

Plans de déplacements d'entreprises

Communauté Urbaine de Strasbourg (FR)

Au fil des années, avec le développement important des déplacements, le trafic motorisé est devenu une des principales nuisances pour l'environnement de nos villes. Nombre d'études montrent que, si on laisse la situation évoluer au rythme actuel, les villes ne connaîtront plus que congestion d'ici quelques temps et la pollution de l'air, le bruit seront tels qu'il deviendra inévitable de prendre des mesures drastiques.

Mais comment infléchir cette tendance ? La solution miracle n'existe pas mais lorsque l'on sait qu'une part importante des déplacements est liée aux trajets domicile-travail et que ceux-ci ont lieu aux heures de pointe (heures auxquelles les nuisances sont les plus aiguës), force est de constater que les entreprises, les autorités locales, les administrations, et l'ensemble des organismes publics et para-publics constituent des acteurs-clés de la problématique des déplacements.

Dès lors, pourquoi ne pas imaginer de faire intervenir ces organismes dans une démarche pro-active et volontaire ? En effet, ils disposent de moyens incitatifs et organisationnels qui peuvent permettre de rationaliser leurs déplacements : les Plans de mobilité. En les instaurant, ils jouent un rôle actif en matière de mobilité intelligente et durable.

A Strasbourg, une expérience significative est en cours. Qu'en est-il exactement ? Quels enseignements peut-on en tirer et quelles perspectives peut-on en dégager ?

ASPECTS GENERAUX

Strasbourg, Capitale de la Région Alsace, comprend 252 000 habitants pour une agglomération de près de 400 000 habitants. La ville contient de nombreux monuments historiques dont le plus célèbre est sa cathédrale en grès rouge. Ville rhénane, située à « proximité » des grands foyers économiques et urbains européens, Strasbourg peut désormais valoriser pleinement sa position stratégique de ville-frontière et de ville-carrefour. Elle abrite plusieurs institutions importantes : le siège du Conseil de l'Europe depuis 1950, la Cour européenne des droits de l'homme depuis 1966, le Parlement européen depuis 1992. Le secteur de l'enseignement est également très développé avec la présence de quatre grandes écoles, sept écoles d'ingénieurs, plusieurs universités et l'Ecole nationale d'administration.



CONTEXTE

Depuis 1990, Strasbourg s'est engagée dans une politique des déplacements ambitieuse avec le but affiché de rééquilibrer l'utilisation des différents modes de transport. Pendant plus de dix ans, de nombreuses mesures ont été prises afin de limiter la place de la voiture et d'encourager le report modal : développement du réseau bus/tram et des parkings relais (P+R), promotion du vélo, promotion des véhicules électriques, aménagements piétons sécurisés, gestion du stationnement.

Prolongeant ces actions, la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) a décidé, en 1999, de mettre en place le projet GEODES (Gestion et Organisation des Déplacements domicile-travail des Salariés). Par ce biais, elle comptait participer à la réduction de la place prédominante des mouvements pendulaires dans l'ensemble des déplacements urbains et à leurs conséquences lors des « heures de pointe » (embouteillages, pollution, etc.). Avec ce projet, elle répondait également aux attentes d'une partie de ses propres agents.

La CUS est en effet le deuxième plus gros employeur du Bas-Rhin, juste après les Hôpitaux universitaires de Strasbourg. Elle emploie près de 6 000 personnes répartis sur 300 sites, parfois difficiles d'accès en voiture ou en transports publics. L'un des sites posant le plus de problèmes est le Centre administratif, situé sur la Place de l'étoile, qui regroupe 1 500 employés (auxquels s'ajoutent 500 autres personnes travaillant à proximité). Le Centre est bien desservi par les bus et le tramway mais ne dispose que de deux parkings privés de 450 places. Aussi, le personnel se garait-il massivement sur un parking gratuit de 1 200 places situé juste devant le bâtiment principal. Le projet GEODES arriva à point nommé étant donné que cette vaste aire de stationnement devait disparaître avec la construction de nouveaux édifices.

Pour définir le projet, deux « bases » ont été utilisées : les expériences réalisées à l'étranger (au City Hospital et à l'entreprise Boots de Nottingham notamment), et l'orientation 6 de l'article 14 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dont sont issus les Plans de Déplacements Urbains (PDU). L'objectif était de développer des solutions alternatives à la voiture individuelle et de les promouvoir au sein des collectivités (en tout premier la CUS) puis des entreprises. En complément, le projet visait à expérimenter des équipements, services et avantages qui facilitent le changement de comportement vis-à-vis du « tout-automobile » sur les trajets travail-domicile.

