

INGÉNIEUR TERRITORIAL

CONCOURS INTERNE

SESSION 2015

ÉPREUVE D'ÉTUDE DE CAS OU PROJET

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Établissement d'un projet ou étude portant sur l'une des options choisie par le candidat lors de son inscription au sein de la spécialité dans laquelle il concourt.

Durée : 8 heures

Coefficient : 7

SPÉCIALITÉ : INGÉNIERIE, GESTION TECHNIQUE ET ARCHITECTURE
OPTION : Centres techniques

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni signature ou paraphe, ni votre numéro de convocation.
- ♦ Aucune référence (nom de collectivité, nom de personne, ...) **autre que celles figurant le cas échéant sur le sujet ou dans le dossier** ne doit apparaître dans votre copie.
- ♦ Pour la rédaction, seul l'usage d'un stylo à encre soit noire, soit bleue est autorisé (bille non effaçable, plume ou feutre). L'utilisation d'une autre couleur, pour écrire ou pour souligner, sera considérée comme un signe distinctif, de même que l'utilisation d'un surligneur.
- ♦ Pour les dessins, schémas et cartes, l'utilisation d'une autre couleur, crayon de couleurs, feutres, crayon gris, est autorisée le cas échéant.
- ♦ L'utilisation d'une calculatrice en mode autonome et sans imprimante est autorisée.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 48 pages

**Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend
le nombre de pages indiqué**

S'il est incomplet, en avertir le surveillant

- ♦ Vous préciserez le cas échéant le numéro de la question et de la sous-question auxquelles vous répondrez.
- ♦ Des réponses rédigées sont attendues et peuvent être accompagnées si besoin de tableaux, graphiques, schémas...

En qualité d'ingénieur territorial, vous venez d'être nouvellement recrutée pour assurer la direction des ateliers municipaux de la ville d'INGEVILLE, collectivité de 100 000 habitants. Le poste que vous occupez a été vacant pendant un an et demi suite au départ précipité de votre prédécesseur pour raisons personnelles.

Intégrée dans une communauté d'agglomération qui compte 8 communes pour 200 000 habitants, la ville d'INGEVILLE a gardé en régie directe les compétences en matière d'éclairage public, de maintenance des 200 bâtiments communaux, d'espaces verts et de gestion du parc automobile (achat, entretien, distribution de carburant via une station-service pilotée par une borne...). Les ateliers municipaux comptent 150 agents attachés aux travaux en régie, et 50 agents pour effectuer les tâches administratives et d'encadrement. Ils sont situés à 7 km du centre-ville dans une zone artisanale, et sont desservis depuis deux ans par une nouvelle ligne de bus.

Les constructions neuves et les gros travaux de rénovation ne sont pas prévus dans votre mission. Ils dépendent d'un autre service.

Un des objectifs de la nouvelle équipe municipale est le projet d'actions permettant la baisse progressive des consommations énergétiques et fluides dans le respect de l'environnement. Précédemment aucune démarche concluante dans ce domaine n'avait abouti en raison de très nombreuses résistances et d'un manque de soutien efficace.

Dans le cadre de votre mission, votre directeur général des services techniques vous demande aussi de prendre en compte les orientations générales de type agenda 21, convention des maires, plan climat-énergie territorial (PCET)... Vous respecterez la nécessité de maîtriser les budgets et si possible de générer des économies ou des recettes. Dans la mesure du possible, il vous est également demandé de travailler avec INGEAGGLO pour mutualiser certaines démarches.

Question 1 (6 points)

Il vous est demandé de réaliser une note d'information relative au PCET à l'attention de l'élu en charge de l'environnement et des énergies. Il souhaite que la collectivité développe l'usage des énergies renouvelables au niveau de son patrimoine. Vous ferez des propositions dans le cadre de votre domaine de travail précisé ci-dessus. Ces propositions seront notées dans un paragraphe particulier complémentaire à la note concernant le PCET. En annexe à cette note, votre DGST vous demande une analyse synthétique des consommations de l'année 2014 du CTM (annexe A).

Question 2 (8 points)

Votre directeur général des services techniques vous demande de faire des propositions pour réduire les consommations d'énergie et aussi de rejet de CO₂. Vous devrez hiérarchiser ces propositions en priorisant, dans un premier temps, les actions qui ont peu d'impact financier et qui peuvent être mises en place rapidement.

Dans un deuxième temps, vous travaillerez sur les actions ayant un impact fort sur les rejets de CO₂. Vous finirez par les autres actions. Vos propositions se limiteront à la maintenance des bâtiments, de l'éclairage public, d'espaces verts et de gestion du parc automobile (achat et entretien).

Il vous demande d'établir un planning pluriannuel (trois ans minimum) de mise en œuvre de vos propositions pour réduire les consommations d'énergie et les rejets de CO₂. Vous ferez une présentation sous forme de tableau.

Enfin, en lien avec le service financier, il vous demande de mettre en œuvre rapidement des actions pour diminuer le montant de la facture énergétique (à consommations identiques).

Question 3 (3 points)

Depuis sa mise en service, les horaires des bus sont décalés de cinq minutes par rapport aux horaires de travail. Ces horaires ne peuvent pas être modifiés car ils sont adaptés à ceux des trains de la gare d'INGEVILLE. Les agents ne peuvent donc pas utiliser ce service pour venir au travail. Pour répondre à la demande des représentants du personnel, vous ferez une proposition pour rendre possible l'usage des transports en commun et donc diminuer l'impact carbone des trajets domicile travail. Vous en profiterez pour élargir la réflexion sur les déplacements domicile travail des 200 agents qui travaillent au centre technique municipal.

Question 4 (3 points)

Dans le budget de votre direction, le renouvellement d'une grosse chaudière au fuel d'un mégawatt d'un groupe scolaire a été retenu. Ce matériel bien qu'ancien est encore en bon état. Il sert pour le chauffage et l'eau chaude sanitaire. On vous demande d'étudier sous l'angle technique son renouvellement soit avec la même énergie, soit avec du gaz ou du bois. Vous noterez les avantages et inconvénients de chaque solution ainsi que les conditions matérielles impératives. Votre analyse peut être présentée sous forme de tableau.

Liste des documents :

- Document 1 :** « Construire et mettre en œuvre un plan Climat-Energie Territorial » (extrait du guide) – *pcet-ademe.fr* – consulté le 19 février 2015 – 8 pages
- Document 2 :** « Convention des Maires : un engagement pour une politique énergétique et climatique européenne » (extrait de la brochure) – *villesdefrance.fr* – consulté le 12 février 2015 – 4 pages
- Document 3 :** « Bilan Carbone : méthode » – *associationbilan carbone.fr* – consulté le 12 février 2015 – 3 pages
- Document 4 :** « Le DPE s'affiche dans les annonces immobilières » – *actu-environnement.com* – 3 janvier 2011 – 1 page
- Document 5 :** « Frais de transport domicile - lieu de travail : conditions de prise en charge » – *cdg-64.fr* – consulté le 21 février 2015 – 5 pages
- Document 6 :** « Petit guide d'éco-conduite » – *Conseil général du Bas-Rhin* – Septembre 2009 – 7 pages
- Document 7 :** « Bordeaux expérimente le télétravail pour ses équipes techniques » – *Sylvie LUNEAU – Techni.Cités N°278* – Décembre 2014 – 1 page
- Document 8 :** « Chaudière à bois - Chaufferie communale de Saâles » – *energivie.info* – consulté le 27 février 2015 – 2 pages

- Document 9 :** « Développer l'usage du vélo au boulot : un remède à la crise ? » – *auxilia-conseil.com* – 16 septembre 2014 – 3 pages
- Document 10 :** « Les certificats d'économies d'énergie - Principe du dispositif » – *developpement-durable.gouv.fr* – mis à jour le 3 décembre 2013 – 2 pages
- Document 11 :** « Plan de déplacements entreprise : un nouveau défi pour l'entreprise » (extrait du guide) – *ademe.fr* – consulté le 29 mars 2015 – 7 pages
- Annexe A :** « Consommations de l'année 2014 du CTM » – *Commune d'INGEVILLE* – 2014 – 1 page – l'annexe n'est pas à rendre avec la copie

Documents reproduits avec l'autorisation du CFC

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.



1 — Quelles dimensions politiques recouvre un Plan Climat-Energie Territorial ?

Au même titre qu'un Agenda 21, un Plan Climat-Energie Territorial (PCET) est un projet territorial de développement durable. A la différence de l'Agenda 21, sa finalité première est la lutte contre le changement climatique.

Il vise à mettre en œuvre les deux objectifs suivants :

- **l'atténuation**, il s'agit de limiter l'impact du territoire sur le climat, en réduisant les émissions de GES dans la perspective du facteur 4. Elle passe notamment par une meilleure efficacité énergétique, par le développement des ressources renouvelables, par un recyclage des déchets et, enfin, par une transformation profonde des politiques de transport. La poursuite de ces objectifs permettra également de réduire les coûts de fonctionnement, compte tenu de la tendance à la hausse des prix des énergies et des matières premières. Dans ce contexte, cette politique aidera la collectivité à assurer la continuité du service public ;
- **l'adaptation**, il s'agit de réduire la vulnérabilité du territoire dans un contexte où les impacts du changement climatique ne pourront plus être intégralement évités, même avec d'importants efforts d'atténuation. Elle passe par la prise en compte du changement climatique dans les décisions de long terme (urbanisme, conception et exploitation d'infrastructures, reconversion d'activités étroitement liées aux conditions climatiques) et par l'acceptation de conditions de vie différentes. Elle relève également de la gestion des risques (naturels, sanitaires et économiques).

Le PCET constitue le cadre d'engagement d'un territoire. Il structure et rend visible l'action de la collectivité et des acteurs associés face au défi du changement climatique. Il fixe les objectifs du territoire et définit un programme d'actions pour les atteindre. Il regroupe notamment l'ensemble des mesures à prendre en vue de réduire les émissions de GES dans tous les domaines de l'économie et de la vie quotidienne.

2 — PCET et Agenda 21 local : par où commencer ?

Il n'y a pas de réponse univoque : tout dépend du contexte local, des démarches déjà engagées et des priorités que la collectivité se donne compte tenu des enjeux de son territoire.

Le PCET vient s'intégrer au projet politique de la collectivité :

○ Avec Agenda 21

Le PCET est, par définition, compatible avec un Agenda 21 local préexistant, dont il vient développer la partie climat. En effet, le cadre de référence national des projets territoriaux de développement durable et agendas 21 locaux, élaboré par le MEEDDAT, retient 5 priorités, au premier rang desquelles figure la lutte contre le changement climatique et la protection de l'atmosphère. La mise en place d'un PCET permet donc d'actualiser, de renforcer et de rendre plus opérationnelle la partie « énergie-climat » de l'Agenda 21. Ainsi, les Plans Climat-Energie Territoriaux de la Communauté Urbaine du Grand Lyon, de la Communauté d'Agglomération Mulhouse Sud Alsace et du Conseil Général du Bas Rhin sont venus s'inscrire dans les Agendas 21 de ces collectivités pour renforcer leur volet « climat », par des objectifs chiffrés à des échéances fixées par la négociation internationale.

○ Sans Agenda 21

Un PCET, robuste dans ses ambitions et sa méthode, peut constituer le premier volet d'un futur Agenda 21 et en être, au moins pour une période, sa seule et unique partie. C'est le cas des villes de Nanterre et de Paris.

Idéalement, les instances de pilotage et de coordination, pour le PCET et l'Agenda 21, seront les mêmes.

La mise en œuvre d'un PCET sur un territoire n'est pas seulement un défi environnemental, il est aussi :

- un défi économique car il permet de réduire la vulnérabilité du territoire face à l'augmentation du coût des énergies fossiles, de réduire les factures énergétiques, de développer les filières de production locales, de créer des emplois, de renforcer l'attractivité des territoires éco-responsables, ...
- un défi social car il nécessite d'agir contre la précarité énergétique, pour le confort de vie, pour la continuité du service public et implique de soutenir les habitants et les activités en cas d'aléas climatiques, ...

¹ Ce cadre de référence a été adopté en 2006. Il est consultable sur le site du MEEDDAT (www.developpement-durable.gouv.fr/-Cadre-de-referenc.html). Il définit 5 finalités pour les Agendas 21 locaux : la lutte contre le changement climatique et la protection de l'atmosphère, la préservation de la biodiversité et la protection des milieux et des ressources, l'épanouissement de tous les êtres humains, la cohésion sociale et la solidarités entre territoires et entre générations, la dynamique de développement suivant des modes de consommation et de production responsables.



3 – L'inscription des Plans Climat-Energie Territoriaux dans les lois de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement

— **Une place accrue des PCET depuis le Plan Climat National**

Elaboré en 2004, le Plan Climat national encourage, au niveau local, la réalisation de Plans Climat-Energie Territoriaux, proches du terrain, et, ce, à tous les échelons des territoires de compétence ou de projet (régions, départements, communes, communautés de communes, syndicats intercommunaux, agglomérations, pays, parcs naturels régionaux).

Cependant, lors de son actualisation en 2006, l'implication des collectivités est apparue insuffisante : seules 10 % des mesures initialement inscrites avaient été mises en œuvre. En effet, si l'Etat dit le droit, définit des règlements, soutient la recherche, développe des incitations (Contrats de Projets Etat-Régions) et décide de la fiscalité, ce sont les collectivités qui entreprennent des travaux, passent des commandes publiques, répartissent les activités sur leur territoire ou informent les citoyens. Leur entière implication, aux différents niveaux de territoires, est donc une nécessité. A cette condition seulement, la réalisation de PCET devrait permettre d'amplifier les politiques de lutte contre le changement climatique et de contribuer à atteindre les objectifs internationaux auxquels la France a souscrits.

— **Une incitation par la loi Grenelle 1 confirmée par le projet de loi Grenelle 2**

Les différents acteurs, réunis dans le cadre des travaux dits du « Grenelle de l'environnement », ont naturellement convergé vers la nécessité de généraliser les Plans Climat-Energie Territoriaux. Ainsi, le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, adopté le 21 octobre 2008 par l'Assemblée Nationale, stipule que :

« Le rôle des collectivités publiques dans la conception et la mise en œuvre de programmes d'aménagement durable doit être renforcé. A cet effet, l'Etat incitera les régions, les départements et les communes et leurs groupements de plus de 50 000 habitants à établir, en cohérence avec les documents d'urbanisme, des plans climat-énergie territoriaux avant 2012 » (chapitre II, article 7).

En complément, le projet de loi Grenelle 2 instaure des Schémas Régionaux du Climat, de l'Air et de l'Energie réalisés conjointement par le préfet de région et le président du conseil régional. Ces schémas incluront notamment les actuels Plans Climat Régionaux et les schémas de raccordement au réseau des énergies renouvelables. La parution de la loi Grenelle 2 est prévue en 2010.

Trois dimensions importantes émergent :

- ces plans territoriaux couvriront à la fois la question du climat, mais aussi celle de l'énergie ; ce point est important et logique puisque les activités énergétiques sont à l'origine de près des deux tiers des émissions de GES ;
- ces plans pourront être réalisés par différents échelons territoriaux en fonction des contextes ;
- il s'agira de rechercher la cohérence entre les différents échelons territoriaux, notamment avec l'échelle régionale. La cohérence des actions des collectivités « sera favorisée par la concertation au sein d'une instance nationale consultative réunissant les associations d'élus des différentes collectivités, qui sera associée à l'élaboration de la stratégie nationale de développement durable et à sa mise en œuvre. Une instance similaire pourra être instituée au niveau régional. L'Etat favorisera la généralisation des bilans en émissions de gaz à effet de serre et, au-delà des objectifs fixés par l'article 7, celle des plans climat énergie territoriaux des collectivités territoriales et de leurs groupements en cohérence avec les « Agendas 21 » locaux » (chapitre V, article 44).

