

CLER Infos #88

mai-juin 2012

Mobilité: cap sur les modes doux, partagés et collectifs



DÉPENDANCE
ÉNERGÉTIQUE

IMPERMÉABILISATION
DES SOLS

VULNÉRABILITÉ SOCIALE ET
ÉCONOMIQUE DES MÉNAGES

ACCÈS POUR TOUS

ATTRACTIVITÉ
DU TERRITOIRE

POLLUTION
ATMOSPHÉRIQUE

LIEN SOCIAL /
INDIVIDUALISME

GAZ À EFFET DE SERRE

ENCOMBREMENTS



05 Concours
Changer d'approche 2012



10 Agir sur la mobilité:
chronique d'une association
locale (Héliose)



19 Deuxième édition des Journées
de l'Énergie Durable (JED 2012)

Le mot de...

Raphaël Claustre, directeur du CLER

Nous n'allons pas vers la transition, nous sommes en transition!

«Transition énergétique» s'impose depuis quelque temps comme la nouvelle formule désignant le besoin d'un changement dans notre appréhension de l'énergie en France. Elle a pour nous l'avantage d'exprimer de manière concise l'évolution «vers un système énergétique basé sur la sobriété et l'efficacité énergétique, et les énergies renouvelables dans une approche territoriale, respectueuse l'environnement, démocratique et citoyenne, socialement juste et valorisant les richesses locales».

Malheureusement, l'expression est déjà victime de son succès : utilisation gloutonne, contours flous et surtout récupération par ceux qui souhaitent que rien ne change et sont prêts à adopter n'importe quelle terminologie dès lors qu'elle est assez vague pour être vidée de son sens. L'écoœurement menace ainsi, à l'instar des indigestions de «développement durable» ou de «haute qualité environnementale» que nous avons connues.

Alors comment conserver la fraîcheur et l'authenticité de l'idée de «Transition énergétique» sans pour autant la sacraliser ? Les plus procéduriers recommanderaient de la déposer à l'INPI (c'est encore faisable) ou de s'approprier les noms de domaines sur le Web (là, c'est trop tard*).

C'est davantage en faisant vivre la transition, en lui donnant du corps et une âme, en rappelant qu'elle est déjà à l'œuvre et non une lueur dans le lointain qu'on agira dans le bon sens. C'est aussi en se rappelant qu'une transition est un mouvement, un état intermédiaire, destiné à nous amener vers une situation nouvelle.

Nous n'avançons pas vers la transition, nous sommes en transition !

* Une rapide recherche montre en effet que le CLER, l'institut négaWatt et le RAC se sont réservés les meilleures places sur la toile. Le CLER a choisi de montrer sur : www.transition-energie.fr comment les acteurs des territoires sont déjà en train de changer notre rapport à l'énergie. Apportez-y vos contributions !

Sommaire

- 2 Le mot de...
- 3-5 Actualités
- 6 Tribune
- 7-16 Dossier :
**Mobilité :
cap sur les modes doux,
partagés et collectifs**
- 17 Veille réglementaire + Idée reçue
- 18 Collectivités et énergies
- 19 Vie du réseau
- 20 Agenda + Chiffres clés

CLER Infos,

Bimestriel édité par le CLER
2, rue Jules Ferry - Bât. B
93100 Montreuil
info@cler.org
www.cler.org



Responsable de la publication : Guillaume Maciel.

Gestion du dossier thématique : Christel Leca.

L'équipe du CLER Infos : R. Berdaoui, F. Bissekri, C. Bonello, R. Claustre, A. Ferrari, C. Leca, G. Maciel, M. Moisan, E. Porcher, Y. Régnier, J. Vormus.

Ont participé à ce numéro : Romain Cipolla, Raphaël Claustre, Charles Esmenjaud, Tony Ferreira, Raphaël Jacquin, Yves Jouffe, Christel Leca, Martin Lesage, Guillaume Lucas, Marie Moisan, Bruno Renard, Andreas Rudinger, Fanny Schnur, Jean Sivardière, Patrick Sucche, Aurélien Trioux.

Création & réalisation graphique : L'Atelier/Fred Dupuis.

Imprimé sur papier recyclé avec des encres végétales.

Photos de couverture : @photographie Philippe Gillet, graphisme 1 égal 2 ;

David Cochar ; CEA Grenoble ; Mountain Wilderness ; Heliose.

N° ISSN : 1291-3065.

Publié avec le soutien de l'ADEME et du MEDDTL.

Le contenu de CLER Infos ne représente pas nécessairement l'opinion de l'ADEME et/ou du MEDDTL.



France

Distribution d'électricité: Lyon vers un meilleur contrôle de son concessionnaire

C'est le sens d'un rapport publié par la Chambre régionale des comptes (CRC) de Rhône Alpes début 2012 sur les relations entre la ville de Lyon – autorité concédante – et ERDF concessionnaire du réseau de distribution. Suite au rapport parlementaire Gaubert – Proriol de 2011, et après l'avis de la CRC d'Île-de-France de 2010, c'est au tour de cette institution de dénoncer le manque de transparence et l'absence de contrôle de l'activité du concessionnaire par la collectivité. Est notamment critiqué le suivi de la gestion du réseau de distribution par la ville de Lyon caractérisé par une double absence, à la fois de contrôle sur place de l'enjeu financier que représente la taxe sur l'électricité par les sociétés fournissant l'électricité et d'inventaire des immobilisations concédées.

