

Proposition présentée par les députés:

M^{mes} et MM. Sylvia Leuenberger, Morgane Gauthier, Esther Alder, Christian Bavarel, Anita Frei, David Hiler, Antonio Hodgers, Michèle Künzler, Ueli Leuenberger, Anne Mahrer, Ariane Wisard-Blum

Date de dépôt: 30 mai 2002

Messagerie

Proposition de motion concernant la conduite Eco-Drive

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant:

- que la loi sur le CO₂, adoptée au printemps dernier par le Parlement fédéral, prévoit que les émissions de CO₂ dues aux carburants doivent être réduites de 8 % ;
- que Genève s'est engagée, en adoptant le Concept cantonal de la protection de l'environnement, à réduire de 10% les émissions de CO₂ à l'horizon 2010 (par rapport à la valeur de 1990) ;
- qu'une réduction de polluants peut être atteinte en évitant le gaspillage au volant, c'est-à-dire en adoptant une conduite écologique;
- que les nouvelles dispositions fédérales sur la circulation routière rendent des cours de conduite obligatoires pour l'obtention du permis de conduire ;

invite le Conseil d'Etat

1. à soutenir l'introduction des connaissances sur la conduite Eco-Drive dans la matière d'examen pratique et théorique pour le permis de conduire ;
2. à encourager l'introduction de l'enseignement de l'Eco-Drive dans la formation continue des moniteurs ;
3. à promouvoir ce type de conduite par une large campagne d'information, en collaboration avec les milieux concernés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Tous les jours il est possible d'observer, si l'on est à pied ou à vélo, un automobiliste, un chauffeur de poids lourds ou un motocycliste qui laisse tourner son moteur inutilement ou qui roule de façon tout à fait inadaptée aux conditions de la route (vitesse exagérée, accélération forcée, freinage tardif, etc.).

Ce qui fait au bout du compte des milliers de m³ de gaz d'échappement renvoyés inutilement dans l'atmosphère. On ne peut pas nier l'influence négative de ces gaz sur l'effet de serre et la pollution atmosphérique. Sans oublier les risques d'accidents qu'engendre ce type de conduite pour la population.

Or, il existe une technique, l'Eco-Drive ou conduite écologique, pour modifier ces façons de conduire inadaptées.

Eprouvée, promue et réalisée par l'Office fédéral de l'énergie, cette technique donne des règles de comportement pour rouler de manière plus sûre, confortable, économique et *surtout en réduisant autant que possible le gaspillage d'énergie*. Pour modifier dans ce sens le comportement des conducteurs, il s'avère nécessaire de prendre des mesures de deux ordres :

- d'une part, il faut **sensibiliser** toute la population en général, lui faire savoir qu'il est possible de conduire autrement et lui faire connaître le système de conduite Eco-Drive. Pour cela, une large **campagne d'information** est nécessaire, qui devrait être menée par le département rapporteur en collaboration avec les milieux concernés ;
- d'autre part, de manière plus ciblée, il est également indispensable de **s'adresser directement aux élèves conducteurs**, par le biais des **cours et de l'examen de conduite**, ainsi qu'aux moniteurs en particulier par la formation initiale et continue.

Actuellement, la loi fédérale sur la circulation routière est en révision. Dans sa nouvelle mouture, il est proposé que soient introduits des cours de conduite obligatoire pour l'obtention du permis de conduire.

C'est l'occasion idéale pour apprendre aux nouveaux conducteurs des modes de conduite écologiques et également pour former les moniteurs d'auto-école à ces pratiques qu'ils connaissent déjà certainement, mais qu'ils

n'ont pas l'obligation d'appliquer et auxquelles ils ne sont pas tous sensibilisés.

Mais il ne faut jamais oublier que la conduite la plus Eco-Drive est celle qui consiste à se déplacer à pied, à vélo ou en transports publics... !!!

Aussi, Mesdames et Messieurs les députés, nous vous remercions de bien vouloir accepter cette motion et la renvoyer au Conseil d'Etat.