Concrètement, cela signifie que ces PCET devront être réalisés pendant l'actuel mandat électif des collectivités locales et des intercommunalités.



4 Principaux éléments de caractérisation du Plan Climat-Energie Territorial

Un PCET se caractérise essentiellement par :

- les objectifs qu'il doit permettre d'atteindre,
- le périmètre d'action qu'il recouvre,
- et par les acteurs qu'il mobilise sur le territoire.

◆ Les objectifs

Tout d'abord, un PCET se caractérise par des ambitions chiffrées de réduction des émissions de GES et d'adaptation du territoire dans des contraintes de temps.

Un PCET se cale sur les ambitions et les échéances définies par les négociations internationales et les plans nationaux, avec trois horizons :

- 2012, celui des obligations fixées par le protocole de Kyoto,
- 2020, celui du terme de la prochaine période d'engagement (« l'après- Kyoto »),
- 2050, celui d'une division par 4 des émissions françaises.

— Pour 2020

- Une démarche stratégique à longue portée temporelle

L'élaboration d'un PCET constitue un événement particulier dans la vie politique d'un territoire. Il n'y a en effet aucun précédent en matière d'obligation réglementaire, dont la mise en œuvre s'adresse à tous les acteurs d'un territoire et qui s'étire sur un horizon temporel de l'ordre d'un demi-siècle. C'est là un défi à la fois ambitieux, enthousiasmant et délicat à relever.

- Des objectifs issus des engagements européens

Les PCET devront adopter les objectifs européens des « 3 fois 20 » d'ici 2020. Ces objectifs visent à :

- réduire de 20 % les émissions de GES,
- améliorer de 20 % l'efficacité énergétique,
- porter à 20 % la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie.

Ces objectifs pourraient être portés à 30 %, par l'Union Européenne, si d'autres pays développés adoptaient dans la négociation internationale « Climat » des objectifs de niveau équivalent et que les pays en développement s'impliquaient également.

Ces objectifs sont, pour le moment, déclinés de façon proportionnelle entre territoires ; il est probable qu'à un stade plus avancé, la question se posera de la péréquation des engagements de réduction des émissions en fonction de leurs conditions particulières et des progrès possibles.

— Pour 2050, en France : le Facteur 4

- Des actions à engager rapidement et à déployer progressivement

Il faudra déterminer de façon précise et méthodique des objectifs quantifiés de long terme et dimensionner les actions en conséquence. Si 2050 apparaît lointain, les progrès à réaliser, dans certains secteurs, implique d'engager un effort élevé et constant dès aujourd'hui. Il en est ainsi, par exemple, de la réhabilitation thermique de l'ensemble du patrimoine bâti ou de l'extension et de la densification des transports collectifs à l'échelle des agglomérations.

Néanmoins, il ne sera pas nécessaire de quantifier tout de suite ces objectifs car, pour y parvenir, il faudrait disposer de beaucoup de données et de compétences internes. L'exercice gagnera donc en qualité, en précision et en cohérence, en étant entrepris après un premier train d'actions dont l'évaluation aura été faite.

- Une démarche prospective à très long terme à adopter

C'est nécessairement une démarche prospective qui s'engage. Les horizons de 2020 et de 2050 constituent des échéances qui permettent d'envisager des transformations majeures, des évolutions de structure, des ruptures dans les comportements et les technologies. Le travail prospectif et collectif qui s'amorce avec les PCET fera émerger une vision du territoire à long terme et de la trajectoire permettant d'atteindre cette vision. Il s'agira d'y articuler les stratégies d'adaptation et d'atténuation, ainsi que les autres démarches prospectives et de planification existantes.



Les 20 mesures prioritaires du Grenelle : des objectifs datés et chiffrés pour les collectivités (Extraits de la loi « Grenelle 1 »)

Concernant le bâtiment

- Porter la consommation d'énergie à 50 kWh/m²/an, et sous certaines conditions, la consommation d'énergie primaire :
 - pour les constructions neuves faisant l'objet d'une demande de permis de construire déposée à compter de la fin 2012 ;
 - pour les bâtiments publics et les bâtiments affectés au secteur tertiaire faisant l'objet d'une demande de permis de construire déposée à compter de la fin 2010. (Article 4).
- Réduire les consommations d'énergie du parc des bâtiments existants d'au moins 38 % d'ici 2020. A cette fin, l'Etat incite les collectivités territoriales, dans le respect de leur administration, à engager un programme de rénovation de leurs bâtiments visant à réaliser des économies d'énergie, dans les conditions suivantes :
 - auditer d'ici 2010, engager la rénovation d'ici 2012 avec traitement des surfaces les plus coûteuses en énergie, l'objectif étant de réduire d'au moins 40 % les consommations d'énergie et d'au moins 50 % les émissions de GES des bâtiments dans un délai de 10 ans ;
 - rénover l'ensemble du parc de logements sociaux.
Dès 2020, les 800 000 logements sociaux dont la consommation annuelle d'énergie est supérieure à 230 kWh d'énergie primaire/m²/an devront être rénovés pour atteindre une consommation de moins de 150 kWh (Article 5).
- Promouvoir la certification et l'emploi exclusif de bois certifiés ou issus de forêts gérées de manière durable dans les constructions, à compter de 2010 (Article 29).

Concernant le climat et l'aménagement du territoire

- Renforcer le rôle des collectivités dans la conception et la mise en œuvre des programmes d'aménagement durable.
L'Etat incitera les régions, les départements et les communes et leur groupement de plus de 50 000 habitants à établir, en cohérence avec les documents d'urbanisme, des plans climat énergie territoriaux avant 2012 (Article 7).
L'Etat encourage la réalisation par les collectivités, d'opérations exemplaires d'aménagement durable des territoires :
 - favoriser la généralisation des bilans de GES pour les collectivités (article 44) et pour les entreprises de plus de 250 salariés avant 2013 (article 16) ;
 - élaborer pour la rentrée 2009 un plan vert pour les campus, les établissements d'enseignement supérieur (article 48).

Concernant les transports

- Réduire dans le domaine des transports, les émissions de CO₂ de 20 % d'ici 2020 (Article 9).
Pour les transports de marchandises, développer de manière prioritaire l'usage des transports fluvial, ferroviaire, maritime et, plus particulièrement, du cabotage (Article 10).
- Développer prioritairement l'usage des transports collectifs de personnes (Article 11).
- Encourager dans le cadre des plans de déplacements urbains, la mise en place de plans de déplacement entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activités, ainsi que le développement du covoiturage, de l'auto-partage, de la marche et du vélo (Article 12).
- Développer les transports en site propre afin de les porter en quinze ans de 329 à 1 800 km (Article 12).

Concernant les énergies renouvelables

- Favoriser le développement des énergies renouvelables afin de diversifier les sources d'énergie et les porter à, au moins, 20 % dans la consommation d'énergie finale d'ici 2020 (Article 17).



Concernant l'agriculture

- Atteindre 6 % en 2012 et 20 % en 2020 de surface utile en agriculture biologique (Article 28).
- Développer une démarche de certification environnementale des exploitations agricoles, afin que 50 % des exploitations agricoles puissent y être largement engagées en 2012 (Article 28).
- Accroître la maîtrise de l'énergie des exploitations afin d'atteindre un taux de 30 % d'exploitations agricoles à faible dépendance énergétique d'ici 2013 (Article 28).
- Recourir pour l'approvisionnement des services de restauration collective à des produits biologiques pour une part représentant 15 % des commandes publiques en 2010 et 20 % en 2012, ainsi que, pour une part identique, à des produits saisonniers ou à faible impact environnemental du fait de leurs conditions de production et de distribution (Article 42).

Concernant les déchets

- Réduire la production d'ordures ménagères et assimilées de 5 kg/habitant/an pendant les cinq prochaines années (Article 41).
- Augmenter le recyclage matière et organique afin d'orienter vers ces filières un taux de 35 % en 2012 et 45 % en 2015 des déchets ménagers et assimilés, ce taux étant porté à 75 % dès 2012 pour les déchets d'emballages ménagers et les déchets d'entreprises (Article 41).

◆ Les périmètres

— **Un périmètre géographique : le territoire de la collectivité qui engage le PCET**

Les objectifs de réduction et les actions d'adaptation porteront sur les activités de toutes natures dans les limites du territoire géré par la collectivité qui engage le PCET. S'il est engagé par une intercommunalité, il impliquera toutes ses communes-membres.

— **L'intégration de la question « climat - énergie » dans l'ensemble des choix et décisions de la collectivité**

Il s'agira d'une part, de revisiter, dans la perspective du climat et de l'énergie, l'ensemble des politiques sectorielles et des champs de compétence, et, d'autre part, les démarches et outils de planification. La collectivité devra repérer dans un état des lieux ce qu'elle a déjà engagé, les actions qui ont un impact fort sur l'énergie et le climat et qui sont à même de fédérer les parties prenantes autour du PCET.

— **La mobilisation de tous les périmètres de compétences**

Les politiques à décliner sur le périmètre géographique du PCET nécessiteront que la collectivité intervienne dans tous ses domaines de compétence, mais également qu'elle mobilise les autres collectivités, que leurs compétences propres amènent à intervenir sur le territoire de la collectivité.

◆ Les acteurs

— **Tous les acteurs, dans tous les domaines d'activité**

Le PCET concernera le plus largement possible toutes les activités et tous les acteurs intervenant sur le périmètre du territoire (et parfois hors) dès lors qu'ils génèrent des émissions de GES ou peuvent subir des dommages liés au changement climatique.

— **La collectivité, en tant que maître d'ouvrage et animateur**

La collectivité doit agir :

- dans le cadre de ses responsabilités directes (ses bâtiments publics, équipements, flotte de véhicules, achats...);
- dans le cadre de ses compétences réglementaires et d'urbanisme qui l'amène à intervenir dans des domaines étendus : construction neuve, logement social, réseaux de transport, distribution d'énergie, gestion des déchets, localisation des activités économiques ;
- en tant qu'animatrice, en direction de tous les acteurs, tant publics que privés oeuvrant sur son territoire.



Dans le cas d'un PCET engagé par une région ou un département, par exemple, les actions respectives porteront, avant tout, sur leurs compétences propres, ainsi que sur les choix relevant de leurs responsabilités (infrastructures de transports, de mobilité, établissements d'enseignement secondaire, formation continue, politique sociale, ...).

Un PCET peut s'amorcer au travers des compétences directes internes, mais il ne peut pas durablement se priver d'une conduite ouverte et participative, associant et mobilisant les acteurs du territoire. La bonne gouvernance est incontournable.

La façon dont s'articulent les différents niveaux de collectivités et leurs PCET sera l'un des sujets centraux de la réforme annoncée des collectivités locales.

5 Les étapes de mise en place d'un Plan Climat-Energie Territorial

La mise en place d'un PCET passe par plusieurs phases qui seront abordées en détail tout au long du guide.

◆ Préfigurer

Pour préparer l'adoption d'une délibération d'engagement, la collectivité aura à franchir les premières étapes suivantes :

- l'appropriation du sujet par les élus et les services,
- la clarification pour tous les acteurs du périmètre du PCET,
- le choix de son organisation interne,
- l'identification de l'ampleur du chantier en fonction des caractéristiques du territoire,
- la réalisation d'un cahier des charges calibrant la suite du projet ; celui-ci permettra à la fois d'organiser le travail des services de la collectivité et de cadrer le recours éventuel à une assistance à maîtrise d'ouvrage.

◆ Diagnostiquer et mobiliser

Pour dégager les pistes d'action possibles et faciliter la mise en mouvement des acteurs du territoire, cette deuxième étape comprendra :

- la réalisation d'un Profil climat du territoire comprenant à la fois le profil des émissions de GES, l'identification des impacts constatés et l'appréciation des vulnérabilités du territoire face au changement climatique ;
- des actions de sensibilisation de la population et de formation des acteurs ;
- l'engagement d'actions immédiatement possibles qui concourront à réduire les émissions ;
- la recherche active de pistes d'action efficaces, à travers la mise en place d'un processus participatif.

La collectivité s'appuiera sur des Ateliers thématiques qui pourront réunir des représentants de collectivités, des acteurs économiques et sociaux, des associations et toutes les bonnes volontés. Ce processus pourra déboucher sur la publication d'un Livre blanc, qui sera l'œuvre de l'ensemble des acteurs du territoire et exprimera les attentes des participants envers la collectivité. Ce sera une forme de mandat exprimé par ces acteurs et adressé aux élus. En légitimant l'action de la collectivité, il la renforcera.

◆ Construire le PCET

Cette phase est celle de la conception proprement dite du PCET. Les actions seront définies, analysées et sélectionnées en vue d'une décision par l'assemblée élue. Cela nécessite donc une instruction des projets aux plans technique, financier, juridique, organisationnel et partenarial. Cette phase comprendra :

- la définition d'un cadre stratégique qui fixera des objectifs clairs et engageants ; il couvrira le premier programme d'actions et posera les fondements organisationnels dans la durée ;
- la préparation du programme d'actions portant à la fois sur les compétences propres de la collectivité et sur les actions qu'elle impulse pour l'ensemble du territoire ; celui-ci constituera le cœur du PCET ;

Le cadre stratégique et le programme d'actions feront l'objet d'une délibération-cadre qui exprimera la volonté politique de la collectivité et qui l'engagera par rapport aux objectifs nationaux et régionaux.



◆ La mise en œuvre

Cette phase consistera en la mise en œuvre opérationnelle des décisions prises dans la phase précédente.

◆ Et en continu, pendant toute la conduite du PCET, des actions de communication, de suivi et d'évaluation.

