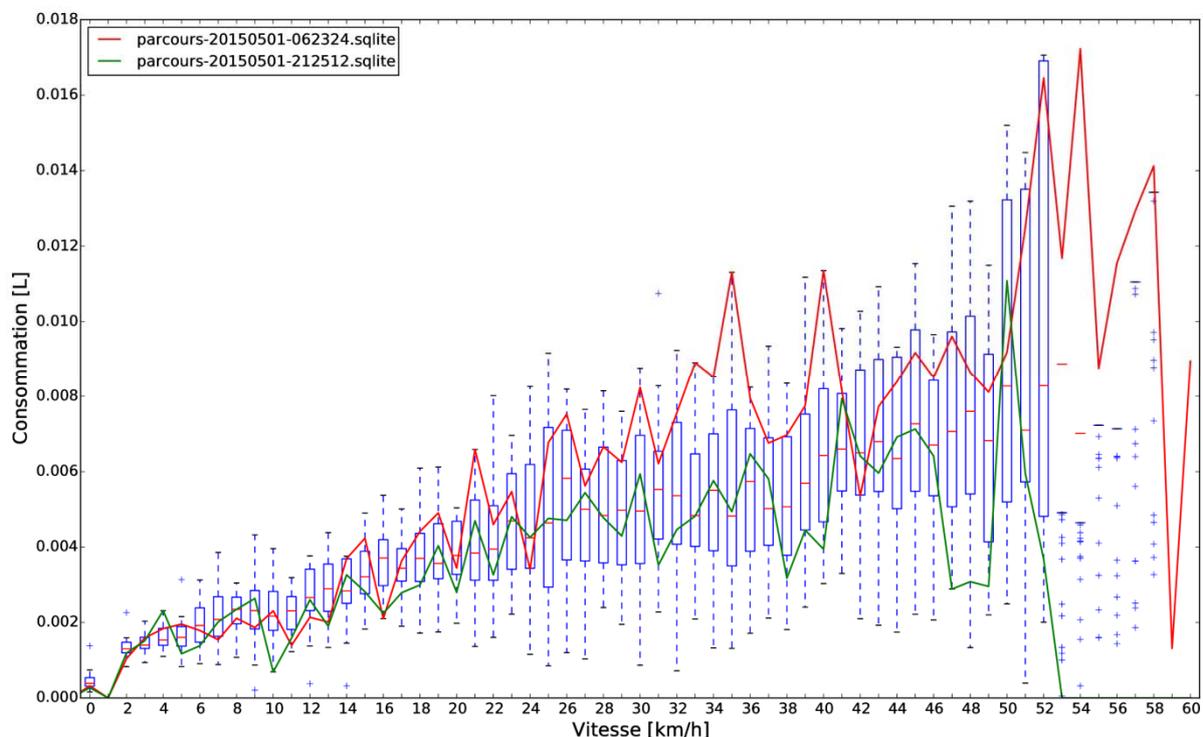


EcoDrive_TPF : Résumé

Nous avons installé dans un autobus un système d'acquisition de données. Il a récolté des informations depuis des capteurs installés spécifiquement (accéléromètres, GPS, ...) et d'autres depuis le *bus de terrain FMS* de l'autobus.

On a pu comparer des trajets effectués par différents conducteurs avec différentes manières de conduire. On a pu ainsi identifier les consommations de carburant, utilisations des freins et du ralentisseur en fonction de la vitesse de translation et de la localisation géographique.

On a pu par exemple comparer plusieurs conducteurs sur le même trajet dans les mêmes conditions de climat, d'encombrement de routes et de quantité d'usagers. On a mis en évidence deux d'entre eux : « rouge » et « vert ».



On voit bien que le conducteur « rouge » a plus consommé dans les vitesses supérieures à 25 km/h. Cela s'est soldé par 1,5 litres de consommation supplémentaire – par rapport au total de 4 litres du conducteur « vert » – pour un trajet de 7 km, avec un temps de parcours réduit de quelques dizaines de secondes seulement. En conduisant « pied léger » au-delà de 30 km/h, le chauffeur peut ainsi économiser du carburant sans pénaliser le respect de l'horaire. Les brèves incursions au-delà de 50 km/h ont peu d'incidence sur la durée du trajet, mais beaucoup sur la consommation totale. Les mesures systématiques ont été soutenues par les explications liées à la physique du véhicule.

On peut ainsi comparer un conducteur à lui-même et à ses collègues. Par des mesures systématiques sur les véhicules, on espère faire évoluer le comportement par rapport à l'accélérateur et au ralentisseur, et ainsi diminuer la consommation de carburant et l'usure des plaquettes et disques de frein.