EXPERIENCE DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE STRASBOURG

Elaboration et planification

En 1998, une enquête fut menée auprès de 2 000 employés communautaires (un tiers du personnel) afin de connaître les habitudes de déplacements et les attentes des personnes. C'est le « Service des relations extérieures – déplacements », dont la mission est l'information, la communication et la promotion de la politique des déplacements de la CUS, qui se chargea de l'enquête et de l'ensemble du projet. L'équipe de projet se composait d'un chef de projet assisté, dans la conduite de l'expérience, de deux personnes : la première s'est concentrée sur le Plan de mobilité des salariés interne à l'établissement public « CUS », la deuxième sur d'autres établissements publics et privés de la CUS.

Sur le plan technique, l'équipe s'appuyait sur deux groupes de travail :

- le comité de pilotage technique interne, qui incluait des services internes de la CUS (Direction des déplacements, Service des transports, Communication interne, Moyens généraux, etc.),
- le groupe technique déplacements, qui associait à l'équipe de projet divers partenaires du domaine des transports (tram, bus, train, vélo) et du stationnement.

Le partenariat interne/externe du « groupe technique déplacements » devait permettre de trouver les accords nécessaires à l'instauration du Plan de mobilité. Il pouvait aussi avancer des propositions, réorienter les fonctions des différents services et même mettre en place quelques actions test. Le groupe réunissait :

- la Compagnie des transports strasbourgeois (CTS), qui gère le réseau de bus et de tramways,
- la compagnie Réseau 67, qui gère le réseau de bus de banlieue,
- la compagnie Parcus, qui gère les parkings dont la CUS a la charge,
- l'entreprise Vélocation, qui gère, sous la tutelle de la CUS, le parc de vélos de location public,
- la SNCF, qui collabore aux politiques des transports régionaux.

Afin de bénéficier d'un soutien politique, essentiel à la conduite d'un tel projet, notamment pour valider certains choix, l'équipe de projet fut placée sous l'égide d'un « Comité de pilotage politique » de la CUS. Lors de ses réunions, ce Comité invitait tous les services de la CUS participant à l'élaboration du Plan, afin d'assurer une bonne information et coordination générales. Les services et directions participant au Comité étaient les suivants :

- la Direction des déplacements, qui supervisait l'ensemble des projets liés aux transports et validait techniquement les propositions de l'équipe de projet avant de les transmettre, si nécessaire, au Conseil de la CUS,
- le Service des transports, qui assurait un contact permanent avec les collaborateurs externes,
- le Service des ateliers municipaux, qui gère le parc de véhicules de la CUS,
- le Service juridique, qui s'assurait de la légalité du projet GEODES et recherchait des solutions conformes aux compétences des collectivités locales,
- les Services informatique et Moyens généraux, qui géraient la logistique,

- le Service de gestion des ressources humaines, qui assurait le contact avec les syndicats et le personnel,
- le Service de communication interne.

Le groupe de projet coordonnait les idées et travaux de ces différents acteurs. Il définissait ensuite les actions à mettre en place au nom de la CUS.

Aménagements et mesures

Actions menées en faveur du vélo

- en janvier 2001, vingt casiers en libre-service ont été installés au parking vélo du Centre administratif pour permettre aux agents d'y déposer leurs effets personnels (vêtements de pluie, casques, sacs à dos, etc.),
- en janvier 2001, les douches du Centre Administratif ont été réaménagées : elles sont aujourd'hui équipées de « sèche mains/sèche cheveux », de cinq casiers du même type que ceux du parking vélos, de vestiaires,
- développement du « pool » vélo : achat de nouveaux vélos, rouges pour les déplacements professionnels occasionnels, et bleus pour la location annuelle,
- dès la fin 1998, pour encourager les agents à utiliser le vélo pour leurs trajets domicile/travail, une location de vélos à l'année a été proposée. Pour 75 € la première année, et 60 € les années suivantes, l'agent peut disposer d'un vélo (homme ou femme, équipé ou non d'un siège enfant). Le prix de la location comprend une assurance contre le vol et deux révisions annuelles. Cent arceaux supplémentaires répartis sur les différents sites professionnels de la CUS ont aussi été installés.



Vélo avec siège enfant

Actions menées en faveur des transports publics

S'appuyant sur la loi Solidarité et Renouvellement Urbain – SRU, enrichie grâce à un amendement proposé par l'équipe de projet via des élus du groupe de pilotage politique (Cf. l'article 109. 2), une délibération a été votée à l'unanimité en Conseil communautaire (février 2001) et approuvée par le contrôle de légalité : « l'employeur CUS » a décidé de prendre en charge, à hauteur de 50% (dans la limite de 50 % du tarif de l'abonnement le plus élevé du P.T.U.), l'abonnement souscrit par les agents pour leurs déplacements domicile-travail au moyen des transports publics de voyageurs (CTS, SNCF ou autre). Cette prise en charge a été effective à partir du 1^{er} mars 2001. Strasbourg était la première collectivité de France à prendre cette décision. Plusieurs types d'abonnements sont déjà proposés comme les formules combinées « Inter » (car/tram/bus) et « Alsaplus Job » (train/tram/bus). Forts de l'expérience strasbourgeoise, d'autres employeurs publics ont, depuis, suivi l'exemple.