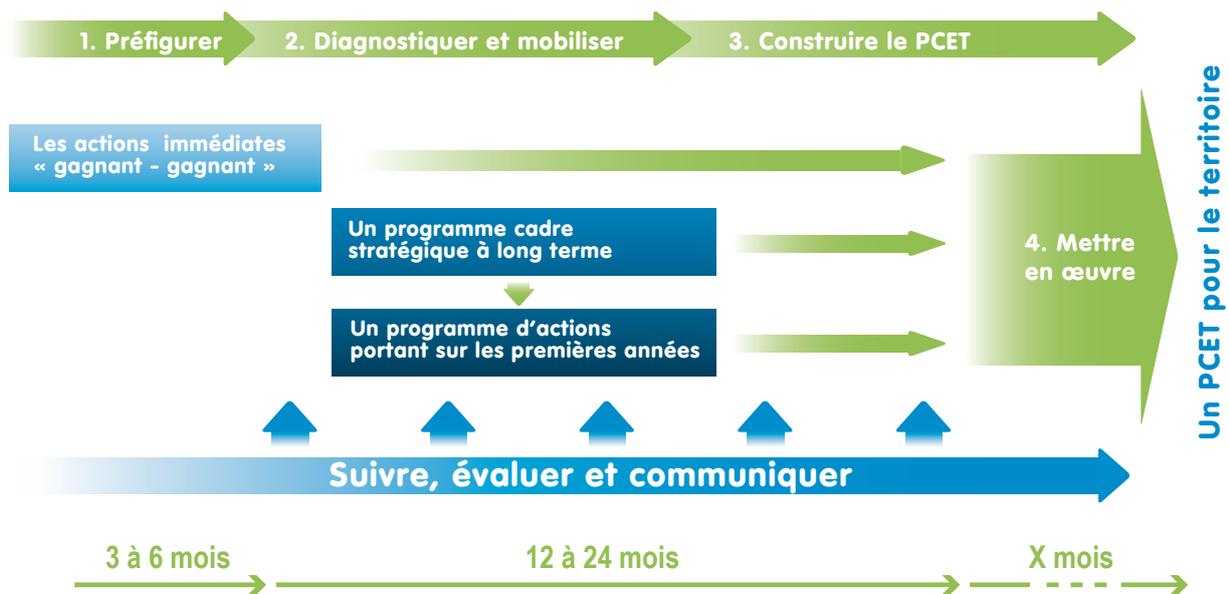
4 étapes pour une démarche progressive d'engagement

Quatre étapes pour construire la démarche

- **Préfigurer** : se donner les conditions du succès, s'organiser en interne, calibrer le projet, engager la concertation pour la durée du projet.
- **Diagnostiquer et mobiliser** : réaliser le profil climat du territoire, mener la co-construction.
- **Construire le PCET** : définir des objectifs chiffrés et engageants, élaborer le programme d'action.
- **Mettre en œuvre le plan d'actions.**

Une démarche d'engagement progressive

1. **Des actions immédiates « gagnant-gagnant »** : un premier train d'actions qui pourra être engagé immédiatement par la collectivité et / ou ses partenaires.
2. **Un programme cadre stratégique à long terme** avec des objectifs en phase avec le facteur 4.
3. **Un programme d'action défini dès le départ et portant sur les premières années** : il portera sur les actions s'inscrivant dans les compétences propres de la collectivité, ou celles engagées en partenariat avec d'autres acteurs.



6 Une démarche progressive

— Une approche pragmatique ajustée au territoire

L'élaboration d'un PCET sera progressive et nécessitera près de deux ans. Il faudra ensuite enchaîner plusieurs cycles de PCET sur une longue durée, probablement tout au long du siècle. La programmation dans le temps des différentes étapes constitue donc une des difficultés dans l'élaboration d'un PCET.

- L'élaboration d'un PCET nécessitera des études d'ingénierie. En effet, la collectivité n'a pas toujours une connaissance technique suffisante, ni de son patrimoine, ni de son territoire pour définir et réaliser des investissements d'amélioration. Dans d'autres cas, les études disponibles permettront d'engager rapidement un programme d'actions, notamment sur son patrimoine bâti.
- L'établissement du Profil climat permettra de pointer les principales sources d'émissions, d'identifier les vulnérabilités majeures face aux événements climatiques et de « personnaliser » le PCET en fonction de la réalité du territoire.
- Un premier élément de complexité résultera de la nécessité d'identifier les actions et de les enchaîner à des



échéances rapprochées, tout en se fixant un cap de long terme (2050). Une seconde contrainte découlera du processus budgétaire des collectivités. En effet, les collectivités décident de leurs actions dans le cadre de budgets annuels. Si des actions peuvent couvrir plusieurs années, il est de règle d'éviter de préempter, de façon excessive, les capacités futures de dépense et la charge d'emprunt. Il y a donc un décalage inévitable entre les objectifs climatiques globaux et les possibilités d'engagement des programmes d'actions.

○ Chaque collectivité devra aussi mettre en regard le PCET avec ses propres échéances, en fonction de ses grands chantiers et de ses travaux de planification pour aboutir à un cheminement progressif et cohérent.

■ Une démarche d'amélioration continue

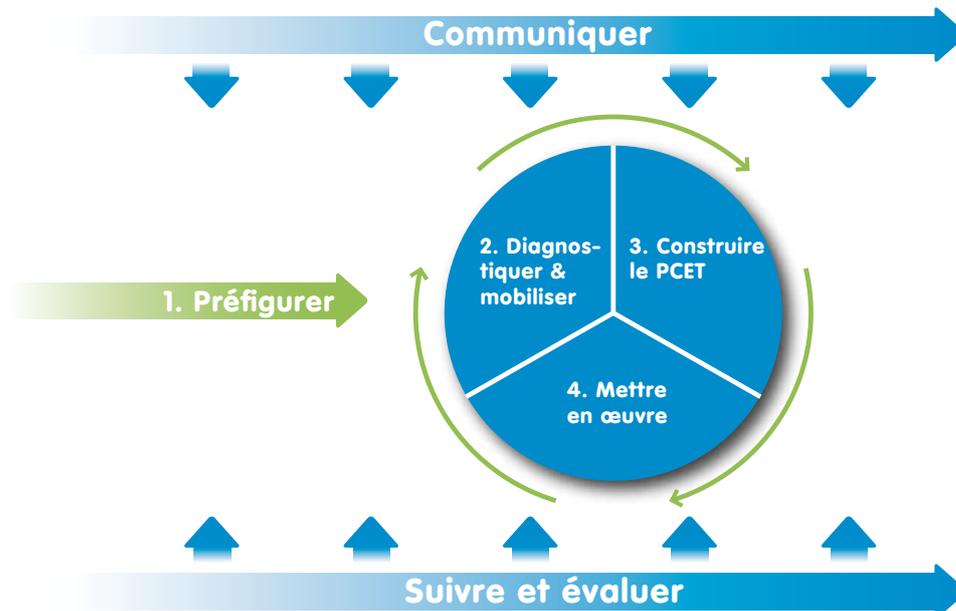
○ Bien évidemment, plusieurs programmes d'actions devront s'enchaîner dans le temps. Il faudra donc vérifier si les actions progressivement engagées dans le PCET sont réellement à la hauteur des objectifs retenus aux plans international et national. Un bilan quantitatif et une évaluation des actions et de leurs résultats seront nécessaires pour la conduite efficace du PCET et dans la perspective de réussir la division par 4 des émissions.

○ La capitalisation des expériences, la progression des pratiques et des comportements, le perfectionnement des connaissances et l'innovation technique et organisationnelle seront sources d'amélioration, chemin faisant, pour la conception et la mise en œuvre du PCET.

Une démarche d'amélioration continue

Pour s'inscrire dans une démarche d'amélioration continue, le Plan Climat s'accompagnera nécessairement :

- d'une stratégie forte de communication, du plan d'action à la mise en œuvre ;
- du suivi de la démarche et du plan d'action ;
- d'une évaluation régulière au cours des différentes étapes et permettant les ajustements indispensables.



Convention des Maires: un engagement pour une politique énergétique et climatique européenne

villesdefrance.fr – consulté le 12 février 2015

L'Union européenne est à la tête de la lutte mondiale contre le changement climatique. Ses États membres se sont engagés à réduire d'au moins 20% leurs émissions de CO₂ d'ici 2020, et sa nouvelle stratégie économique "Europe 2020" place les questions énergétiques et climatiques au cœur de son agenda, dont l'objectif est de mettre en place une société plus durable et plus apte à l'intégration.

Les signataires de la Convention des Maires se sont officiellement engagés à aller au-delà des objectifs fixés par l'Europe grâce à la mise en œuvre, au niveau local, de plans d'action spécifiques en faveur de l'énergie durable. L'initiative a connu un essor rapide depuis son lancement en 2008. Rassemblant des maires de toute l'Union européenne et d'ailleurs, elle constitue aujourd'hui le principal instrument européen de politique énergétique. Les autorités locales et régionales, conscientes du danger que représente le changement climatique, apprécient les possibilités de collaboration et d'échange de meilleures pratiques qu'offre la Convention, dans l'intérêt de leurs citoyens.

Lutter contre le changement climatique au niveau local

Plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre en Europe sont produites en zones urbaines. En outre, 74% de la population européenne vit et travaille dans les villes, consommant environ 75% de l'énergie utilisée dans l'UE. Les administrations locales, proches de leurs citoyens, se trouvent dans une position idéale pour bien cerner les problèmes et trouver des solutions. Elles peuvent aider à concilier les intérêts publics et privés et à intégrer l'utilisation d'énergie renouvelable dans les objectifs de développement local.

La Convention des Maires est conçue pour aider les autorités locales à devenir des acteurs clé de la mise en œuvre de politiques énergétiques durables. Cette ambitieuse initiative de la Commission européenne met en exergue le rôle des villes pionnières, qui élaborent des politiques énergétiques intelligentes et durables pour atténuer les effets du changement climatique, tout en s'attaquant aux problèmes sociaux primordiaux, tels que le manque d'emplois stables et la qualité de vie de tous les citoyens.

Une initiative de mieux en mieux perçue

Début 2010, plus de 1600 villes avaient déjà signé la Convention, dont plus de 20 capitales européennes et plusieurs villes hors de l'UE, mobilisant plus de 140 millions de citoyens. Les signataires représentent des agglomérations de toutes tailles, allant du petit village aux zones métropolitaines étendues comme Londres ou Paris.

Des douzaines de régions, provinces, zones métropolitaines ou groupements d'autorités locales sont devenus des structures de soutien officielles de la Convention des Maires, s'engageant à fournir aux signataires une assistance technique et financière.

Adhérer à la Convention

Mettre en œuvre et faire appliquer les plans d'action en faveur de l'énergie durable: ce sont les résultats qui comptent

Les plans d'action en faveur de l'énergie durable ("Sustainable Energy Action Plans" - SEAP) sont un élément clé de la Convention des Maires. Ils fixent l'objectif spécifique de réduction des émissions de CO₂ et définissent les mesures concrètes que doivent prendre les autorités locales pour atteindre cet objectif d'ici 2020. Une fois approuvés par le conseil municipal, les plans d'action doivent être présentés dans un délai d'un an après la signature de la Convention.

L'inventaire de référence des émissions sert de base pour évaluer l'objectif de réduction des émissions de CO₂ et aide également à identifier les domaines d'action clé pour réduire ces émissions.

Les plans d'action doivent couvrir toute la zone géographique gouvernée par l'autorité locale. Ils interviennent dans différents secteurs comme l'environnement bâti, les infrastructures municipales, les transports urbains, l'aménagement de l'espace et la production décentralisée d'énergie renouvelable.

Les autorités locales garantissent les ressources humaines et financières nécessaires à la mise en œuvre des mesures stipulées dans leur plan d'action. Elles incitent aussi les citoyens et les acteurs locaux à s'impliquer dans le processus, et s'engagent à organiser tous les ans des journées locales de l'énergie. En effet, une forte participation de la part de tous les acteurs est essentielle pour garantir le succès à long terme.

Les plans d'action doivent spécifier les mesures prévues, ainsi que les indicateurs permettant d'évaluer les résultats, tant en termes de mesures mises en œuvre que de réduction des émissions de CO₂. La mise en œuvre des plans d'actions fera l'objet d'un contrôle régulier (tous les deux ans).



Diffuser les informations et les expériences pratiques

La Convention des Maires ne se résume pas à des actions isolées au niveau local. Par le biais d'événements et d'ateliers thématiques organisés par les structures de soutien, elle offre aux administrations locales l'occasion de se rencontrer et de discuter des problèmes communs effectivement attribuables au changement climatique. Elle permet la mise en place de partenariats entre les villes confrontées à des défis similaires. Enfin, elle offre une vitrine aux actions locales, qui peuvent être présentées et reproduites en Europe et ailleurs, dans l'intérêt collectif.

- **Grandes lignes des plans d'action en faveur de l'énergie durable**

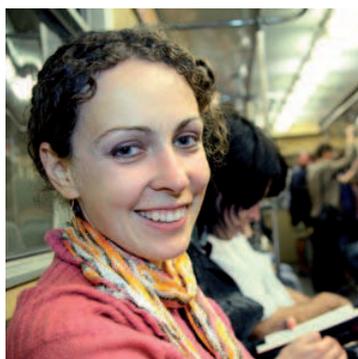
Les grandes lignes des plans d'action sont recueillies au travers du modèle de plan d'action et publiées en ligne sur le site Internet de la Convention des Maires. Tous les signataires disposent d'une page Internet où leur objectif de réduction des émissions de CO₂, les principales données de leurs émissions ainsi que les mesures sélectionnées dans leurs plans d'action sont consultables. Les signataires peuvent ainsi se définir des critères de référence, comparer leurs plans avec ceux d'autres signataires, et enfin évaluer les progrès réalisés.

- **Critères d'excellence**

Les signataires et les structures de soutien sont invités à faire part des actions dont ils sont les plus fiers dans le domaine de l'énergie durable et de la mobilité, sous forme de critères d'excellence. Ces exemples, qui peuvent constituer une source d'inspiration utile pour d'autres autorités locales, sont mis en avant sur le site Internet de la Convention.

- **Journées locales de l'énergie**

Les signataires de la Convention s'engagent à organiser chaque année des journées locales de l'énergie, qui constituent instrument essentiel de la mobilisation des citoyens et des acteurs locaux. De la Suède à la Bulgarie, ces événements créent un lien essentiel entre les autorités locales et régionales, la société civile et le secteur privé en les engageant dans une convention locale.



Lancer le processus

Structures de soutien

Partenaires essentiels des signataires de la Convention et alliés primordiaux du Bureau de la Convention des Maires, les structures de soutien sont considérées par la Commission européenne comme des acteurs indispensables, qui contribuent de façon marquante au succès de l'initiative.

Les structures de soutien peuvent être des administrations publiques, des organismes publics nationaux ou régionaux, des comtés, des provinces, des agglomérations, ou des réseaux et associations d'autorités locales et régionales.

- Elles promeuvent l'accès à la Convention des Maires auprès des municipalités dans leur région et offrent soutien et coordination à celles qui décident d'y adhérer;
- Elles fournissent à ces municipalités une aide ou des facilités financières et techniques pour la préparation des plans d'actions en faveur de l'énergie durable;
- Elles soutiennent la mise en œuvre des plans d'action et l'organisation des journées locales de l'énergie pour sensibiliser l'opinion.

Le degré d'engagement et les conditions spécifiques de cet engagement, concernant notamment les pouvoirs décisionnels, sont négociés entre la Commission européenne et l'organisation concernée, puis consignés dans un accord écrit.



associationbilancarbhone.fr – consulté le 12 février 2015

BILAN CARBONE® - MÉTHODE

PRÉSENTATION

ATOUTS DU BILAN CARBONE®

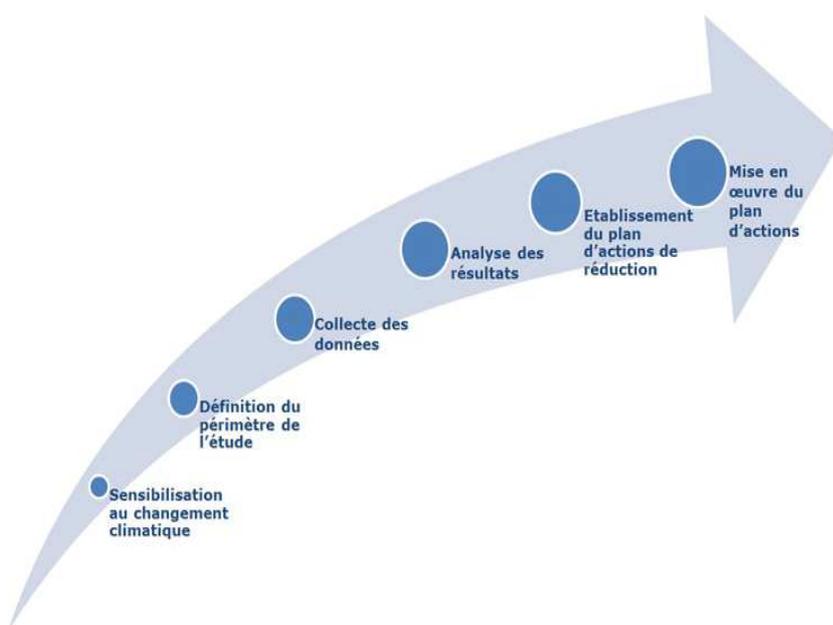
VERSIONS SPECIFIQUES

COMPATIBILITÉS

PRÉSENTATION

Le Bilan Carbone® est la démarche de comptabilisation et de réduction des émissions de GES la plus utilisée en France.

