

Les Plans de Mobilité



Un levier essentiel dans la problématique "Air et Climat"



Il est dorénavant avéré qu'une action intégrée "air et climat" nécessite une réelle "gouvernance mobilisatrice". Par là, il ne faut pas entendre seulement réglementation et contrainte, mais aussi prise de conscience et incitation. Les Plans de Mobilité, PDE², PDA³ et autres PDIE⁴ s'inscrivent tout à fait dans cette perspective. A côté de l'habitat, les transports constituent un champ d'action majeur pour l'amélioration de la qualité de l'air et la lutte contre le changement climatique. Comme dans l'habitat, l'information, l'exemplarité et les incitations financières sont les ressorts privilégiés des plans de mobilité. Ceux-ci méritent cependant d'être encore mieux promus et développés. C'est pourquoi l'ASPA - qui s'est engagé avec succès dans son propre PDE - a choisi d'ouvrir ce dossier, pour évoquer son expérience, mais aussi donner la parole à d'autres qui, en Alsace, ont mis en place des plans de mobilité.



LA COMPAGNIE DE L'AIR

Si beaucoup de Plans de Mobilité, suscités par la Loi SRU 2000 et pas forcément à première visée environnementale, ont été initiés en Alsace à partir de 2004, ce n'est pas tout à fait par hasard. En tout cas pour les membres de la "Compagnie de l'Air" dont fait partie l'ASPA. Tout est parti du groupe de travail "communication" du PRQA (Plan Régional pour la Qualité de l'Air) et du plan communication élaboré par ce groupe en 2002. Conscient de la nécessité de poursuivre en encadrant ses actions, le groupe a décidé de se constituer en une entité permanente sous l'égide du Conseil Régional : la Compagnie de l'Air. En 2004, ses 25 membres, publics et

Genèse d'une dynamique

privés, représentant plus de 20.000 salariés, collectivités, institutions et entreprises, signent une Charte d'engagement pour la Qualité de l'Air en Alsace en 9 points. En 2006, cette Charte est renouvelée pour 5 ans (2007-2011) et comporte désormais 12 points, 12 actions que les membres s'engagent à mettre en œuvre, sachant qu'il appartient à chacun de définir les modalités de son engagement et d'en prendre en charge le coût. Parmi ces 12 points, le point 9 concerne les plans de mobilité. Cependant 6 autres points - sensibilisation, information, organisation de manifestations, mise en place de parcs à vélos, de parcs de transports moins polluants et contrôle anti-pollu-

tion - soit 7 sur 12 touchent, de près ou de loin, à la question des transports.

A ce jour, 9 plans de mobilité ont été mis en œuvre par les membres de la Compagnie de l'Air. Près de 2000 personnes (soit 10% des employés) bénéficient d'aides financières pour prendre les transports en commun, 600 autres personnes pratiquent le co-voiturage et 1080 empruntent les vélos de service mis à leur disposition. Une dynamique que la Compagnie de l'Air souhaite développer, notamment en se tournant vers d'autres partenaires, publics et privés, pour les accueillir et partager son expérience, tant sur les plans de mobilité que sur les autres points de sa charte.

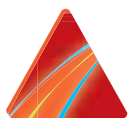
POLLUTIONS ET TRANSPORTS ROUTIERS

Un impact qui demeure majeur



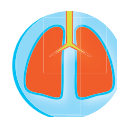
En Alsace, le secteur des transports représente 58% de la consommation de produits pétroliers⁴ et 25% des émissions de gaz à effet de serre (ASPA année de référence 2003 v 2004 v3)

Les déplacements domicile-travail et professionnels comptent pour près de 50% des trajets effectués en milieu urbain. En Alsace, c'est 70% de la population active qui a recours à la voiture pour se rendre au travail ; ce chiffre est même plus important (80%) lorsque le travailleur se déplace dans une autre commune que son lieu de résidence. Outre la pollution atmosphérique, les transports liés aux activités économiques ne sont pas sans conséquence pour l'entreprise et ses salariés : coûts financiers, mais aussi, santé, stress ou sécurité...