Interconnexion des réseaux bus et tram en centre ville

Actions en faveur du covoiturage

Un service de covoiturage a été mis en place en septembre 2000. Depuis, les agents intéressés se font connaître auprès d'une cellule GEODES qui centralise puis communique les offres et les demandes. Il revient aux agents de former eux-mêmes leur groupe (3 personnes minimum) qui bénéficie alors d'une place de stationnement réservée. Une charte détaillant les modalités de covoiturage a aussi été éditée. Cette action est toutefois, au regard des actions qui précèdent, un échec. Deux raisons principales peuvent être identifiées : l'offre de stationnement gratuit est encore trop importante, et la gestion du système est trop lourde pour les groupes (3 personnes, pas d'intranet, pas de garantie de retour en cas de problème, etc.).

Actions externes

La CUS, riche de son expérience, est désormais sollicitée par des établissements privés et publics du périmètre de la Communauté Urbaine pour les aider à engager une démarche de Plan de déplacements d'entreprise. Déjà, au 31 octobre 2000, 70 entreprises louaient au service Vélocation de la CUS des bicyclettes pour leurs salariés.

Communication et sensibilisation

L'équipe de projet a insisté sur la promotion du Plan de mobilité des salariés, tant en interne et auprès des entreprises et institutions locales qu'à l'étranger. On peut souligner les actions suivantes :

- réalisation d'une plaquette présentant le projet GEODES et les différents dispositifs de déplacement disponibles pour l'ensemble des agents. Cette plaquette est également remise à chaque nouvel arrivant,
- publication d'articles dans les journaux internes de la CUS (Percussion, En Direct, etc.) informant des nouvelles réalisations, de l'évolution du projet,
- informations et conseils individuels pour les déplacements domicile-travail des agents (cellule GEODES au Centre administratif avec poste téléphonique et deux conseillers mobilité),
- lancement d'une campagne de presse à l'occasion de la «Semaine du transport public » de septembre 2000, conjointement à la tenue d'un stand présentant le Plan de mobilité des agents de la CUS.

Pour le public externe on peut citer :

- présentations et expositions lors d'événements sur les transports (Bremen en juin 2000, Strasbourg en mai 2001 et octobre 2000, ECOMM à Gent en mai 2002),
- publication d'articles dans la presse spécialisée nationale et internationale,
- ouverture d'une rubrique sur le site Internet de la CUS,
- envoi de documentation sur le suivi de projet à d'autres collectivités ou établissements privés.

EVALUATION ET PERSPECTIVES

La marge de manœuvre de l'employeur public pour motiver les salariés et les aider à changer leurs habitudes s'est avérée très étroite. L'équipe GEODES a mis à profit la préparation de la loi SRU pour susciter un amendement fondamental pour le projet (la participation de l'employeur public hors Ile-de-France aux abonnements transport de ses salariés est devenue légale en décembre 2000).

Le report modal a, en outre, augmenté avec :

- une réduction de 12% de l'utilisation de la voiture pour les déplacements domicile-travail,
- une augmentation de 12% de l'utilisation des transports publics par rapport à l'enquête menée en 1998,
- une augmentation de 4% de l'utilisation du vélo.

Outre la mise en place de nouvelles offres de la CTS, notamment avec l'extension des lignes B et C du tram, la participation de « l'employeur CUS » aux frais d'abonnements aux transports publics a fait progresser la part de marché de ce mode (tram, bus, train) de 13 à 25% parmi le personnel communautaire. La mise en place d'aménagements urbains pour le vélo ainsi que des arceaux, des douches et des casiers sur les principaux sites de la CUS, notamment au Centre administratif, a contribué à faire progresser de 8 à 12% la part du vélo dans l'ensemble des déplacements.

Aujourd'hui, la CUS poursuit sa politique en faveur de la réduction de l'utilisation de la voiture. Le réseau de tram continue de se développer avec l'extension de trois des quatre lignes existantes et la création d'une nouvelle ligne. La phase de consultation publique a lieu actuellement et le projet doit être achevé d'ici 2006. En outre, la Direction des Déplacements poursuit ses activités de conseil auprès des organismes désirant mettre en place un PDE.

POUR ALLER PLUS LOIN

Communauté Urbaine de Strasbourg

Direction des Déplacements

Odile AUSINA

1, Place de l'Etoile

FR-67070 STRASBOURG CEDEX

Tél : + 33 3 88 60 92 52

Fax : + 33 3 88 43 60 44

E-mail : ousina@cus-strasbourg.net

Cette fiche de cas a été réalisée par Energie-Cités en collaboration avec les responsables de la Communauté Urbaine de Strasbourg et grâce au soutien financier de l'ADEME Nord-Pas de Calais.



Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Énergie