La réalisation d'un Bilan Carbone® se déroule en 6 étapes essentielles permettant le développement d'une stratégie de sobriété carbone :



Dans un souci d'évaluation de la vulnérabilité des activités à la raréfaction des énergies fossiles, le Bilan Carbone® est une approche globale plaçant sur un pied d'égalité :

- Les émissions dites « directes » (scope 1 au sens d'ISO 14069)
- Les émissions dites « indirectes » (scope 2 & 3 au sens d'ISO 14069)

Ainsi l'ensemble des flux nécessaires au fonctionnement de l'activité considérée sont pris en compte :

DERNIERS OUTILS DISPONIBLES

BILAN CARBONE® V7.2

LES DÉCLINAISONS DU BILAN CARBONE®

ORGANISATION / PATRIMOINE & COMP.

TERRITOIRE

CHIFFRES CLÉS DU BILAN CARBONE®

	ETP	CL	ADMIN	TOTAL
2013	300	90	60	450
2012	650	150	70	870
2011	750	150	60	960
2010	1690	260	60	2010
2009	1600	200	85	1900
2008	1000	130	60	1200
2007	199	41		240
2006	160			160
2005	160			160
2004	78			78
TOTAL	6587	1021	395	8003

DES QUESTIONS SUR LA MÉTHODE ?

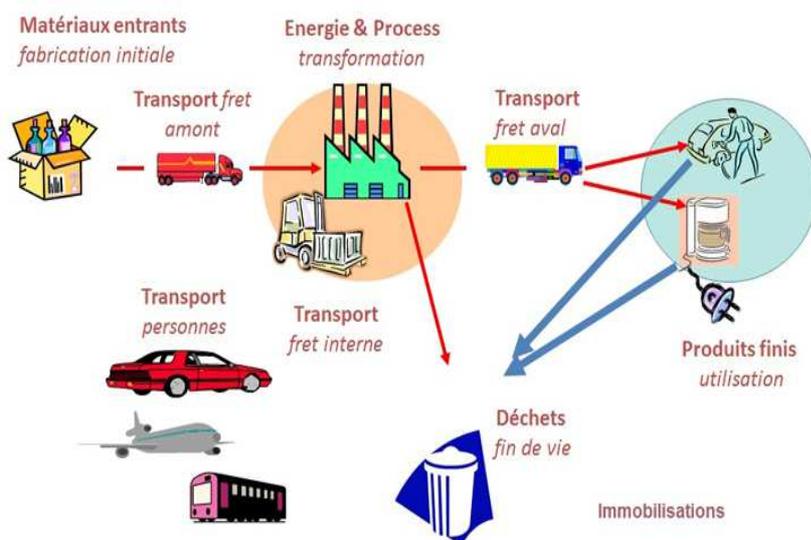
Ecrivez nous à methodologie@associationbilancarbhone.fr

COMMENT AVOIR ACCÈS À LA MÉTHODE ET AUX OUTILS ?

FORMATIONS ET LICENCES

Liste des Bilan Carbone® Réalisés

VOIR LA LISTE DES BILAN CARBONE® RÉALISÉS



C'est grâce à cette approche globale que le Bilan Carbone® permet d'avoir **une compréhension stratégique de ses émissions de GES**.

En effet, après la réalisation de son Bilan Carbone®, la structure prend conscience de **deux éléments majeurs** :

- quels sont ses postes d'activité qui génèrent le plus d'émissions de GES ;
- quelle est l'importance de sa dépendance aux énergies fossiles.

ATOUTS DU BILAN CARBONE®

Dans le secteur des solutions de gestion des émissions de GES, le **Bilan Carbone® se distingue par son caractère opérationnel, stratégique et en prise avec les enjeux économiques** des organisations:

APPROCHE PRAGMATIQUE ET OPÉRATIONNELLES	ÉVALUATION GLOBALE	SIMULATION ÉCONOMIQUE ET STRATÉGIQUE
Des outils de calcul ouverts et transparents sont à votre disposition pour exploiter au mieux les données collectées (factures d'énergie, quantité de matériaux achetés, km parcourus...) et vous permettre l'évaluation les émissions de GES poste par poste.	Toutes les émissions de GES liées au fonctionnement de votre structure sont prises en compte. Avec un périmètre d'étude le plus large possible, vos possibilités d'actions de réduction des émissions sont nombreuses.	Un module spécifique mesure la vulnérabilité de votre organisation aux fluctuations du prix de l'énergie et à la taxation des émissions de GES. Vous avez ainsi les clés pour anticiper toute évolution économique ou réglementaire.

C'est une solution optimum pour **la gestion des risques associés aux émissions de GES et à la vulnérabilité énergétique** et un **levier d'innovation clé pour la compétitivité et l'attractivité** à long terme.

VERSIONS SPECIFIQUES

APPROCHES

Il existe **deux approches** du Bilan Carbone® qui se différencient par leur périmètre d'étude :

1. L'approche Organisation

A destination de tout type d'organisation (entreprise, collectivité, établissement public, institution, événement...), elle permet de comptabiliser et réduire les émissions de GES associées au fonctionnement de la structure étudiée.

2. L'approche Territoire

A destination des collectivités territoriales, elle permet de comptabiliser et réduire les émissions de GES associées à l'ensemble des activités du territoire administré (résidentiel, industrie, transport...).

VERSIONS 7.1

La dernière version du Bilan Carbone®, comme du Bilan Carbone® Territoire, est la **Version 7.1**.

- La **Version 7.1 du Bilan Carbone® se caractérise principalement par** :

- **Sa compatibilité avec le Bilan GES réglementaire** de l'article 75 de la loi Grenelle II (voir le paragraphe « COMPATIBILITES » ci-dessous)
- **Sa compatibilité avec les standards internationaux en matière de comptabilité carbone** que sont le **GHG Protocol** et **ISO 14069** (voir le paragraphe « COMPATIBILITES » ci-dessous)
- **Ses versions internationales** (anglaise, allemande, espagnole adaptée au Mexique)
- **De nouveaux outils et fonctionnalités** (guide et outil de comparaison interannuelle, note sur la gestion de l'incertitude, guide de sélection des facteurs d'émission...)
- **L'intégration des facteurs d'émission** de la Base Carbone de l'ADEME

- Un graphisme et une ergonomie optimisés

- La Version 7.1 du Bilan Carbone® Territoire se caractérise principalement par :

- De nouveaux outils et fonctionnalités (exemple : comparateur interannuel)
- L'intégration des facteurs d'émissions de la Base Carbone de l'ADEME
- Un graphisme et une ergonomie optimisés

COMPATIBILITÉS

AVEC LE BILAN GES RÉGLEMENTAIRE

- Définition

En France, l'article 75 du Grenelle II oblige certaines structures à réaliser un bilan de leurs émissions de gaz à effet de serre, appelé Bilan GES réglementaire.

Les structures concernées par cette réglementation sont :

- Les entreprises de plus de 500 salariés (250 salariés dans les DROM et COM)
- Les collectivités territoriales de plus de 50 000 habitants
- Les établissements publics de plus de 250 agents
- L'Etat

Le Bilan GES réglementaire prend obligatoirement en compte les scopes 1 et 2 des émissions de GES générées par la structure étudiée. La prise en compte du scope 3 est recommandée.

À l'issue du Bilan, un tableau de restitution, accompagné d'une synthèse des actions envisagées pour réduire les émissions de GES, doivent être remis en préfecture.

La première échéance réglementaire était le 31 décembre 2012. La réglementation demandant un renouvellement du bilan tous les 3 ans, la prochaine échéance est fixée au 31 décembre 2015.

- Répondre à la réglementation avec le Bilan Carbone®

La version 7.1 du Bilan Carbone® vous permet de répondre à la réglementation car :

- Elle permet une extraction automatique en conformité avec le format de restitution du Bilan GES réglementaire ;
- Ses tableaux intègrent les facteurs d'émissions de la Base Carbone de l'ADEME, base nationale de référence.

De plus, utiliser le Bilan Carbone® pour répondre à la réglementation c'est bénéficier :

- d'un outil opérationnel pour faciliter votre démarche
- d'un outil performant, prenant en compte les scopes 1, 2 et 3, pour vous permettre de passer du reporting à l'orientation stratégique.

AVEC LE PCET

Cette même réglementation impose aux collectivités locales de plus de 50 000 habitants de construction un Plan Climat-Energie Territorial (PCET).

Le Bilan Carbone® Territoire est présenté comme l'outil de référence pour définir le profil climat des collectivités (étape 2 du PCET).

AVEC LE GHG PROTOCOL ET ISO 14069

Pour faciliter l'accès des organisations aux démarches de gestion des émissions de GES et la convergence des normes en la matière, il est primordial de favoriser la compatibilité entre les principales solutions internationales de comptabilité carbone.

Dans cette optique, le Bilan Carbone® Version 7.1 propose une extraction automatique des émissions au format GHG Protocol. La Version 7.2 (disponible prochainement) disposera en plus d'une extraction au format ISO 14069.



L'actualité professionnelle du secteur de l'environnement

Le DPE s'affiche dans les annonces immobilières

Depuis le 1er janvier 2011, le diagnostic de performance énergétique (DPE) doit être affiché dans les annonces immobilières. Un décret publié le 30 décembre dernier a précisé les modalités d'affichage suivant le type de support de l'annonce diffusée.

Concrètement, les annonces relatives à la mise en vente ou en location d'un bien immobilier publiées dans la presse doivent mentionner la classe de performance énergétique (classée de A à G). Les annonces publiées dans les vitrines des agences immobilières et sur les sites internet devront quant à elle y ajouter l'étiquette énergie en couleur. L'étiquette devra occuper au moins 5% de la surface de l'annonce placée en vitrine ou une surface d'au moins 180x180 pixels à l'écran pour celles publiées sur internet.

La généralisation de l'affichage de la performance énergétique dans les annonces immobilières à partir du 1er janvier 2011 a été inscrite dans la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010. Cette mesure oblige le propriétaire à faire réaliser un DPE dès l'annonce de la mise en vente et de la location de son bien immobilier. Le gouvernement espère ainsi inciter les propriétaires à réaliser des travaux d'économie d'énergie, afin de valoriser leur bien. Cette mesure s'appliquera à environ 600.000 transactions et au million de locations annuelles.

Article publié le 03 janvier 2011



FRAIS DE TRANSPORT DOMICILE - LIEU DE TRAVAIL Conditions de prise en charge

Service «Gestion des carrières - Protection sociale»

☎ 05 59 90 03 94 – statut@cdg-64.fr

La loi de financement de la sécurité sociale pour 2009 (art. 20) a modifié les dispositions du Code du Travail applicables à la prise en charge des frais de transport domicile - lieu de travail.

Les conditions d'application de ce dispositif sont précisées par le décret n° 2010-676 du 21 juin 2010 instituant une prise en charge partielle du prix des titres d'abonnement correspondant aux déplacements effectués par les agents publics entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail.

Une circulaire du 22 mars 2011 du Ministère du budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'Etat apporte des précisions complémentaires.

Tout employeur est tenu de prendre en charge une partie des frais de transports collectifs engagés par les salariés pour se rendre sur leur lieu de travail. Ces dispositions visées aux articles L. 3261-1 à L. 3261-2 du code du travail s'appliquent aux employeurs publics et privés. Elles concernent les frais de transports publics. Tous les agents sont concernés, quel que soit leur statut.

Selon l'article L.3261-2 du Code du Travail, tout employeur public assure obligatoirement une prise en charge financière des titres d'abonnement souscrits par ses agents pour se rendre, au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos, de leur résidence habituelle à leur lieu de travail.

Cette prise en charge est effectuée sur la base des tarifs de 2^{ème} classe des transports en commun et correspond à 50% du coût du titre d'abonnement dans la limite d'un montant maximum revalorisé en fonction de l'évolution des prix des transports pratiqués en Ile-de-France.

Ce dispositif est en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2010.

1

LES BENEFICIAIRES

1-1

Sont concernés par le dispositif

(Art. 1^{er} du décret du 21 juin 2010 et circulaire du 22 mars 2011)

- ✓ les fonctionnaires stagiaires et titulaires,
- ✓ les agents non titulaires de droit public,
- ✓ les personnels recrutés dans le cadre d'un contrat unique d'insertion (contrat d'accompagnement dans l'emploi pour les collectivités locales),
- ✓ les personnels de droit public (fonctionnaires et agents non titulaires) exerçant leurs fonctions dans un établissement public industriel et commercial sous réserve, pour les agents non titulaires, d'une décision du Directeur ou d'une délibération du Conseil d'Administration leur rendant applicable le dispositif,
- ✓ les agents de droit public employés par un groupement d'intérêt public,
- ✓ les étudiants effectuant un stage dans le cadre de leur cursus scolaire et universitaire.

Sur ce point il convient de préciser que seul un décret concernant la fonction publique d'Etat est intervenu pour régler les conditions d'accueil de ces stagiaires (décret n° 2009-885 du 21 juillet 2009).

Aucune disposition réglementaire ne règle la question de l'accueil des stagiaires dans la Fonction Publique Territoriale. Une circulaire du 9 novembre 2009 invite cependant les collectivités locales à s'inspirer de ce dispositif lorsqu'elles accueillent des stagiaires. Si une collectivité locale choisit de mettre en œuvre ces dispositions, elle devra se prononcer sur l'extension de la prise en charge partielle des frais de transport.

La situation des personnels mis à disposition :

L'article 9 du décret n° 2008-580 du 18 juin 2008 relatif au régime de la mise à disposition applicable aux collectivités territoriales et aux établissements publics administratifs locaux prévoit que "le fonctionnaire mis à disposition peut être indemnisé par le ou les organismes d'accueil des frais et sujétions auxquels il s'expose dans l'exercice de ses fonctions suivant les règles en vigueur en leur sein". Ce dispositif pourra être précisé dans la convention de mise à disposition. C'est le régime de prise en charge en vigueur dans l'emploi d'accueil qui s'appliquera (secteur privé ou secteur public).

Dans le cas d'une mise à disposition partielle, la prise en charge par chacun des organismes (employeur d'origine et organisme d'accueil) s'effectuera au prorata du temps de travail si l'agent prend des abonnements à des transports collectifs pour chacun des trajets domicile-lieu de travail. Cette répartition et le régime applicable devront être précisés dans la convention.