→ Les améliorations attendues ne sont pas au rendez-vous

Concernant les transports routiers, l'évolution de la pollution de l'air dans les prochaines années ne présente pas les améliorations attendues - et parfois annoncées - en Alsace, comme ailleurs. Les causes en sont multiples. L'augmentation du trafic : les kilomètres parcourus en France croissent de 2% par an depuis l'an 2000. La diésélisation du parc automobile a entraîné une augmentation des particules fines. Le dioxyde d'azote stagne par la conjugaison de facteurs liés au renouvellement lent du parc automobile (les véhicules les plus récents sont encore peu répandus) et des performances de réduction plus difficiles à obtenir (interférence du filtre à particules). Enfin, la généralisation des systèmes de climatisation dans les véhicules serait responsable d'une augmentation de 15% des émissions de GES.



CÔTÉ SANTÉ...

L'impact sanitaire lié aux transports va dépendre du polluant pris en compte, de la dose reçue. Le dioxyde d'azote est un gaz irritant provoquant des gênes respiratoires tandis que certains composés organiques volatils peuvent être cancérogènes. A fortes concentrations, des irritations du nez, des yeux ou de la gorge sont perceptibles avec les particules et les oxydes d'azote. Pour des durées d'exposition plus longues, à des doses plus faibles mais répétées, des études épidémiologiques ont montré que la pollution urbaine entraîne une augmentation des risques de mortalité cardiovasculaire, une diminution de la capacité respiratoire et une diminution de l'espérance de vie.

A NOTER : Les dernières études montrent que les personnes les plus exposées sont les automobilistes dans le trafic dense.



→ Une modification des comportements individuels est indispensable

Dans le domaine des transports et des déplacements - comme dans l'habitat - les avancées technologiques ne suffiront donc pas, à moyen terme, à assurer une meilleure qualité de l'air. Une modification des comportements individuels et une politique de développement durable à l'échelle du territoire sont indispensables, notamment en terme de mode de déplacements alternatifs. Développement de l'offre de transports publics, co-voiturage, transports doux (marche, vélo, rollers...), développement du télé-travail... sont indissociables de la lutte contre le changement climatique et la maîtrise de l'énergie. La mise en place de Plan de Mobilité dans le tissu économique va dans ce sens... C'est le sens de l'histoire.

Les polluants imputables aux transports routiers en Alsace.

Polluants	NOx	PM10	Benzène	COVNM	CO ₂
Contribution du secteur routier	43%	42%	57%	15%	25%

Contribution du secteur routier aux émissions
Année de référence 2003 version 2004 v3

Parmi les polluants réglementés, nombre d'entre eux sont majoritairement émis par les pots d'échappement, par exemple les oxydes d'azote (NO et NO₂), le benzène, les particules en suspension (PM10). D'autres restent significatifs comme les composés organiques volatils (COVNM) et le dioxyde de carbone (CO₂) principal gaz à effet de serre.



INTERVIEW

➔ **“Des bénéfices pour tous et à tous les niveaux.”**

Par **Mickael Lux**, Chargé de mission à l'ADEME

Quand on considère les chiffres et les faits, changer nos comportements en matière de déplacements apparaît comme une évidence. D'autant que les bénéfices, tant collectifs qu'individuels, ne sont pas négligeables, comme nous l'explique Mickael Lux, chargé de mission à l'ADEME et spécialiste de ces questions.

“**Mickael Lux** - “Un trajet sur deux parcouru en voiture fait moins de 3 km et ce mode de transport reste très largement le plus “coûteux” par personne transportée, tant pour l'énergie consommée que pour les émissions produites. L'automobile est le deuxième budget des français (4500 €/an), après le logement. Elle provoque encore par an près de 5000 morts par accident, plusieurs dizaines de milliers de blessés et des milliers de décès prématurés du fait de la pollution. Les chiffres sont sans appel, mais les habitudes ont la vie dure. Alors, peut-être vaut-il mieux présenter les choses en termes d'avantages. Des changements significatifs de comportements, notamment par la multiplication des plans de mobilité, auraient un impact global tout à fait significatif pour l'environnement et la collectivité, avec une diminution sensible des GES^a, des particules fines et autres polluants, et des retombées très positives en termes d'économies, de sécurité, de santé publique et de qualité de vie. Pour l'entreprise, un plan de mobilité présente des avantages évidents : moins d'absences, de retards, de stress, des coûts de stationnement et de déplacements professionnels en baisse, sans parler des retombées en termes d'image. De son côté, le salarié y trouvera également son compte financièrement, mais aussi côté santé (avec le vélo ou la marche à pied) et sécurité... Des bénéfices pour tous et à tous les niveaux !”

