlaient que l'allemand. L'instructeur a dû parfois communiquer avec eux par le truchement d'autres participants. Il ne disposait que d'une liste des termes courants tels que «droite», «gauche» ou «freins» en letton. Le camion n'ayant malheureusement pas été disponible le deuxième jour, un seul stagiaire a pu subir l'épreuve de conduite après avoir suivi la formation théorique.

Trajet retenu pour le parcours initiation à l'écoconduite:

On avait choisi dans la zone urbaine de Riga un parcours comportant de nombreux feux de circulation et ronds-points, puis, en dehors de la ville, un secteur vallonné avec des routes de campagne et enfin un tronçon d'autoroute, si bien que toutes les configurations de circulation étaient couvertes. Deux participants effectuaient chacun une partie du trajet, échangeant leur place à mi-parcours.

L'itinéraire était le suivant:

- Départ du centre de formation professionnelle de Latvijas Auto;
- Skaistkalnes iela;
- Bauskas iela;
- Ulmana Gatva;
- Krasta iela;
- Slavu iela;
- Darzciema iela;
- G. Astras iela;
- Lielvārdes iela;
- Brīvības iela.

SORTIE DE RIGA

- Autoroute A4 jusqu'à Salaspils;
- Retour à Riga par la P6.

RETOUR À RIGA VIA

- Maskavas iela;
- Krasta iela;
- Ulmana Gatva;
- Bauskas iela;
- Arrivée au centre de formation professionnelle de Latvijas Auto.

Deuxième et troisième parties

La partie théorie et compétences en matière de communication a été assurée à la fois par des exposés classiques (exposés PP) et par un jeu de rôles. L'exposé du spécialiste s'articulait en fait sur les quatre règles d'or de l'écoconduite:

- Conduire à un régime relativement bas;
- Atteindre rapidement sa vitesse de croisière;
- Changer de rapport au bon moment;
- Anticiper les conditions de circulation.

Outre ces règles d'or, le programme s'inscrit dans un effort de diffusion de l'écoconduite en Europe, c'est-à-dire:

- Promouvoir en tant que l'un des piliers d'un système de transport durable un style de conduite à haut rendement énergétique adapté à la technologie des moteurs modernes;
- Diffuser les techniques de l'écoconduite chez les conducteurs européens;
- Intégrer autant que possible les techniques d'écoconduite dans les programmes des auto-écoles d'Europe.

Le volet portant sur les compétences en matière de communication mettait l'accent sur un aspect essentiel: ne pas perdre de vue que des conducteurs professionnels expérimentés peuvent se montrer sceptiques à l'idée d'un programme de formation, dans lequel ils peuvent voir:

- Une perte de temps, parce qu'ils estiment déjà tout savoir;
- Une menace pour leur emploi, du fait que des employeurs vont jauger leurs capacités et pourraient avoir en arrière-pensée une réduction d'effectif;
- La prétention d'un profane à leur apprendre leur métier.

Cette partie a donc été essentiellement consacrée à montrer aux instructeurs comment établir leur crédibilité au début du programme de formation à l'écoconduite.

3.2.2 Séminaire

La participation de la Lituanie et de l'Estonie s'est révélée très utile. Dans ce domaine, ces deux pays ont quelques mois d'avance, et ils ont pu mettre en garde contre certaines erreurs à éviter dans l'initiation à l'écoconduite. À l'issue des travaux, la télévision nationale a interviewé certains experts, ce qui a assurément accru l'impact du Séminaire.

3.3 Résultats

Les buts définis au départ ont été atteints. Sept instructeurs ont suivi la formation à l'écoconduite. De plus, l'industrie des transports a mieux pris conscience des possibilités de contribuer à la réduction des émissions de CO₂. Les observateurs de la Pologne et de l'Ukraine ont exprimé par écrit leur souhait de voir l'expérience s'étendre et qu'un projet pilote soit réalisé dans leur pays en vue d'introduire l'initiation à l'écoconduite dans la préparation au permis de conduire professionnel.

Ce projet pilote a été mené suivant l'approche matricielle des cadres logiques.

Recruter suffisamment d'instructeurs (potentiels) s'est révélé un véritable défi. Au lieu de 12 instructeurs, 7 seulement ont participé, mais cela n'a eu aucune incidence sur le résultat global.

4. DIFFUSION

Ce projet pilote a été mené en Lettonie pour des raisons pratiques. Les infrastructures offertes par le pays en matière de transport et de formation étaient familières à VTL. La Lettonie se trouve au milieu des États baltes et on s'y rend aisément depuis le Bélarus, l'Ukraine et la Fédération de Russie. La portée des résultats du projet dans le long terme sera assurée par l'intégration du programme d'initiation à l'écoconduite dans la formation professionnelle des conducteurs de camions de Lettonie et par l'intégration de ce programme dans la formation des examinateurs.