1-2 Les personnels exclus

Sont exclus du dispositif selon l'article 10 du décret du 21 juin 2010 :

- ✓ l'agent qui perçoit des indemnités représentatives de frais pour ses déplacements entre sa résidence habituelle et son ou ses lieux de travail,
- ✓ l'agent qui bénéficie d'un logement de fonction et qui ne supporte aucun frais de transport pour se rendre à son lieu de travail,
- ✓ l'agent qui bénéficie d'un véhicule de fonction,
- ✓ l'agent qui bénéficie d'un transport collectif gratuit entre son domicile et son lieu de travail,
- ✓ l'agent transporté gratuitement par son employeur,
- ✓ l'agent qui bénéficie pour le même trajet d'une prise en charge au titre des frais de déplacement temporaires.

Sont également exclus du dispositif les agents qui utilisent leur véhicule personnel pour les trajets domicile-lieu de travail et qui n'engagent aucun frais de transports collectifs.

1-3 Les périodes de suspension de la participation

La prise en charge est suspendue durant les périodes suivantes :

- ✓ congé de maladie, de longue maladie, de grave maladie, de longue durée,
- ✓ congé de maternité, de paternité, d'adoption,
- ✓ congé de présence parentale,
- ✓ congé de formation professionnelle,
- ✓ congé de formation syndicale,
- ✓ congé de solidarité familiale (accompagnement d'une personne en fin de vie),
- ✓ congé pris au titre du compte épargne-temps,
- ✓ congés bonifiés.

La prise en charge reste acquise jusqu'à la fin du mois au cours duquel débute le congé. Lorsque la reprise du service a lieu au cours d'un mois ultérieur, la prise en charge est effectuée pour ce mois entier.

La participation est supprimée lorsque l'agent se trouve dans une situation de suspension durant l'intégralité du mois.

Exemples

- ☞ *Un agent en congé de maladie du 5 mai au 15 mai bénéficie de l'intégralité de la prise en charge des titres de transport pour le mois de mai.*
- ☞ *Un agent en congé de maladie du 25 mai au 4 juin bénéficie de l'intégralité de la prise en charge pour les mois de mai et juin.*
- ☞ *Un agent en congé de maladie du 25 mai au 15 juillet bénéficie de l'intégralité de la prise en charge pour les mois de mai et juillet. La prise en charge est supprimée pour le mois de juin.*

2-1 Les titres ouvrant droit à une prise en charge

Il s'agit des titres émis par la SNCF ainsi que par les entreprises de transport public, les régies et les autres personnes concourant aux services de transport organisés par l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements :

- ✓ abonnements multimodaux à nombre de voyage illimité,
- ✓ cartes et abonnements mensuels, hebdomadaires ou à renouvellement tacite à nombre de voyages illimités ou limités.

Sont également concernés les abonnements à un service public de location de vélos.

La prise en charge est obligatoirement limitée aux titres de transport permettant d'effectuer le trajet le plus court entre la résidence habituelle et le lieu de travail.

Au vu de ces critères, il appartient à l'employeur d'apprécier si l'abonnement présenté peut faire l'objet d'une prise en charge.

2-2 Le montant

La prise en charge s'effectue sur la base du tarif de l'abonnement le plus économique pratiqué par le transporteur. L'employeur apprécie pour chaque type d'abonnement présenté par l'agent quel est le tarif le plus bas. Il est tenu compte d'éventuelles réductions négociées au bénéfice des agents par convention entre l'employeur public et un transporteur.

L'employeur public prend en charge la moitié du tarif de l'abonnement. Ce pourcentage de prise en charge s'impose, il n'est pas modulable.

Exemple

*Un agent présente un abonnement mensuel de 100 € en 1^{ère} classe
Le transporteur propose un abonnement mensuel de 80 € en 2^{ème} classe
L'employeur public prendra en charge 50% du tarif le plus économique soit 40 €*

2-3 Le plafond de prise en charge

Les employeurs publics peuvent maintenir au profit de leurs agents les dispositifs de prise en charge plus favorables mis en place avant le 1^{er} juillet 2010.

En aucun cas la participation de l'employeur ne pourra excéder un plafond *"correspondant à 50 % de la somme des tarifs des abonnements annuels cumulés permettant d'effectuer depuis Paris le trajet maximum (zone 1 à 6) et le trajet minimum (zone 1 à 2) compris à l'intérieur de la zone de compétence de l'autorité organisatrice des transports de la région Ile-de-France"*.

A compter du 1^{er} janvier 2014, ce plafond est fixé à 77,96 €

2-4 Le versement de la participation

L'agent doit remettre ou, à défaut, présenter à l'employeur ses titres d'abonnement. Les titres doivent permettre d'identifier le titulaire et être en conformité avec les règles de validité définies par l'entreprise de transport.

Le remboursement intervient au plus tard à la fin du mois suivant celui pour lequel les titres ont été validés. Les titres à validité annuelle font l'objet d'une prise en charge répartie mensuellement pendant la période de prise en charge.

2-5 Les situations particulières

2-5-1 Les agents ayant plusieurs lieux de travail

Lorsqu'un agent relevant d'un même employeur public exerce son activité sur plusieurs lieux de travail dans une même collectivité, il peut prétendre à la prise en charge des frais de transports lui permettant de se rendre sur ces divers lieux depuis sa résidence familiale ou d'un lieu de travail à un autre.

2-5-2 Les agents ayant plusieurs employeurs

Les agents relevant de plusieurs employeurs qui utilisent plusieurs titres de transport pour se rendre sur leurs divers lieux de travail bénéficieront d'une prise en charge par chacun des employeurs, chacun pour le déplacement le concernant.

Si le titre de transport est unique, la prise en charge par chacun des employeurs s'effectuera au prorata du temps de travail accompli pour chacun d'eux.

2-5-3 L'incidence du temps de travail

Lorsque l'agent est autorisé à travailler à temps partiel ou occupe un emploi à temps non complet pour un nombre d'heures égal ou supérieur à la moitié de la durée légale ou réglementaire (soit 17 h 30 mn de travail hebdomadaire en moyenne), il bénéficie de la prise en charge partielle dans les mêmes conditions que s'il travaillait à temps plein.

Lorsque le nombre d'heures travaillées est inférieur à la moitié de la durée légale ou réglementaire, la prise en charge partielle est réduite de moitié par rapport à la situation de l'agent travaillant à temps plein.

Cette dernière disposition peut concerner :

- ✓ les agents occupant un emploi à temps non complet dont le temps de travail est inférieur à 17 h 30 mn par semaine en moyenne,
- ✓ des agents à temps non complet bénéficiant d'un temps partiel de droit (le seul qui leur soit ouvert réglementairement) qui les conduits à effectuer moins de 17 h 30 mn de travail par semaine.

Exemple : agent à temps non complet qui effectue 28 h de travail par semaine et qui bénéficie d'une autorisation de travail à temps partiel pour élever un enfant de moins de trois ans. Il effectue 14 h de travail par semaine.

3

REGIME SOCIAL ET FISCAL

3-1 régime fiscal

Selon les dispositions de l'article 81 du Code Général des Impôts (19°-a) l'avantage résultant de la prise en charge de frais de transport par l'employeur est exonéré de l'impôt sur le revenu.

Cette exonération suppose que la prise en charge ait été régulièrement accordée et que l'agent n'ait pas opté pour la déduction des frais professionnels réels lors de sa déclaration fiscale.

3-2 régime social

La participation de l'employeur est exonérée des contributions et cotisations sociales.

L'exonération peut porter sur une participation supérieure au taux maximum lorsque la collectivité a maintenu un régime antérieur institué avant le 1^{er} juillet 2010 plus avantageux que ce maximum. Il faut cependant que la participation corresponde à des frais professionnels de déplacement engagés par l'agent.



DOCUMENT 6

« Petit guide d'éco-conduite » – Conseil général du Bas-Rhin

L'éco-conduite: **notre collectivité** **s'engage**

Rouler dans « le bon sens » aujourd'hui, c'est utiliser sa voiture de manière écologique, économique et sûre. Ce guide vous permettra de bien démarrer !

Pratiquer l'éco-conduite, c'est permettre à la collectivité de réaliser des économies allant de 5 à 20 % des dépenses liées à l'entretien et aux carburants des véhicules.

La pratique de l'éco-conduite s'applique à titre privé, pour un résultat identique : des économies substantielles, une conduite apaisée et un plus grand respect de l'environnement et du cadre de vie.

Le Conseil Général du Bas-Rhin souhaite favoriser l'éco-conduite dans le cadre de son Plan de déplacement entreprise Mobiléo, ceci tant pour les déplacements professionnels que pour vos déplacements personnels : vous êtes ainsi gagnants sur toute la ligne !



J'adapte mon mode de déplacement à mon besoin

- Ne pas conduire est la meilleure façon d'économiser ! N'ayons pas systématiquement recours à la voiture. D'autres solutions existent, de plus en plus performantes : vélo, transports en commun, auto-partage, covoiturage, etc.
- J'adapte mes modes de déplacements à mes contraintes : si je n'ai pas besoin de déposer mes enfants à la crèche ou à l'école, je préfère les transports en commun. Si je ne peux pas covoiturer tous les jours, je ne le fais qu'une fois dans la semaine...
- Savez-vous que 80 % des déplacements en voiture font moins de 3 km ? Le vélo est pourtant une bonne solution pour un trajet jusqu'à 5 km.



Entre Marseille et Paris, le passager d'un TGV émet 5 kg de CO₂, celui d'une voiture diesel environ 145 kg de CO₂.

Pour être sûr(e) de mon choix, j'utilise un éco-comparateur : il permet de comparer l'impact environnemental de mes déplacements selon les différents modes de transport, comme par exemple sur le site www.ademe.fr.



Je démarre en douceur

Selon l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), une voiture consomme environ 10 à 15 fois plus de carburant lors du 1^{er} km qu'à chaud. Les raisons de cette surconsommation sont diverses : perte massive de chaleur dans les parois pendant la compression ou manque d'auto-inflammation sur les moteurs diesel, mauvaise homogénéisation du mélange pour les moteurs à essence, frottements internes du moteur plus importants, perte thermique plus grande par les radiateurs...

Il faut donc rouler « patte de velours » : en douceur, sans accélérer et sans préchauffer le moteur à l'arrêt.

☞ Je ne prends pas ma voiture pour aller à la boulangerie située à 300 mètres de chez moi.

☞ J'adapte ma conduite lorsque ma voiture est froide.



J'effectue mes changements de vitesse le plus rapidement possible

Pour passer d'une vitesse à la vitesse supérieure :

- J'accélère franchement à bas régime.
- Je passe rapidement la vitesse supérieure.

Jusqu'à 50 km/h, j'accélère franchement pour pouvoir être rapidement en 5^e. Au-dessus de 50 km/h, les accélérations doivent être modérées.

☞ La bonne manière de passer les vitesses

- Je passe les rapports de vitesse très rapidement jusqu'en 5^e.
- Je rétrograde à environ 1 000 tours/minute.
- Je passe la vitesse supérieure à environ 2 000 tr/mn en diesel et 2 400 tr/mn pour les moteurs à essence et GPL.
- À 50 km/h, je suis déjà en 4^e ou 5^e.



Je maintiens une vitesse constante en utilisant le rapport le plus élevé

J'adopte le bon régime de moteur, adapté à la vitesse à laquelle je roule. Ne pas pousser le régime peut faire économiser jusqu'à 20 % de carburant.

☞ *En ville, il ne sert à rien de se presser, de multiplier les à-coups et les démarrages en trombe : tout le monde roule plus ou moins au même rythme !*



Je conduis de façon fluide et j'anticipe

Accélérer, freiner, accélérer, freiner : un freinage pour une accélération est le meilleur moyen pour consommer plus de carburant ! Pour économiser, il vaut mieux prévoir : je regarde au loin, je suis concentré(e) et j'anticipe les changements dans la circulation. J'évite d'accélérer inutilement alors qu'un STOP se profile à l'horizon ou qu'une file de voitures est à l'arrêt. Chaque accélération inutile évitée, c'est une économie de carburant.

☞ *Pour une conduite fluide et anticipée*

- *Je profite des descentes pour lever le pied.*
- *Je garde ma vitesse en descente.*
- *Je ralentis en montée sans gêner la circulation et je me stabilise si possible à une vitesse supérieure à 40 km/h.*



Je limite ma vitesse

Une conduite agressive en ville fait augmenter la consommation de carburant jusqu'à 40 %, soit 7 kg de CO₂ supplémentaires pour 100 km.

Réduire la vitesse, c'est bon pour mon portefeuille et ma sécurité : c'est jusqu'à 5 litres de carburant économisés et près de 12 kg de CO₂ sur 500 km. Cela équivaut à une réduction de 12,5 % des émissions de gaz à effet de serre. Si ma voiture dispose d'un régulateur de vitesse, c'est encore plus facile.

☞ Limiter ma vitesse, c'est rouler à moins de 50 km/h en ville, à 90 km/h sur route et 110 km/h sur autoroute.

☞ Sur autoroute : rouler à 120 km/h au lieu de 130 km/h sur 500 km, c'est seulement 18 minutes de trajet en plus, mais c'est plus économique et plus prudent.



Je décélère doucement

- Je décélère doucement en levant le pied de l'accélérateur, sans rétrograder.
- Je maintiens une vitesse régulière (moins de 40 km/h).
- Je freine avec le moteur et le moins possible avec la pédale de frein. La décélération naturelle permet de couper l'alimentation de carburant.

☞ À 50 km/h en 5^e, je lève le pied 100 m avant les feux rouges.

Je coupe le moteur aussi pour des arrêts courts

En stationnement ou en file d'attente à la station-service, je coupe le moteur pour les arrêts de courte durée, supérieurs à 20 secondes.



☞ L'arrêt/redémarrage du véhicule consomme moins de carburant que laisser tourner son moteur au-delà de 20 secondes.



Doucement la clim' !

Je n'abuse pas de la climatisation. La climatisation, c'est du confort et plus de sécurité, mais il faut l'utiliser à bon escient. Les émissions de CO₂ dues au fonctionnement de la climatisation peuvent atteindre environ 2,6 kg sur 100 km, soit 15 % de plus que de rouler sans climatisation.

☞ La surconsommation de carburant des véhicules due à la climatisation s'élève à 10 % sur route et 25 % en ville.



J'entretiens régulièrement mon véhicule

- Je vérifie la pression des pneus tous les 2 mois.
- Des pneus pas assez gonflés sont dangereux et provoquent une surconsommation de carburant. Pour bien vérifier la pression, il faut que les pneus soient froids (moins de 3 km parcourus).
- Je favorise l'aérodynamisme de mon véhicule (fenêtres et toit fermés). J'utilise une remorque ou un coffre de toit plutôt qu'une galerie, que j'enlève après utilisation : même à vide, une galerie peut augmenter la consommation de 10 % et l'émission de CO₂ de 1,75 kg tous les 100 km.
- Je vérifie régulièrement le bon état de mon véhicule. Un filtre à air encrassé fait consommer 3 % de plus et un moteur mal entretenu, encore plus.
- Je m'équipe de pneus « basse consommation ».
- Je ne charge pas trop ma voiture : 100 kg de plus, c'est 5 % de plus de consommation de carburant.



Un véhicule mal entretenu peut entraîner une surconsommation de carburant pouvant aller jusqu'à 25 %.