PLAN DE MOBILITÉ ET LÉGISLATION

L'incitation plutôt que la contrainte

Alors qu'ils sont en général basés sur le volontariat en France, les PDE sont intégrés dans une politique plus dirigiste dans d'autres pays. Dans tous les cas, le dispositif législatif mis en œuvre témoigne d'une problématique à la croisée des préoccupations économiques et environnementales.

C'est la LAURE^b qui a introduit l'obligation pour les autorités organisatrices des transports urbains des agglomérations de plus de 100 000 habitants d'encourager les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par les transports en commun et le covoiturage. Cette disposition est actuellement reprise dans la loi SRU de 2000^c. Il ne s'agit toutefois que d'un encouragement et non d'une obligation. Il faut néanmoins relever l'obligation introduite en 2006^d pour les administrations publiques situées dans une agglomération de plus de 100 000 habitants d'élaborer un plan de mobilité (et ce avant fin 2008).

S'agissant des mécanismes financiers, on relèvera pour la région Ile de France (IDF), un mécanisme contraignant déjà ancien avec la loi de 1982 relative à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains^e prévoyant l'obligation de prise en charge par l'employeur d'une fraction du prix des titres d'abonnements souscrits par ses salariés^f.

Hors IDF, il faudra attendre 2006 avec la loi pour le développement de la participation et de l'actionnariat salarié^g qui rend possible, pour l'employeur, la prise en charge, tout ou partie, du prix des titres d'abonnement^g.

Enfin, un décret du 22 décembre 2006 et une circulaire du 25 janvier 2007 ont fixé le principe d'une prise en charge partielle par l'Etat des frais de transport pour les fonctionnaires et contractuels hors IDF.

a - Loi n° 96-1236 du 30 déc. 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (art 14)
 b - Loi n° 2000-1208 du 13 déc. 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (art. 96)
 c - Décret n° 2000-1663 du 22 déc. 2006 (art.6)
 d - Loi n° 82-684 du 4 août 1982
 e - Cette disposition est codifiée à l'article L 3261-2 du code du travail
 f - Loi n° 2006-1770 du 30 déc. 2006 (art.69)
 g - Cette disposition est codifiée à l'article L 3261-4 du code du travail

BILAN CARBONE

Une autre approche des Gaz à Effet de Serre

Depuis quelques temps est apparue une nouvelle forme de calcul des émissions de CO₂ : le bilan carbone. Cette forme d'inventaire se caractérise par la prise en compte d'émissions indirectes non calculées dans les inventaires d'approche source (ou plus exactement attribuées à la source dans ces derniers). Par exemple, lorsqu'une entreprise consomme de l'électricité, le bilan carbone va lui attribuer une émission de GES^a due à cette consommation alors que l'inventaire de type source, attribuera ces émissions à la centrale productrice d'électricité qui parfois est hors du territoire évalué. Le bilan carbone trouve sa pertinence quand il s'intéresse aux émissions d'une entreprise industrielle ou tertiaire, ou à une collectivité avec des champs d'étude bien définis comprenant les trajets professionnels et les trajets domicile-travail. L'inventaire de type source sera très utile à l'échelle d'un territoire. De plus, ce dernier inventorie d'autres polluants émis dans l'atmosphère intégrant la dimension “air et climat”.



POUR EN SAVOIR-PLUS :
www.plan-deplacements.fr



TÉMOIGNAGES

Les fruits de l'expérience

De nombreux acteurs du territoire alsacien, collectivités, grandes entreprises, hôpitaux, universités... se sont engagés dans des plans de mobilité. Report'Air a choisi de donner la parole à quelques-uns d'entre eux, pour recueillir les fruits de leurs expériences.

PROJET GEODES



⊕ "10 ans de recul pour la CUS"

Par Renaud SADARNAC,

Chargé de mission PDE au Service des Transports et Déplacements de la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS)

La Communauté Urbaine de Strasbourg s'est engagée dans le management de la mobilité dès 1997 en mettant en place un PDE expérimental auprès des agents de la CUS.