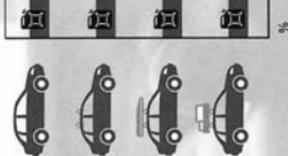
**Accélérez
intelligem-
ment.**



ECO-DRIVE®

Quality Alliance

**Economiser du
carburant avant
de conduire.**



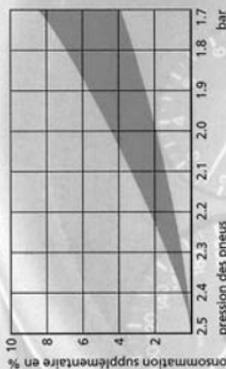
**Chargement
du toit**

Consommation à
120 km/h

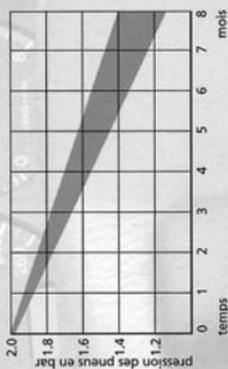
%

**Consommation de
carburant**

- selon différentes pressions des pneus
- largeur de la bande = influence du type de pneu et de la vitesse



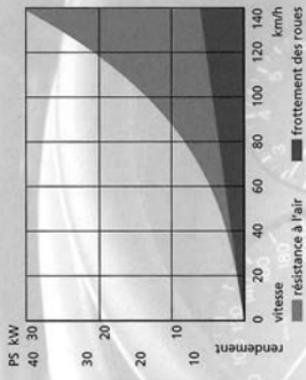
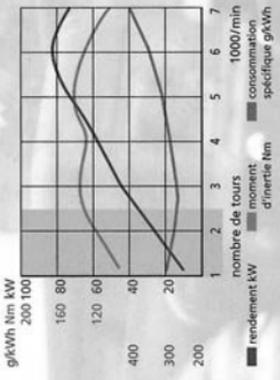
Perte d'air



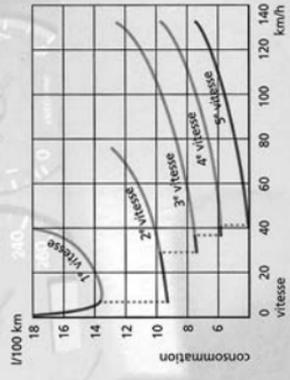
Cylindrée 1.6 l

Economiser en roulant.

Résistances



Choix de la vitesse et vitesse de conduite



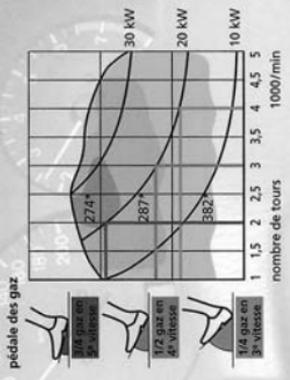
Enfoncer 3/4 de la pédale des gaz est correct.

Trajet de montagne à 60 km/h

pédale des gaz	vitesse	nombre de tours /min	consommation l/100 km
3/4 gaz	8	1200	25.8
1/4 gaz	5	1300	9.8
1/2 gaz	7	1600	30.7
1/4 gaz	4	1500	11.5
1/4 gaz	6	2200	33.3
1/4 gaz	3	2200	13.1

Aire de consommation

*Consommation de carburant en g/kWh pour une puissance requise de 20 kW



A chaque question, une réponse.

1. Ecarter de la voiture les objets inutiles.
2. Contrôler la pression des pneus.
3. Démonter immédiatement après emploi les porte-bagages et porte-à-àkis.
4. Démarrer sans donner de gaz.
5. Accélérer franchement à bas régime en enfonceant la pédale des gaz au $\frac{3}{4}$.
6. Passer rapidement la vitesse supérieure.
7. Toujours rouler avec la vitesse la plus haute possible. Cela ménage les nerfs et la mécanique, et économise du carburant.
8. Regarder au loin pour éviter les freinages inutiles.
9. Ne jamais laisser tourner inutilement le moteur.
10. La patience et la tolérance sont des marques de professionnalisme!

Dix conseils pour pros.



tcs

Touring Club Suisse

Alex Da-Rin
Chemin de Blandonnet 4
Case postale 820
CH-1214 Vernier
Tél. +41 22 417 23 93
Fax +41 22 417 23 92
adarin@tcs.ch
www.tcs.ch

La Quality Alliance Eco-Drive® est une association qui promeut et diffuse la technique Eco-Drive®. Elle fixe les standards Eco-Drive®, certifie les cours de formation, contrôle la formation et assure le maintien de la qualité de la marque Eco-Drive®.

La Quality Alliance Eco-Drive® est un partenaire certifié de SuisseEnergie.