Je veux en savoir plus

Choisir le bon mode de déplacement, vérifier son coût et son impact sur l'environnement

- Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
www.ademe.fr - possibilité de télécharger le guide pratique de l'ADEME : « La voiture ».
- ASPA Alsace
<http://www.atmo-alsace.net>

Choisir un mode de transport alternatif

- Réseau interurbain du Conseil Général (Réseau 67)
www.cg67.fr/les_actions/Réseau_67
- TER Alsace
<http://www.ter-sncf.com/alsace/>
- Réseau urbain de la ville de Haguenau (RITMO)
<http://www.ritmo.fr/>
- Réseau urbain de la ville de Strasbourg (CTS)
<http://www.cts-strasbourg.fr>
- Réseau urbain de la ville d'Obernai (PASS'O)
<http://www.passo.fr/>
- Réseau urbain de la ville de Sélestat (TIS)
<http://www.tis-selestat.com/>

Vos contacts

- Conseil Général du Bas-Rhin
Pierre Fierling, responsable du projet Mobiléo
Tél. 03 88 76 66 19 - Email : pierre.fierling@cg67.fr
- Chambre de Consommation d'Alsace
Tél. 03 88 15 42 42 - Email : <http://www.cca.asso.fr/>

Impression sur papier 100% recyclé
Septembre 2009.

MANAGEMENT COMMENT FONT-ILS ?

Bordeaux expérimente le télétravail pour ses équipes techniques

Par Sylvie Luneau

Contrairement aux idées reçues, le télétravail n'est pas réservé à la filière administrative, il concerne également des personnels de la filière technique. La preuve à la communauté urbaine de Bordeaux où plusieurs services le pratiquent.

La communauté urbaine de Bordeaux (CUB) dénombre à ce jour 74 télétravailleurs, dont 32 agents de la filière technique (catégories A et B). Ces postes se situent principalement dans les services suivants : voirie, système d'information, urbanisme, proximité, nature. Le profil des postes est varié : chargé de projet, chargé de mission, technicien de bureau d'études, instructeur, cartographe, chargé d'opération, urbaniste, architecte système d'information, administrateur de base de données, assistant de projet, chef de service.

Une phase d'expérimentation a été mise en œuvre de l'automne 2013 au printemps 2014. Un bilan positif a été dressé en juin dernier. Le télétravail est donc désormais proposé à l'ensemble des services.

Trois ingénieurs urbanistes en télétravail

Le service de la programmation et de l'aménagement urbain compte dix-neuf personnes : huit ingénieurs urbanistes, trois dessinateurs, trois personnes de la filière administrative, quatre techniciens et la directrice.

Lors de la phase d'expérimentation du télétravail, deux ingénieurs urbanistes ont candidaté. Devant la réussite de la démarche, une nouvelle personne au même poste a adopté le télétravail depuis l'été dernier. Au total, ce sont trois femmes urbanistes qui télétravaillent pour la CUB. « Je suis très satisfaite. Nous avons un ordinateur portable à disposition que nous conservons au bureau. Un point pour-

rait cependant être amélioré : avoir un téléphone portable professionnel. Car pour l'instant, nous utilisons notre ligne personnelle ; l'abonnement est à notre charge et nous pouvons être dérangés à tout moment », souligne Céline Gerbeau-Morin. Autre bémol : l'accès à l'intranet est impossible à la maison. Il faut par conséquent prévoir de tout enregistrer avant.

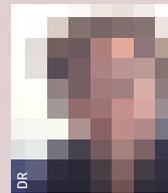
Plus efficace pour les travaux intellectuels

Dans ce service programmation et aménagement urbain, la journée de télétravail est consacrée à des tâches de réflexion : écriture de cahiers des charges, analyse des offres de marché d'urbanisme, production de notes et d'écrits à destination des élus de la communauté urbaine ou des communes adhérentes, construction de bilan financier, rédaction de délibérations, etc. « D'expérience, je sais que la rédaction d'un compte rendu d'activité aux concédants par exemple demande une demi-journée à la maison, alors qu'il peut prendre deux ou trois semaines au bureau », déclare Catherine Delaloy, directrice du service.

« Pour ma part, j'utilise également cette journée pour caler un rendez-vous téléphonique qui va durer longtemps, pour ne pas déranger les collègues, car nous sommes en open space », précise Céline Gerbeau-Morin.

Enfin, le télétravail permet également de gagner du temps de transport : près de 2 heures dans son cas. ◆

QUESTIONS À



CATHERINE DELALOY

DIRECTRICE DU SERVICE DE LA PROGRAMMATION ET DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN DE LA CUB

Pourquoi avoir choisi d'introduire ce mode de travail ?

Le télétravail est apparu comme une réponse à une difficulté du service. Les ingénieurs urbanistes travaillent en effet en open space et passent 80 % de leur temps en réunion. Par ailleurs, ils doivent produire des documents écrits. Mais il leur est très difficile de se concentrer sur des tâches intellectuelles au bureau. Le télétravail leur permet de s'isoler en partie.

Comment l'avez-vous mis en place ?

Nous avons choisi ensemble le jour de télétravail. En cas de nécessité, nous avons la souplesse de pouvoir le modifier, mais cela reste très rare. Nous savons que la personne est toujours disponible même à la maison pour échanger par téléphone, répondre aux emails ou même faire des réunions en interne via Skype. Si jamais une réunion est improvisée à l'extérieur, c'est moi qui supplée.

En êtes-vous satisfaite ?

Oui, c'est extrêmement positif et très facile à organiser pour les cadres A autonomes qui anticipent. Pour les autres agents, le plan de charge n'est pas accru car chacun gère ses propres dossiers.

CONTACT

Catherine Delaloy,
directrice du service de la programmation
et de l'aménagement urbain de la CUB,
cdelaloy@cu-bordeaux.fr

Chaudière à bois Chaufferie communale de Saâles



SAÂLES

Le programme énergivie traduit l'engagement régional en faveur des énergies renouvelables. Destiné à tous les Alsaciens, il vise à promouvoir les énergies alternatives, en particulier le solaire et le bois dont le potentiel est considérable en Alsace.

Soutenu par l'Union Européenne, énergivie est mis en œuvre par la Région Alsace et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.

Les objectifs sont ambitieux mais réalistes. À fin 2005, plus de 33 000 m² de capteurs solaires et 560 chaudières bois ont été installés en Alsace.

n°6



Entretien avec Jean Vogel, Maire de Saâles

Quelles sont les raisons qui ont conduit à l'installation de cette chaudière bois ?

Jusqu' à présent, la commune possédait sept chaufferies différentes pour alimenter sept bâtiments. Le coût du chauffage au fioul était devenu conséquent. De plus, quatre de ces installations étaient obsolètes. Nous avons profité du nécessaire renouvellement des équipements pour passer du fioul au bois. Un choix cohérent avec nos orientations : notre village est situé dans un environnement très forestier – 560 hectares de forêt communale – et nous avons souhaité utiliser une ressource locale abondante et renouvelable.

Quelles ont été les contraintes techniques liées à cet équipement ?

Il s' agissait surtout de convaincre les opposants à ce projet. Nous avons mené une large concertation pour justifier cet investissement. L' intégration paysagère de la chaufferie et les avantages induits ont permis de lever les dernières réticences. Reste aujourd' hui à résoudre le problème de la qualité de l' approvisionnement en plaquettes. La mise en place d' une véritable filière locale d' approvisionnement est nécessaire.

Qu' est-ce qui caractérise cette installation ?

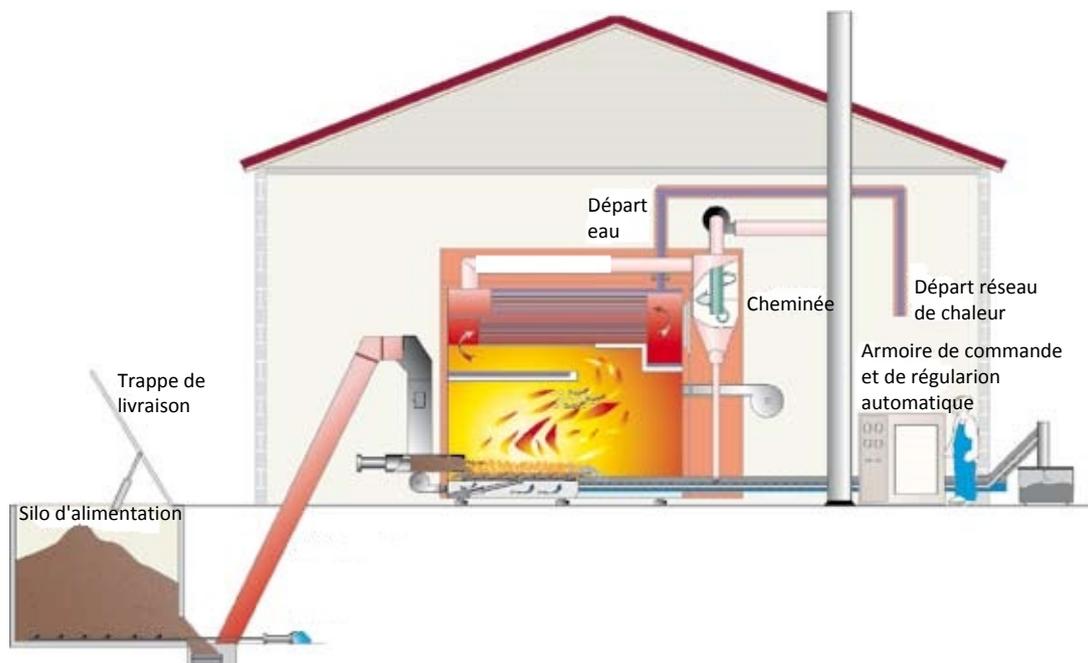
La chaufferie dessert au total 9 bâtiments communaux, 5 maisons et 2 bâtiments d' habitat collectif. Un système informatique permet de réguler les températures et les périodes de chauffage dans les différents bâtiments. Des compteurs de calories facilitent le calcul des consommations. Aujourd' hui, la chaufferie utilise chaque année environ 500 tonnes de plaquettes, contre 170 000 litres de fioul auparavant. Les économies sont considérables : le prix du combustible bois est inférieur de 30 % à celui du fioul.

C' est donc une installation exemplaire pour la vallée de la Bruche ?

En effet, notre commune est la seule de la vallée de la Bruche à avoir réalisé un tel équipement. Il confirme le positionnement de notre village en matière de développement durable. La chaufferie bois constitue un argument économique et touristique. L' intérêt suscité par cette installation permet d' ailleurs de penser que d' autres réalisations vont suivre : la communauté de communes de la Haute-Bruche envisage la création d' une unité de fabrication de plaquettes.

Comment ça marche ?

Le bois, sous forme de plaquettes ou de granulés, est déposé dans un silo d'alimentation. De là, il est acheminé automatiquement vers la chaudière par le biais d'une vis sans fin. Un processeur contrôle les arrivées d'air à l'intérieur de la chaudière, de manière à maîtriser la qualité de la combustion.



Chaufferie et stockage de plaquettes



Plaquettes de bois



Chaufferie avec système de décentrage automatique

CARACTÉRISTIQUES DE L'INSTALLATION

Maître d'ouvrage

• Commune de Saâles

Mise en service

• 2005

Caractéristiques techniques

• Surface chauffée : 5 990 m²

Puissance de la chaudière bois

• 500 kW

Puissance de la chaudière fioul d'appoint et de secours

• 400 kW avec stockage fioul de 8 000 litres

Puissance maximale appelée

• 850 kW

Volume du hangar

• 300 m³

Volume du silo

• 30 m³

Production de cendres

• 2 à 3 tonnes par an

Décentrage du foyer et dépolluage des fumées

• Automatiques avec conditionnement des cendres dans un conteneur

Consommations

• Besoins énergétiques annuels : 1 454 000 kWh
La chaudière bois fournit 90 % de l'énergie en utilisant 2 100 m³ apparents de plaquettes pour la saison de chauffe 2005/2006 (du 01/10/05 au 01/06/06). La chaudière fioul a fourni le reste de l'énergie, en consommant 5 000 l de fioul

Impact sur l'environnement

• 384 tonnes de CO₂ évitées par an
131 tep économisées par an

Coût de l'installation

• 827 331,47 euros HT

Financement

• Région Alsace : 229 686,22 euros (28,6 %)
ADEME : 212 454,00 euros (26,5 %)
Commune : 191 202,27 euros (23,9 %)
Europe (FEDER) : 168 745,00 euros (21 %)

Contact Mairie de Saâles
Grand Rue
67420 Saâles
Tél.: 03 88 97 70 26

Nos documentations

- Le guide des énergies renouvelables
- Les fiches "Aides financières"
- Les fiches techniques

Notre site

www.energivie.fr

• dafe@region-alsace.eu

► N° Vert 0800 60 60 44



énergivie est un programme d'actions innovatrices initié par la Région Alsace pour développer les énergies renouvelables en Alsace, avec l'ADEME et l'Union européenne.

DOCUMENT 9

Développer l'usage du vélo au boulot : un remède à la crise ?

auxilia-conseil.com - 16 septembre 2014

En France, seulement 2% des trajets domicile-travail étaient effectués à vélo en 2007-2008. Avec un usage en augmentation de 3% par an et un taux d'équipement des français situé dans la moyenne haute européenne, le vélo est un mode de déplacement qui se développe. Une excellente nouvelle, car le vélo figure en bonne position au palmarès des remèdes anti-crise. Outre l'aspect **environnemental** évident, les **bénéfices** du vélo **en termes de santé, d'économie et de mieux-vivre** ne sont plus à prouver, et le **potentiel de développement** de ce mode de déplacement, avéré. Retour sur les arguments de la petite reine...

> **Fiabilité et rapidité en milieu urbain** : le vélo est un mode de transport rapide, notamment en milieu urbain. Une étude de Paris a démontré qu'aux heures de pointes, la vitesse des cyclistes était de l'ordre de 14,5km/h, contre moins de 10km/h pour les voitures. Preuve qu'une politique active de développement d'infrastructures adéquates et de services (stationnement, signalisation, site web, location de vélo, etc.) peut rendre le vélo plus compétitif que la voiture, et contribuer à des villes plus agréables à circuler... et à respirer !

> **Un fort potentiel de développement du vélo pour les déplacements des actifs** : dans la plupart de nos missions, on constate que 15 à 20% des salariés résident à moins de 15 minutes de leur lieu de travail et pourraient s'y rendre en vélo. Or, seulement 3 à 4% des salariés utilisent ce mode. Le potentiel de report modal vers le vélo est donc non négligeable. Pour exemple, le CHU Bordeaux que nous avons accompagné sur sa politique de mobilité, a vu le nombre de ses cyclistes presque doublé en 2 ans. Et les rues de l'agglomération bordelaise, sa circulation quotidienne s'alléger de 650 voitures!

> **Vélo et retour à l'emploi : une solution à explorer** : en France, près de 7 millions de personnes sont concernées par les difficultés de mobilité dans leur parcours d'insertion. Si de nombreuses aides à la mobilité existent pour favoriser leur retour à l'emploi, très peu de dispositifs développent l'usage du vélo auprès de ces publics. Quand on sait que ces populations parcourent souvent des distances considérables à pied, et que, d'après une étude commandée par l'Unaf, une famille peut économiser entre 300€ et 500€ par an si elle opte pour le vélo au lieu d'un second véhicule, on perçoit le potentiel que recèle le vélo dans la réduction de la fracture mobilité.