Report'Air - Quel bilan tirez-vous de cette expérience ?
Renaud SADARNAC - Le projet GEODES (gestion et organisation des déplacements des salariés) a été en France le premier plan de mobilité formalisé par une grande collectivité. GEODES s'inscrit désormais pleinement dans une démarche contributive au développement durable. Ainsi, le recours à la voiture particulière pour les déplacements domicile-travail a régulièrement baissé (66% en 1998, 54% en 2002) tandis que l'utilisation des transports en commun et du vélo a progressé dans les mêmes proportions.

Report'Air - ... Et pour l'avenir ?

Renaud SADARNAC - Une enquête générale sur les déplacements des agents sera lancée à partir du mois d'avril 2008 afin d'évaluer à nouveau la part de chaque mode de déplacement. Début 2009 verra la fermeture d'un des 2 parkings de la CUS pour de lourds travaux. A cette occasion le plan a été réévalué avec de nouvelles mesures d'accompagnement ambitieuses : augmentation de la part de l'employeur au financement de l'abonnement TC urbain (passage de 50% à 75%), construction d'un vélo parc de 350 places à côté du parvis du centre administratif, Place de l'Etoile. Nous travaillons à la création d'un site de covoiturage pour la constitution d'équipages, accessible via l'intranet et internet. La vraie nouveauté sera la mise en place d'une garantie de retour, par le prêt d'un véhicule de service, un véhicule Auto'trement, ou un retour en taxi.

Le rôle de la CUS dans l'incitation à l'éco-mobilité

Cette démarche est portée par la cellule "Conseils en mobilité" du service des Transports et Déplacements de la CUS mise en place dans le cadre de la Loi SRU. Sa mission est d'informer, inciter et accompagner les dirigeants et salariés vers l'éco-mobilité. Ce sont ainsi plus de 56 000 employés qui sont concernés à ce jour par cette réflexion, soit une quinzaine d'entreprises et d'institutions, dont les banques du Wacken (CIAL, Crédit Mutuel), mais aussi les AGF, la CPAM, le Centre de réadaptation fonctionnelle Clémenceau, l'Hôpital Civil, les universités, la Banque Postale ou encore le Conseil de l'Europe.

"MOBIPL'HUS, LE PDE DES HUS"



⊕ Par Anne-Lise COLLET,
Ingénieur en charge du PDE des Hôpitaux Universitaires de Strasbourg

Anne-Lise Collet - Ce plan de mobilité a été engagé début 2007 pour répondre à plusieurs motivations : la congestion du site de l'Hôpital Civil ; l'ouverture du Nouvel Hôpital Civil en avril 2008, qui générera encore plus de trafic sur le site ; enfin, la CUS, dont les HUS sont le premier employeur, est particulièrement moteur par le biais de son PDU (Plan de Déplacements Urbains). Après les phases de diagnostic, de concertation et d'élaboration du plan d'actions en 2007, nous rentrons progressivement dans le vif du sujet : chaque agent se verra proposer un "contrat Mobipl'HUS", engagement gagnant-gagnant entre les HUS et l'agent. Ce dernier s'engage ainsi à laisser sa voiture à la maison pour tout ou partie des jours travaillés, et en contrepartie, les HUS lui proposent des services en relation avec le mode de transport choisi. Notre principale difficulté réside dans le souhait de traiter chaque cas de manière personnalisée, afin de prendre en compte les contraintes personnelles et professionnelles de nos agents. Nous développons à l'heure actuelle une application informatique, qui devrait nous aider à les prendre en compte.



⊕] “Une politique environnementale volontariste”

Par Pierre FIERLING

Responsable de l'Unité Etudes Transports et Déplacements, Pôle Aménagement du Territoire du Conseil Général du Bas-Rhin

“ Le CG67 a initié en mars 2005 son PDE dénommé “Mobiléo”, dans le cadre de son Agenda 21. Il s'agit d'un projet complexe géographiquement et par la multiplicité des intervenants, puisqu'il s'adresse à un niveau départemental à plus de 3000 agents sur près de 150 implantations. Club des agents se déplaçant autrement, prise en charge de 50% des abonnements de transport collectifs, flotte de 80 vélos de service, véhicules électriques et GPL, centrale de covoiturage interne, visio-conférence, les 90 actions mises en œuvre sont multiples. Pour son action forte en faveur de l'usage du vélo le CG a d'ailleurs reçu en 2006 un Trophée du vélo. Après la mise en œuvre interne de son PDE le CG est en cours de définition d'un dispositif incitatif pour favoriser le développement de PDE dans les entreprises privées et les établissements publics du Bas-Rhin.