Des représentants des centres de formation de Latvijas Auto, syndicat patronal de Lettonie, ont participé au groupe de travail sur la formation professionnelle dans le secteur des transports organisé par l'IRU. Lors de sa réunion annuelle, cet organisme s'est employé à faire largement connaître les résultats du projet. Tous les pays membres de la CEE participent à ce groupe de travail et VTL est membre du Comité de direction.

En outre, beaucoup de pays de l'UE sont membres d'EuroTra, association européenne de formation dans le domaine des transports. EuroTra représente 20 grands centres de formation professionnelle de ce secteur, répartis dans 15 pays. EuroTra a été créée pour répondre à la nécessité, de plus en plus forte pour les organismes de formation professionnelle du secteur des transports et de la logistique, de mettre en place des programmes de formation à l'échelle internationale. Depuis sa création, EuroTra est parvenue à constituer tout un réseau d'organismes de formation et à coopérer à divers programmes européens portant sur la mise au point conjointe et l'échange de programmes de formation professionnelle. VTL assure la présidence d'EuroTra.

GLOSSAIRE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

CBR = The Central Driving Test Organisation (Pays-Bas)

CBR est un organisme néerlandais spécialiste de la sécurité routière. Il fournit des services dans le domaine des transports et de la sécurité routière dans toute l'Europe et même au-delà.

Contact:

P.C. Bountenslaan 1
2283 GT Rijswijk (ZH)
P.O. Box 5301, 2280 HH Rijswijk (ZH)
Pays-Bas
Téléphone: (+31) (0) 70-372 05 00
Télécopie: (+31) (0) 70-372 05 99
www.cbr.nl

CCV = Fait partie de CBR. CCV est un centre de référence en matière de sécurité routière, qui offre ses compétences par des conseils en matière d'organisation et de formation comme, par exemple, pour la structure des systèmes d'épreuve.

Contact:

CCV Training Advice Transport Sector
P.C. Boutenslaan 1
2283 GT Rijswijk (ZH)
P.O. Box 1810, 2280 DV Rijswijk (ZH)
Pays-Bas
Téléphone: (+31) (0) 70-372 07 00
Télécopie: (+31) (0) 70-372 07 99

NEA = Institut international indépendant se consacrant à la recherche et à la formation professionnelle dans le domaine des transports, de la circulation, de la logistique, de la mobilité et de la sécurité routière. Ses activités consistent essentiellement en recherche, analyse, gestion de projets, consultation et formation, sur place et à l'étranger. Ses services reposent sur une somme unique d'expérience, de réseaux, de connaissances détaillées et de données concernant différents marchés.

Contact:

Sir Winston Churchillaan 297
NL-2288 DC Rijswijk
P.O. Box 1969
NL-2280 DZ Rijswijk
Pays-Bas
Téléphone: +31 70 39 88 388
Télécopie: +31 70 39 54 186
www.neal.nl

Senter = Organisme gouvernemental néerlandais assurant la mise en œuvre des programmes publics dans les domaines de la promotion des exportations, des investissements à l'étranger et de la collaboration internationale pour l'économie et l'environnement.

www.senter.nl

VTL

VTL est l'établissement spécialisé de formation professionnelle des Pays-Bas dans le secteur des transports et la logistique. Il assure la formation et l'orientation professionnelles des salariés, des cadres et des entrepreneurs. VTL met au point, en concertation et en coopération étroite avec les milieux professionnels, tout un éventail de cours de formation professionnelle qui sont en prise directe avec la demande du marché. Sa priorité est un fonctionnement optimal du marché du travail, dans l'intérêt de la profession et des employeurs. En tant que centre national de référence en matière de formation et d'orientation professionnelles et de marché du travail dans le secteur des transports et de la logistique, VTL assume la responsabilité de la supervision de la formation en cours d'emploi (anciennement l'apprentissage) pour différents métiers de la branche (magasiniers ou chauffeurs de camions par exemple). VTL est l'un des principaux partenaires d'EuroTra, association européenne de formation professionnelle dans le domaine des transports, (réseau européen d'organismes de formation professionnelle du secteur).

Contact:

Anthonie van Leeuwenhoekweg 8 2408 AM

Postbus 112

2400 AC ALPHEN A/D RIJN

Pays-Bas

Téléphone: 0900 1442 (€ 0,10/minute)

Télécopie: 0172 – 43 18 14

E-mail: info@vtl.nl

www.vtl.nl