> **Le vélo, ami de la santé publique ... et de la productivité des entreprises !** : une pratique régulière du vélo (30mn par jour) réduit considérablement le risque de maladie cardio-vasculaire, de diabète, de cancer et de dépression. D'après une étude de l'OMS, si les Français pratiquaient le vélo autant que leurs homologues européens, cela générerait 5,6 Md € d'économie de santé publique. Un chiffre qui atteint les 16,2Md € à horizon 2020, sans même inclure les effets induits par l'amélioration de la qualité de l'air liée au report modal sur le

vélo ! Du côté des entreprises, l'enjeu est également de taille, puisque d'après cette même étude, l'absentéisme est réduit de 15% chez les cyclistes. Une opportunité de gains de productivité bien comprise par les employeurs, qui sont de plus en plus nombreux -entreprises ou administrations- à nous demander de les accompagner pour les aider à développer le vélo.

Au boulot à vélo : l'expérimentation de l'indemnité kilométrique : malgré ses nombreux atouts, le vélo n'est pas encore intégré dans les dispositifs légaux d'aides aux déplacements domicile-travail. Pour pallier ce manque et assurer l'égalité du traitement des salariés, le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie a lancé une expérimentation le 2 juin dernier : **l'indemnité kilométrique pour les employés se rendant au travail à vélo.** L'objectif : bénéficier d'un **retour d'expérience tangible**, à terme, déployer le dispositif à grande échelle, dans le cadre de la **promotion d'une utilisation durable des moyens de transports.**

Suite à un appel à candidatures, une vingtaine d'entreprises participent actuellement à l'expérimentation. Cabinet conseil en développement durable en pointe sur les questions de mobilité, **nos missions contribuent quotidiennement à la promotion des modes de déplacements doux au niveau des territoires.** Auxila s'est donc naturellement portée volontaire pour mener l'expérience, et 20% de nos salariés ont adhéré au dispositif.

L'indemnité kilométrique vélo en pratique : d'un montant de **25 centimes nets par kilomètre parcouru**, l'indemnité kilométrique prend la forme d'une **prime vélo fiscalisée, versée aux salariés qui utilisent leur vélo personnel pour se rendre au travail.** Elle n'est pas cumulable avec l'indemnité transports en commun, sauf si transports en commun et vélo sont combinés pour effectuer le trajet. A l'issue des six mois d'expérimentation, un questionnaire sera adressé aux bénéficiaires de l'indemnité afin d'évaluer :

- l'évolution de la part de déplacements domicile-travail à vélo ;
- les modes de déplacements abandonnés au profit du vélo ;
- les facteurs favorables ou défavorables à l'efficacité de la mesure ;
- l'organisation matérielle mise en place dans les différentes structures.

Développement de la mobilité à vélo : quelles perspectives ?

L'instrument le plus puissant pour redonner sa légitimité au vélo et encourager sa pratique reste sans doute le **levier employeur**, de par le nombre d'usagers potentiels qu'il permet de toucher et d'inciter directement. L'expérimentation actuellement menée devrait ouvrir des pistes concernant les modalités de déploiement de la mesure. **Une défiscalisation de l'indemnité kilométrique pourrait permettre à ce levier de jouer pleinement.** Evidemment, cela pose des questions (de contrôle de l'usage réel notamment), mais cette petite difficulté ne doit pas masquer l'**ampleur des opportunités** et le **potentiel d'économies à grande échelle** que recèle le développement de la mobilité à vélo.

D'autres leviers sont également à investiguer :

> **La promotion du vélo à assistance électrique**, qui permet d'attirer de nouveaux usagers. Les villes qui proposent de la location longue durée de Vélo à Assistance Electrique telles que Rennes, Blois ou Amiens, font face à une forte demande, de même que celles qui proposent un dispositif de subvention à l'achat d'un VAE.

- > **Le déploiement d'une communication publique forte** sur le vélo, comme cela a été fait sur la marche récemment, pour faire tomber les préjugés et crédibiliser le mode « vélo ».
 - > **Le développement des infrastructures et des services liés**, pour faciliter la vie des cyclistes : pistes, signalisation adaptée, stationnement, applications smartphone, maisons du vélo pour recycler et réparer, etc.
 - > **Le recours à l'expertise d'usage** : les collectivités ont, en leur sein, des pratiquants souvent très intéressés pour faire progresser la question du vélo sur leur territoire. Une expertise dont elles ont tout intérêt à tirer profit lorsqu'elles mettent en place des plans vélo
- ...



Les certificats d'économies d'énergie - Principes du dispositif

23 janvier 2012 (mis à jour le 3 décembre 2013) - Énergie, Air et Climat

developpement-durable.gouv.fr

Le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE), créé par les articles 14 à 17 de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique (loi POPE), constitue l'un des instruments de maîtrise de la demande énergétique. En effet, ce dispositif repose sur une obligation triennale de réalisation d'économies d'énergie en CEE (1 CEE = 1 kWh cumac¹ d'énergie finale) imposée par les pouvoirs publics aux fournisseurs d'énergie (les "obligés"). Ceux-ci sont ainsi incités à promouvoir activement l'efficacité énergétique auprès de leurs clients : ménages, collectivités territoriales ou professionnels.

Les CEE sont attribués, sous certaines conditions, par les services du ministère chargé de l'énergie, aux acteurs éligibles (obligés mais aussi d'autres personnes morales non obligées) réalisant des opérations d'économies d'énergie. Ces actions peuvent être menées dans tous les secteurs d'activité (résidentiel, tertiaire, industriel, agricole, transport, etc.), sur le patrimoine des éligibles ou auprès de tiers qu'ils ont incités à réaliser des économies d'énergie. Les obligés ont également la possibilité d'acheter des CEE à d'autres acteurs ayant mené des actions d'économies d'énergie, en particulier les éligibles non obligés.

Des fiches d'opérations standardisées, définies par arrêtés, ont été élaborées pour faciliter le montage d'actions d'économies d'énergie. Elles sont classées par secteur (résidentiel, tertiaire, industriel, agricole, transport, réseaux) et définissent, pour les opérations les plus fréquentes, les montants forfaitaires d'économies d'énergie en kWh cumac. Les économies d'énergie réalisées en dehors des opérations standardisées correspondent à des opérations spécifiques.

Les certificats délivrés sont exclusivement matérialisés par leur inscription sur un compte individuel ouvert dans le registre national des certificats d'économies d'énergie, dont la tenue peut être déléguée à une personne morale. Le registre doit également enregistrer l'ensemble des transactions (ventes et achats) de certificats et fournir une information publique régulière sur le prix moyen d'échange des certificats. Ce registre est accessible sur le site www.emmy.fr.

Par ailleurs, le dispositif des CEE contribue, en sus de la maîtrise de la demande énergétique, au développement des énergies renouvelables. Il est ainsi prévu que l'installation d'équipements permettant le remplacement d'une source d'énergie non renouvelable par une source d'énergie renouvelable pour la production de chaleur consommée dans un local à usage d'habitation ou d'activités agricoles ou tertiaires donne lieu à la délivrance de CEE.

En fin de période, les vendeurs d'énergie obligés doivent justifier de l'accomplissement de leurs obligations par la détention d'un montant de certificats équivalent à ces obligations. En cas de non-respect de leurs obligations, les obligés sont tenus de verser une pénalité libératoire de deux centimes d'euro par kWh manquant.

(1) - Le terme "cumac" correspond à la contraction de "cumulée" et "actualisés". Ainsi, par exemple, le montant de kWh cumac économisé suite à l'installation d'un appareil performant d'un point de vue énergétique correspond au cumul des économies d'énergie annuelles réalisées durant la durée de vie de ce produit. En outre, les économies d'énergie réalisées au cours de chaque année suivant la première sont actualisées en divisant par 1,04 les économies de l'année précédente (taux d'actualisation de 4 %).



un défi !

Grâce au Plan de déplacements entreprise (PDE), les entreprises vont pouvoir mieux gérer leurs déplacements et proposer à leur salariés d'autres moyens de transport que la voiture individuelle.

- Le PDE est une démarche d'analyse globale de tous les déplacements d'une entreprise. Il aboutit à la mise en place d'un plan de mobilité. Sont ainsi privilégiées toutes les solutions de transport capables de limiter l'utilisation de la voiture individuelle :

- la marche à pied,
- le vélo,
- les transports en commun,
- le co-voiturage,
- les véhicules propres,
- ...

- Le PDE s'intéresse aux déplacements des salariés, des fournisseurs, des clients et des visiteurs de l'entreprise. Mais il est possible de commencer par les déplacements des salariés et ensuite d'étendre la démarche aux autres intéressés pour procéder par étapes. Le PDE est une démarche avant tout pragmatique qui concilie les enjeux environnementaux, les besoins des entreprises et ceux des salariés.

"8 fois sur 10, recruter une personne, c'est aussi embaucher sa voiture... !"

- Les transports représentent en France 35% du dioxyde de carbone (CO₂), principal gaz à effet de serre. Les entreprises ont un rôle important à jouer pour participer à la réduction de ces émissions en aménageant leurs déplacements notamment dans le cadre des Plans de Déplacements Urbains (PDU)⁽¹⁾.

sions en aménageant leurs déplacements notamment dans le cadre des Plans de Déplacements Urbains (PDU)⁽¹⁾.

- A ce jour, près de 250 entreprises se sont lancées dans la démarche de PDE. Leur nombre devrait atteindre 500 dans les années à venir (objectif du Plan Climat).



66% des émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble des magasins IKEA dans le monde proviennent des déplacements en voiture de la clientèle. D'autres solutions (tramway, bus, livraison à domicile) sont envisagées par certains sites du Groupe.

Les 4 mots clés d'un plan de déplacements

1. Productivité

Les salariés effectuent la majorité de leurs déplacements pour des raisons professionnelles. Organiser de manière rationnelle les déplacements a un double effet positif : la réduction des coûts et l'augmentation de la productivité de l'entreprise.

L'optimisation des déplacements permet une meilleure productivité !

28% des déplacements effectués à Nice, Marseille et Toulon sont d'origine professionnelle.

2. Mobilité

Maîtriser ses déplacements permet de réduire sa consommation d'énergie. Des déplacements mieux étudiés, c'est aussi une plus grande mobilité apportée aux salariés en mettant à leur disposition un plus grand choix de solutions de transport et une plus grande flexibilité horaire.

La maîtrise des déplacements est source d'économie et de qualité de vie !

3. Dialogue Social

L'aménagement-réduction du temps de travail implique une réflexion sur le temps de transport. La réduction de ce dernier pourrait permettre à chaque salarié de bénéficier de plus de temps et d'argent au profit de sa vie personnelle.

Le PDE permet de dynamiser la culture de l'entreprise autour d'un projet fédérateur !

11,4 millions de déplacements journaliers sont effectués dans un cadre professionnel en Ile-de-France.



4. Budget

Le budget transport est difficile à évaluer dans une entreprise car il est intégré à ses coûts globaux. Par ailleurs, les coûts des trajets domicile-travail ont une incidence directe sur les revenus des salariés.

Le PDE est une occasion d'évaluer avec précision les coûts de transport pour l'entreprise et ses salariés.

3 actifs sur 5 travaillent hors de leur commune de résidence et la distance moyenne domicile-travail est de 15 km, soit à peu près 1 heure de transport par jour !

⁽¹⁾ PDU : Plans de Déplacements Urbains : obligatoires dans les villes de plus de 100 000 habitants, ils planifient les transports de personnes et de marchandises en ville.



Des avantages pour tous !



La démarche du Plan de déplacements entreprise s'inscrit dans une logique de développement durable⁽²⁾.

L'entreprise, les salariés comme la collectivité dans son ensemble, en tirent les bénéfices.

Chacun y trouve son compte dans cette réflexion partagée.

Des avantages pour les salariés

- Réduire les frais occasionnés par les déplacements domicile - travail.
- Diminuer le stress et la perte de temps par un plus grand confort des déplacements.
- Avoir un choix plus large et sans contraintes de son mode de déplacement.
- Accéder à son lieu de travail sans être tributaire des restrictions de circulation ou de difficultés d'approvisionnement en carburant (notamment grâce au co-voiturage).

900 € : c'est le prix moyen annuel de location d'une place de stationnement que doit payer une entreprise en centre ville.

- Participer à un projet fédérateur et convivial dans l'entreprise et s'y sentir mieux intégré.
- Se maintenir en meilleure forme physiquement.
- Valoriser son temps de déplacement.
- Participer individuellement à une action citoyenne destinée à relever le défi du développement durable et se sentir ainsi citoyen du monde.

57% des accidents du travail sont des accidents mortels dus à la circulation.

Des avantages pour l'entreprise

Grâce à son PDE, l'entreprise va pouvoir :

- Diminuer et optimiser l'ensemble des coûts liés aux transports et donc les charges inhérentes aux déplacements et au stationnement (rationalisation du bilan carbone)⁽³⁾.
- Améliorer l'accessibilité du site pour ses salariés, mais également pour ses clients, ses fournisseurs et ses visiteurs.
- Valoriser "l'image" de l'entreprise auprès de ses publics grâce à un engagement dans une démarche citoyenne et responsable.
- Renforcer le dialogue social entre la direction, les collaborateurs, les fournisseurs, les clients...
- Développer l'esprit d'équipe et la culture d'entreprise à la lumière d'un engagement commun.
- Affirmer son projet de management environnemental⁽⁴⁾ (démarche qualité...).
- Anticiper une réglementation des déplacements promise au durcissement (circulation alternée, zones de circulation réduite, péage urbain...), susceptible d'affecter le bon fonctionnement de l'entreprise.

2 mois : c'est la durée moyenne d'arrêt de travail pour un accident lié à un déplacement.

Des avantages pour la collectivité

La collectivité territoriale va, elle aussi, largement bénéficier des effets du PDE. Elle va pouvoir :

Dans le cadre de son PDE, la ville d'Echirolles (38) a incité 900 agents à se déplacer à vélo, en mettant en place... des vélos de fonction !

- Mieux intégrer les entreprises dans les politiques des collectivités locales (PDU, SCoT⁽⁵⁾...).
- Soutenir l'économie locale.
- Réduire la congestion du trafic urbain et ses nuisances (y compris le bruit).
- Participer à l'amélioration de la sécurité routière et donc à la réduction des accidents de la route.
- Récupérer des espaces publics, notamment en diminuant le stationnement sur la voie publique.

- Rendre la ville plus agréable et améliorer sa qualité de vie en limitant la pollution atmosphérique et des pics de pollution locaux.
- Réduire la dépendance énergétique, en limitant la consommation de combustibles fossiles.
- Limiter les émissions de gaz à effet de serre et lutter contre le changement climatique.
- Mieux répondre aux préoccupations quotidiennes de ses citoyens.

⁽¹⁾ Développement durable : c'est un développement qui concilie l'économie, le social et l'environnement pour un avenir durable.