⊕] “Une démarche concertée”

Par François BERGER

Directeur du service deux roues et itinéraires pédestres.

Communauté d'Agglomération Mulhouse Sud Alsace (CAMSA)

“ Le Plan de Mobilité mis en place pour les agents de la CAMSA et la Ville de Mulhouse concernait près de 2600 personnes répartis sur quelques 85 sites, dont 6 ou 7 principaux. Pour réussir, il convenait de mettre en place une démarche collégiale largement fondée sur la concertation. Nous avons commencé, en 2004, par une enquête auprès des salariés, accompagnée d'une tombola permettant de gagner un vélo, ce qui nous a valu un taux de réponse proche de 50% ! Par la suite, toutes nos actions - participation à la location et à l'entretien de vélos, réalisation d'abris à vélos sécurisés, participation aux abonnements TC, mise en place d'une plate-forme de covoiturage sur Intranet... - ont été mises en place en concertation avec un comité de pilotage dans lequel siègent des représentants des salariés. En 2008, nous allons procéder à une évaluation de nos actions à travers une nouvelle enquête auprès des agents réalisée dans le même esprit.



POUR COMPLÉTER VOTRE INFORMATION :

www.mulhouse.fr

Rubrique environnement et déplacements



⊕] “Saisir les opportunités”

Par Xavier CORRHONS

Chef Unité Etudes et Synthèses Territoriales,

Direction Régionale de l'Équipement (DRE) Bas-Rhin

“ Le Plan de Mobilité d'Administration de la DRDE⁸ s'inscrit volontairement dans une logique de développement durable avec pour objectif principal de réduire les déplacements polluants au profit de pratiques plus respectueuses de l'environnement et la qualité de vie. L'atteinte de cet objectif qui repose en grande partie sur le changement des habitudes individuelles, est ainsi facilitée par la mise en place d'un plan ambitieux composé de 14 actions. Parmi celles-ci on peut citer la constitution du pool d'une dizaine de vélos de service, la participation de l'employeur aux frais de transports en commun, la création d'une centrale de mobilité, la construction d'un nouveau siège à proximité immédiate de la station de tram, car et bus Rotonde, à 1 arrêt de tram de la gare centrale.





Jean-Louis Borloo, ministre de l'Écologie de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire a essayé le tout nouveau vélo à assistance électrique utilisé par les salariés de l'ASPA pour leurs déplacements professionnels sur Strasbourg.



L'EXPÉRIENCE DE L'ASPA

Un engagement fort

Du fait de son activité, de son appartenance à la Compagnie de l'air et de son engagement dans la charte pour la qualité de l'air, l'ASPA se devait de montrer l'exemple et de mettre en place son propre PDE. Bilan d'une expérience très positive et qui a suscité un engagement fort de la part d'un grand nombre de collaborateurs.

L'Étude préliminaire

→ Une étape indispensable

Par définition, le succès d'un PDE repose sur l'implication de tout le personnel. A l'ASPA, une étude préalable a donc été jugée indispensable. Un questionnaire a été distribué à l'ensemble des salariés en juillet 2005 afin de les sensibiliser au sujet, de recueillir leurs attentes sur la mise en place du PDE et d'établir leur profil de mobilité pour les déplacements domicile-ASPA. Cette enquête a montré que la voiture restait le moyen de transport majoritaire pour les déplacements domicile-travail des salariés de l'ASPA avec 68% des déplacements (dont covoiturage 7%), suivi des transports en commun avec 16%, du vélo 11% et des deux-roues motorisés 5%.

Les déplacements professionnels ont aussi fait l'objet d'une étude. En 2005, quasiment la totalité des déplacements en région étaient effectués en voiture et pour plus de 80% des déplacements hors région l'avion était utilisé !

Sur les 24 tonnes équivalent carbone émises en 2005 par les déplacements (résultats Bilan Carbone de l'ASPA A2005_V4), 44% sont affectées aux déplacements domicile-ASPA et 56% aux déplacements professionnels.

Un groupe de travail interne de salariés volontaires a donc été créé en 2005 afin de mener une réflexion approfondie et proche des salariés pour baisser les émissions dues à tous leurs déplacements.