ECO-DRIVE

Quality Alliance

Quality Alliance Eco-Drive®
c/o ecomprocess
Leonhardshalde 21
CH-8001 Zurich

Tel. +41 1 268 50 80
Fax +41 1 268 50 90
info@eco-drive.ch
www.eco-drive.ch

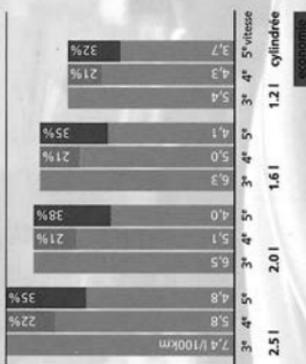
Les quatre règles d'or d'Eco-Drive®

1. Rouler avec le rapport le plus élevé possible et à bas régime.
2. Accélérer franchement.
3. Passer rapidement la vitesse supérieure (à 2000 - 2500 tours/min au plus), rétrograder tardivement.
4. Conduire soigneusement en anticipant, éviter les freinages et les changements de vitesse inutiles.



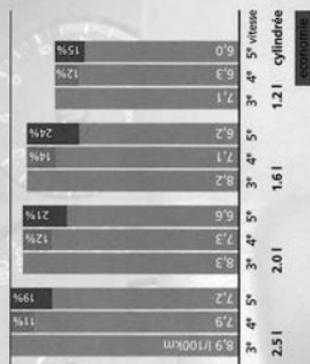
Conduite constante à 50 km/h

Sur une automatique :
A vitesse constante de 60 km/h, la position «3» consomme 20% de benzine en plus que la position «Drive».



Les effets sont mesurables.

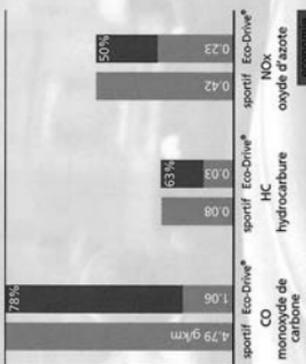
Accélération 50 - 80 km/h en même temps



Diminuer les émissions.

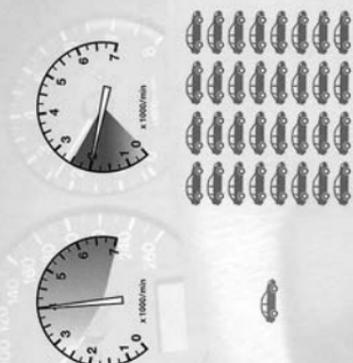
Diminution des émissions de substances nocives grâce à Eco-Drive®

Mesures du TNO (Hollande) sur 15 voitures.



Emission de bruit

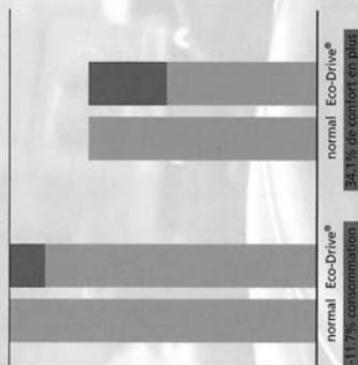
32 voitures individuelles à 2000 tours/minute font autant de bruit qu'une seule voiture à 4000 tours/minute (seulement le bruit du moteur).



Avantages du mode de conduite Eco-Drive®.

Effets d'une formation ciblée continue

Evaluation d'Eco-Drive® par l'Office fédéral de l'énergie



Eco-Drive® est économique

- Economies pour conducteurs non professionnels : 110 Fr./an
- Payback pour conducteurs professionnels : presque 1,5 an

Problèmes de moteur

Réponses du Dr. H. Oetting, responsable du développement des moteurs et de la transmission chez Volkswagen SA.

Une technique en mutation.

Le moteur devient « paresseux »

- Les objections de certains conducteurs comme par exemple «le moteur devient paresseux» proviennent du temps où la qualité du carburant était mauvaise et conduisait à des dépôts dans le carburateur et sur les soupapes.

Une usure plus élevée

- «Une usure plus élevée» a lieu lorsque le moteur est froid et le nombre de tours minute est élevé. Passer rapidement la vitesse supérieure ne pose aucun problème, car la lubrification est suffisante quel que soit le régime du moteur.

Refroidissement insuffisant du moteur

- «Un refroidissement insuffisant du moteur» peut survenir autrefois, lorsque les ventilateurs du radiateur étaient encore propulsés mécaniquement par le vilebrequin. Aujourd'hui, ils sont actionnés électriquement – enclenchés par des éléments thermiques – et refroidissent le moteur lorsque la ventilation naturelle engendrée par le mouvement du véhicule ne suffit pas.

De trop grandes pressions sur le moteur par chargement

- «De trop grandes pressions sur le moteur à bas régime» n'est pas un argument correct. Les moteurs modernes sont positionnés de telle sorte qu'on pourrait rouler constamment à 1000 tours/min à plein chargement.

Pas assez de pression d'huile à bas régime

- Les pompes à huile sont conçues de telle sorte que l'alimentation en huile est toujours assurée, même à bas régime.