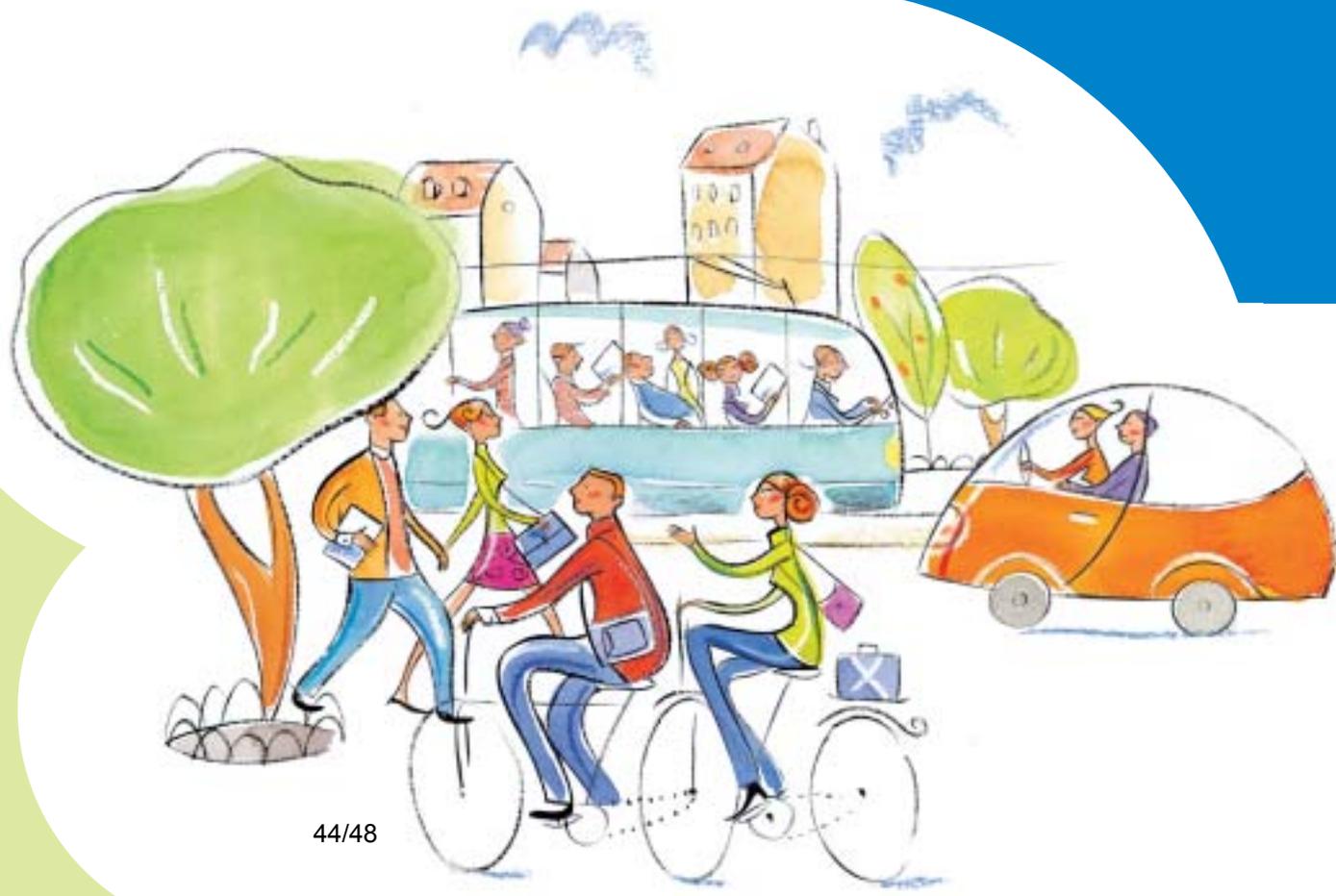
⁽²⁾ Bilan carbone : méthode qui permet de mesurer les émissions de gaz à effet de serre engendrés par une entreprise, une activité administrative ou associative en vue de réduire ses émissions polluantes.

⁽³⁾ Management environnemental : démarche volontaire s'appuyant sur un état des lieux pour connaître la situation environnementale de son entreprise en vue de mettre en place un système de gestion interne.

⁽⁵⁾ SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale : il remplace le schéma directeur et met en cohérence l'ensemble des politiques d'urbanisme et d'équipement.

Le saviez-vous ?

- 3 milliards d'euros, c'est le coût des impacts sur la santé de la pollution atmosphérique générée par les transports.
- 6 100 euros : c'est le budget dans une entreprise pour une voiture particulière.
- Un automobiliste qui habite à 20 kilomètres de son lieu de travail dépense 3 000 €/an pour aller travailler.
- 1 500 à 2 500 € : c'est le prix d'investissement pour une place de parking en surface (25 m², hors investissement foncier).
- Le coût au km d'une voiture particulière se situe entre 30 et 40 centimes d'euros.
- Dans l'agglomération grenobloise, la vitesse moyenne des véhicules est inférieure à 14 km/h.





Une **méthodologie** du diagnostic... à la mise en œuvre

Faire le point sur le budget, réaliser une enquête, définir les objectifs et les résultats attendus, mettre en place l'organisation... La mise en œuvre du PDE doit se faire selon une méthodologie précise.

■ Déterminer le budget transport de l'entreprise...

Le PDE va déterminer : les coûts fixes (versement transports, location de parking...), les coûts variables (indemnités kilométriques, consommation des véhicules de la société, péages, remboursement des abonnements de transport) et les investissements (stationnement, infrastructures...).

■ Le budget transport des collaborateurs...

Pour cela, il devra évaluer les coûts des déplacements domicile-travail selon le mode de transport utilisé : transports en commun, voiture particulière, vélo, marche...

■ Et l'accessibilité aux sites de l'entreprise

Une étude des différents modes d'accès, leurs conditions et les temps de parcours sera réalisée, mais aussi l'identification des points noirs du trafic et l'établissement des capacités de stationnement sur sites.

Définir les objectifs et les résultats attendus en identifiant les problèmes et les priorités.

■ Constituer l'équipe de travail

Elle peut réunir un groupe de pilotage, des éventuels consultants et les partenaires (l'ADEME, l'AOTU Autorités Organisatrices des Transports Urbains, les collectivités...) déterminant le mode de fonctionnement du process.

■ Lancer la concertation et valider le plan

Une étape importante pour sensibiliser le personnel aux problématiques du PDE est la présentation du projet à l'ensemble des collaborateurs pour qu'ils se l'approprient et valident les priorités des mesures à prendre.

■ Etudier les mesures réalisables

Le Plan permettra de formaliser les résultats et de dégager les principales pistes d'action, de déterminer les mesures les plus efficaces et d'évaluer leur faisabilité. Il consistera aussi à réaliser une trame d'action et à établir un plan d'information et de communication.

Exemples à suivre !

- A Besançon, un PDE a réuni : la municipalité, le Conseil général du Doubs, la Préfecture et le Tribunal administratif, les services fiscaux et la Direction régionale des affaires culturelles.
- La compagnie Nestlé a lancé sa campagne "l'éco-voiturage" lors de son déménagement à Noisiel (77).
- Réduire de 50 % en 5 ans les accidents du travail liés à la sécurité routière, c'est l'objectif de l'opération "50 Cinq" menée par la Sécurité routière des entreprises dans 6 bassins d'emploi.

La mise en œuvre du Plan

Elle va passer par le choix d'un animateur PDE et d'un correspondant transport motivé dont le rôle sera de faire vivre le Plan. La réussite de l'initiative sera liée à la qualité de l'accompagnement et des actions de sensibilisation.

L'efficacité et la pérennité de la démarche vont dépendre du bon respect des processus et du calendrier annoncés mais aussi de la capacité de l'entreprise à maintenir l'élan qu'elle aura suscité. 45/48



Quelles mesures mettre en œuvre ?

Le plan d'actions de transport, réalisé en interne ou par des consultants spécialisés, consiste à mettre en place un ensemble de mesures variées.



1. Encourager les transports publics

Adapter l'offre existante aux besoins de l'entreprise, informer, organiser l'achat des titres, participer financièrement aux abonnements, créer une navette d'entreprise...

Avantages : réduction des besoins de stationnement et augmentation du pouvoir d'achat du personnel.

France Telecom a créé des "e-bureaux" pour les collaborateurs "nomades" entre ses différents sites en Rhône-Alpes.

2. Inciter au co-voiturage

Établir un fichier d'offres et de demandes, développer un service de mise en relation (site intranet), réserver des places de stationnement aux co-voituriers. "Assurer le retour".

Avantages : renforcement de la culture d'entreprise, maîtrise du

nombre total de véhicules, de ceux des collaborateurs et des coûts inhérents.

3. Aménager l'organisation du travail

Organiser le télétravail et les téléconférences, aménager les horaires.

Avantages : réduction des déplacements et des missions, des besoins en locaux.

4. Organiser et limiter le stationnement

Offrir une allocation transport à l'ensemble du personnel qui ne stationne pas sur le site de l'entreprise, réorganiser la gestion du parc de stationnement (véhicules de services partagés, espace client).

Avantages : optimisation de la gestion du parc de stationnement.

5. Favoriser l'auto-partage

Utiliser une société d'auto-partage pour des déplacements professionnels, participer aux frais de transport, développer une relation privilégiée avec une compagnie de taxis.

Avantages : limitation du nombre de véhicules et de places de stationnement.

La ville de La Rochelle a créé un parking relais à destination des commerçants du centre ville et un abonnement préférentiel domicile-travail.

6. Encourager l'habitat de proximité

Aider à l'acquisition ou à la location de logements par le 1% logement, informer sur les logements disponibles à proximité ou dans une zone bien desservie par les transports.

Avantages : réduction des temps de trajet et amélioration de la qualité des déplacements domicile-travail et des conditions de travail.

7. Promouvoir les modes de transport doux

Mettre en avant les avantages du vélo et de la marche, faciliter et sécuriser le stationnement des vélos, aménager vestiaire et douches, aider à l'acquisition de vélos, développer des accès privilégiés.

Avantages : faible coût des mesures, amélioration de la santé des collaborateurs.

Le suivi et l'évaluation

Le suivi du PDE est capital pour en assurer l'efficacité et vérifier l'adéquation entre les mesures prises et les résultats attendus.

Différents acteurs institutionnels proposent des aides techniques et financières.



L'ADEME a développé, dans le guide "Réaliser un PDE"⁽⁶⁾ une méthodologie d'évaluation, à partir des volumes de déplacements de l'entreprise. Cette méthode permet de suivre : les répartitions modales, les consommations d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre, les économies de carburant, les coûts externes pour la collectivité (pollution, bruit...).

Qui peut soutenir la démarche PDE d'une entreprise ?

- La Délégation régionale de l'ADEME apporte un soutien technique et financier.
- La Chambre de Commerce et d'Industrie joue un rôle de conseil et d'animation et peut aider au regroupement pour des PDE interentreprises.
- Le Conseil en mobilité⁽⁷⁾ ou l'AOTU (agglomérations, communes) peuvent faciliter les aménagements et l'amélioration de la desserte.
- Les Communes, les Conseils régionaux et généraux.

A Belfort, la Maison du temps et de la mobilité a encouragé le PDE de Peugeot.



Des aides financières...

Dans le cadre du Programme National d'Amélioration de l'Efficacité Énergétique et du Plan Climat, l'ADEME prévoit un accompagnement financier concernant :

- les études d'aides à la décision : le taux d'aide est de 50 % sur une assiette soumise à conditions et limitée à 75 000 €.
- les opérations exemplaires : le taux d'aide est de 20 % sur une assiette plafonnée à 300 000 €.

Les Délégations régionales sont habilitées à préciser les modalités d'accompagnement. Les aides sont attribuées en priorité, aux établissements de plus de 300 salariés

En PACA, dans le cadre du contrat de plan, l'ADEME et le Conseil régional peuvent aider les entreprises jusqu'à 70 % pour réaliser leur diagnostic !

⁽⁶⁾ Voir le Bon de Commande en dernière page.

⁽⁷⁾ Le Conseil en mobilité rendu obligatoire par la loi Solidarité et Renouvellement urbain est un service mis en place par les collectivités locales pour les entreprises et les particuliers qui souhaitent améliorer leurs déplacements.

Conditions requises :

- suivre un cahier des charges général fixé par l'ADEME, pouvant être adapté à chaque entreprise.
- réaliser une évaluation environnementale et un suivi du PDE.
- le plan de déplacements entreprise ne concerne que les déplacements des collaborateurs et clients.

Le Conseil en mobilité fournit l'information sur l'offre alternative à la voiture particulière, accompagne les lieux d'activité et fait émerger des solutions en fédérant les partenaires techniques de l'agglomération.

Le saviez-vous ?

- En 2004, 450 salariés de Disneyland (77) co-voiturent régulièrement dans l'objectif d'atteindre 600 en 2005.
- Nantes métropole, en complément à son soutien technique et financier aux études, offre une réduction de 15 % sur l'abonnement "pass-partout".
- La CCI Grenoble a mis en place un "club des responsables déplacements", via son site "Grenoble Ecobiz".
- Le PDE de ST-Microelectronics (38) a permis, en un an, à 15 % des salariés d'abandonner leur voiture, réduisant de 29,7 % les consommations et économisant à la collectivité 92 000 €/an.

ANNEXE A

Consommations de l'année 2014 du CTM d'INGEVILLE

Bâtiments communaux

	Consommation annuelle	Emission de carbone	Prix unitaire moyen annuel	C (T)	CO ² (T)	Coût total
Electricité	6 870 Mwh	13 gr/kwh	0,1420 € €/kwh	89,31	327,47	975 540,00 €
Gaz de ville	8 612 Mwh	65 gr/kwh	0,0661 € €/kwh	559,78	2 052,53	569 253,20 €
Fuel	63 354 litres	810 gr/litre	0,9210 € €/litre	51,32	188,16	58 349,03 €
Total bâtiments				700,41	2 568,16	1 603 142,23 €

Eclairage public

	Consommation annuelle	Emission de carbone	Prix unitaire moyen annuel	C (T)	CO ² (T)	Coût total
	5 802 Mwh	13 gr/kwh	0,1110 € €/kwh	75,43	276,56	644 022,00 €

Véhicules

	Consommation annuelle	Emission de carbone	Prix unitaire moyen annuel	C (T)	CO ² (T)	Coût total
Sans plomb 95	84 602 litres	770 gr/litre	1,5730 € €/litre	65,14	238,86	133 078,95 €
Gazole	103 615 litres	810 gr/litre	1,3590 € €/litre	83,93	307,74	140 812,79 €
Diester	40 685 litres	700 gr/litre	1,4060 € €/litre	28,48	104,42	57 203,11 €
GNR	79 156 litres	810 gr/litre	0,9250 € €/litre	64,12	235,09	73 219,30 €
GPL	28 827 litres	510 gr/litre	0,7970 € €/litre	14,70	53,91	22 975,12 €
GNV	730 m ³	65 gr/kwh	0,0661 € €/kwh	0,57	2,09	530,78 €
Electricité	50 kwh	13 gr/kwh	0,1420 € €/kwh	0,001	0,002	7,10 €
Total véhicules				256,94	942,11	427 827,14 €

Total général 1 032,77 3 786,83 2 674 991,38 €

Equivalences :

1 gramme de carbone génère 44/12 grammes de CO²

1 litre de fuel = 11 kwh

1 m³ gaz = 12 kwh

A titre d'information :

Eau 65 515 m³ Consommation annuelle 4,582 €/m³ Prix unitaire moyen annuel

Horaires éclairage public : été 22h-6h, hiver 18h-8h30