Mise en œuvre

→ La communication, clé de la réussite

La communication interne est l'élément clef de la réussite du PDE. Le groupe de travail a donc commencé par réaliser une fiche pour chaque salarié, avec calcul individualisé des coûts économiques, environnementaux et en temps des déplacements domicile - travail, avec un comparatif voiture - transports en commun et vélo. Ensuite un "point information mobilité" a été créé où les salariés retrouvent les horaires, plans et formulaires d'abonnements des différents réseaux de transports publics.

De nouveaux moyens de déplacement ont été ajoutés au parc automobile classique : vélo, vélo à assistance électrique, tickets de bus et tram distribués pour les déplacements professionnels et en vente pour les usages privés. Concernant la flotte de véhicules à moteur thermique, les derniers achats se sont portés sur des véhicules moins "gourmands" : un véhicule "stop and start" et un véhicule hybride essence - électricité.

Pour améliorer le confort lors de l'utilisation des vélos, en plus des 2 douches existantes, des casiers individuels ont été installés, et du matériel d'entretien et de réparation est mis à disposition des salariés.

Des actions de sensibilisation sont régulièrement organisées : participation à des opérations de promotion du vélo (circuit du Kochersberg "1000 km à vélo pour ma santé" du CADR'67),

Modes de déplacements possibles pour le trajet domicile - ASPA de Marcel MEYER 1 rue de la 1^{ère} Division blindée 67000 STRASBOURG

Mode de déplacement	Distance (en km, 1 trajet)	Service moyenné (1 trajet)	Coût annuel (en €)	Émissions annuelles associées aux différents déplacements (avec un coût aller-retour par jour)		
				CO ₂ (en kg)	NO _x (en g)	PM10 (en g)
Voiture	14	N/C.	8	0	0	0
Vélo	7	0004	22	0	0	0
Tram - Bus - Pied*	8	0005	444	180	1 900	80
Voiture hybride	7	0000	1 800* (dont carburant : 200)	740	2 900	360
Voiture électrique	7	0000	1 200 (dont carburant : 200)	400	200	300

Fiche individuelle d'un salarié de l'ASPA détaillant l'impact des déplacements domicile-travail en fonction du mode de transport retenu. (Information délivrée à chaque salarié).



Stands de l'ASPA aux journées dédiées au lancement d'actions PDE (ci-dessus) aux HUS, AGF, (ci-dessous) à la CCI - Strasbourg.

opération de marquage des vélos des salariés.

Enfin à partir de 2007, des encouragements financiers à l'utilisation de modes alternatifs ont été mis en place : l'ASPA rembourse la moitié des trajets domicile-travail effectués en transport en commun, et offre au-delà d'un certain kilométrage ou pourcentage de trajets la révision annuelle du vélo.



➤ Suivre les progrès...

Par Sabine MAZURAIS

Membre du comité de pilotage PDE de l'ASPA

Depuis 2007, les salariés de l'ASPA enregistrent quotidiennement leurs moyens de transport et la distance parcourue pour leurs déplacements domicile-ASPA. Ces indicateurs permettent d'affiner les statistiques d'évolution des modes utilisés et le calcul des émissions associées. La part d'autosolistes commence doucement à reculer depuis 2005 (61% en 2005, 58% en 2007...), le changement de mode de déplacement a surtout été constaté dans le sens transport en commun vers le vélo (augmentation de 5% entre 2005 et 2007).

L'ASPA s'est fixé un objectif ambitieux pour 2008 : passer sous la barre des 50% des trajets effectués en autosolisme ! Rendez vous au début de l'année prochaine !

Bientôt...

→ Un nouvel outil de sensibilisation et d'incitation

Si chacun pouvait calculer très concrètement l'impact de ses propres déplacements domicile-travail, ainsi que les économies réalisables - en coûts, en émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants (particules, oxydes d'azote,...) - par l'adoption de nouveaux comportements, cela inciterait sans doute beaucoup de personnes à passer à l'action. L'ASPA est en train de mettre au point un tel outil, bientôt disponible sur son site internet.

L'année dernière l'ASPA a participé aux opérations menées dans le cadre de journées dédiées au lancement des actions PDE de la CCI du Bas-Rhin, de la DRE, des AGF, de la Préfecture du Bas-Rhin et des HUS. En plus des informations sur la qualité de l'air, l'ASPA proposait aux participants le calcul des émissions liées à leurs déplacements domicile-travail.

Compte tenu l'engouement qu'a suscité l'outil de calcul des émissions, développé en interne, à ces stands et suite à un reportage télévisuel, un module similaire sera mis en ligne sur le site www.atmo-alsace.net à la fin de ce semestre. Cet outil permettra à chacun d'avoir une estimation de l'impact de ses déplacements domicile-travail en termes d'émissions et de coût financier. Les émissions des principaux polluants caractéristiques du trafic routier seront calculées : le principal gaz à effet de serre (dioxyde de carbone - CO₂) et les polluants toxiques urbains (oxydes d'azote - NO_x, monoxyde de carbone - CO, les particules inférieures à 10 µm - PM10, les composés organiques volatils - COVNM et le benzène - C₆H₆).

POUR COMPLÉTER VOTRE INFORMATION :

www.atmo-alsace.net





UN EXEMPLE DE PDIE

Quand agir seul ne suffit plus

Il est plus facile de renforcer ou d'adapter une offre de transport public ou de créer un service d'autopartage pour un site de 5.000 personnes que pour une entreprise de 100 salariés. C'est parce que ces solutions dépassent le cadre d'une entreprise seule, que le Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) de l'Espace Européen de l'Entreprise et du Mittlefeld (E3M) - 300 entreprises employant près de 5000 salariés - a été créé. Le PDIE permet aussi aux entreprises de partager des services qu'elles ne pourraient pas prendre en charge seules. La CCI¹⁰ de Strasbourg et du Bas-Rhin est le maître d'ouvrage du ce plan déplacement de l'E3M et y joue un rôle d'animation et de coordination entre entreprises et collectivités.



⊕] "Une première dans le Bas-Rhin"

Un entretien avec **Tania DESFOSSEZ**,

Directeur Adjoint Aménagement du Territoire, de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin

Report'Air - Quelle est la particularité du Plan de Déplacements Inter-Entreprises de l'E3M ?

Tania DESFOSSEZ - Il s'agit du premier Plan de Déplacements Inter-Entreprises réalisé à l'échelle d'une zone de cette dimension dans le département du Bas-Rhin, la démarche est exemplaire à bien des égards, en particulier parce que tous les acteurs locaux concernés s'y sont associés : les entreprises, les collectivités locales autorités organisatrices de transports (Région Alsace, CG67, CUS), la Ville de Schiltigheim, l'aménageur (SEM E3), l'ADEME, les chambres consulaires (CCI et Chambre de Métiers).

Report'Air - Etant donnée l'ampleur du projet, comment s'assurer que les partenaires sollicités mettent en place les actions programmées ?

Tania DESFOSSEZ - Afin de garantir la mise en œuvre et le suivi de ce PDIE, ces partenaires ont signé une Charte d'Engagement qui formalise les projets d'actions. Un Comité de Suivi, animé par la CCI, travaille à la mise en œuvre des engagements des partenaires.

Report'Air - Quelles sont les ressources mises en œuvre ?

Tania DESFOSSEZ - Pour accompagner les démarches dans le département, l'ADEME, la CCI et le CG67 ont recruté, ensemble, un Chargé de Mission PDE/PDIE, Joël STEFFEN. Ce Chargé de Mission parcourt le territoire bas-rhinois pour sensibiliser et accompagner les entreprises, leur proposer des outils méthodologiques, en particulier le Guide des PDIE élaboré suite à l'expérience de l'Espace Européen de l'Entreprise.

Mise en réseau

→ Les outils du PDIE

Une enquête auprès des salariés de l'I3M a été réalisée en 2005. Etant donné la taille de l'échantillon - pour des raisons techniques, stratégiques et budgétaires - le questionnaire avait été mis en ligne sur un site web dédié.

En 2007, une enquête concernant le covoiturage a été réalisée.

BON À SAVOIR

Depuis Mars 2008, un chargé de mission Plan de Déplacements Entreprise intervient dans le Bas-Rhin en dehors du secteur CUS. Cofinancé par l'ADEME, la Chambre de Commerce et d'Industrie et le Conseil Général du Bas-Rhin, ses missions sont d'informer, d'inciter et d'accompagner les entreprises et collectivités locales dans la mise en place de démarches PDE.

↳ Contact : j.steffen@strasbourg.cci.fr



Pour en savoir plus :

<http://www.strasbourg.cci.fr/web/services/dat/cci-relais.html>