La CRC constate que si «la collectivité ne contrôle pas réellement l'activité du concessionnaire», c'est en partie à cause... du concessionnaire lui-même. La ville ne dispose pas d'informations sur les modalités d'amortissement des biens, les comptes-rendus annuels d'activités manquent de précision et sont souvent modifiés par ERDF. La collectivité est aussi écartée des décisions liées au programme d'investissement dans le réseau. Le CLER dénonce l'impossibilité pour les collectivités de contrôler leurs réseaux de distribution d'électricité via son action en justice pour le service public de l'électricité. Cette situation limite de fait toute ambition pour un territoire dans sa politique énergétique. À moins d'un an de la fin de la concession, un tel rapport pèsera peut-être sur la décision de Lyon de transférer sa compétence à la communauté urbaine, voire d'ouvrir la concession à la concurrence.

> **En savoir plus**
www.service-public-energie.fr

Après Munich, Vienne et Düsseldorf, Paris passe à l'heure solaire

Dans le cadre du projet européen POLIS, auquel participent deux adhérents du CLER – l'ALE de l'Agglomération Lyonnaise et HESPUL – l'Atelier parisien pour l'urbanisme va publier un cadastre solaire. Il permettra d'identifier les lieux propices aux installations solaires en évaluant le potentiel du bâti en matière d'insolation pour la ville de Paris. Les données disponibles soutiendront les efforts menés dans le cadre de la production d'énergie décentralisée et des aménagements urbains. Ce projet pilote pour la France a déjà été mis en place dans plusieurs villes européennes: Düsseldorf, Vienne, Munich... Une carte interactive sera mise en ligne à l'automne 2012, avec un accès réservé dans un premier temps aux professionnels, puis ouvert à tous les citoyens. Cette initiative devrait inciter les parisiens à investir dans le solaire thermique et le photovoltaïque.

> **En savoir plus**
www.apur.org

Le Grand Lyon met le paquet sur la mobilité

La communauté urbaine a lancé, avec douze partenaires, le projet Optimod'Lyon. Entre 2012 et 2014, de nouveaux services devraient ainsi être expérimentés afin d'améliorer la mobilité des usagers en ville:

- une plateforme d'informations intégrant la totalité des données sur le trafic urbain du territoire;
- l'essai d'une prévision de trafic à 1h dès 2013 pour optimiser la gestion des 1500 carrefours à feux de l'agglomération;
- le lancement d'un navigateur en temps réel, accessible sur téléphonie mobile, qui présentera les principales options modales pour se

rendre d'un point A à un point B du territoire, avec un système d'alertes en temps réel.

Ces innovations, si elles s'accompagnent d'une politique énergétique cohérente et ambitieuse, devraient permettre au Grand Lyon d'atteindre son objectif d'économies de 200 000 tonnes de CO₂ par an d'ici 2020.

> **En savoir plus**
www.optimodlyon.com

Guidon d'or et Clou rouillé

La Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) a remis lors de son assemblée générale du 14 avril 2012 les prix du Guidon d'or et du Clou rouillé. Les usagers cyclistes représentés par la FUB ont mis en avant, grâce à cette remise de prix, les bons et les mauvais exemples des collectivités.

Le Guidon d'or a été adjugé à la ville de Blanquefort (Gironde) pour la création de l'Atelier des mobilités modernes de Blanquefort. Cette initiative publique permet aux usagers de réparer, recycler et louer des vélos moyennant une adhésion dont le prix varie suivant le niveau d'implication de chacun. Le Clou rouillé 2012 a été attribué à Dieppe (Seine-Maritime) pour la régression observée depuis 2007 en matière de développement des aménagements cyclables: retrait de financements à un loueur associatif de vélos, création de couloirs bus et rénovations de voies de circulation n'intégrant pas les considérations des cyclistes...

> **En savoir plus**
www.fubicy.org

Rejoignez le réseau des territoires à énergie positive!

Inauguré au Mené [22] le 16 juin 2011, lors des premières rencontres «énergie et territoires ruraux», le réseau national des territoires à énergie positive s'est structuré progressivement au cours du deuxième semestre 2011, avant de voir son financement consolidé. C'est désormais chose faite, grâce au projet européen *100% RES Communities* (cf. article suivant).

Le réseau des territoires à énergie positive rassemble de manière informelle des acteurs du monde rural (collectivités locales, porteurs de projet et structures de soutien) souhaitant aborder la question de l'énergie dans une approche globale du développement du territoire. Pour ses membres, la participation au réseau répond à plusieurs objectifs :

- capitaliser et mutualiser les diverses expériences menées dans les territoires ;
- s'engager à devenir un territoire à énergie positive et faire reconnaître leur engagement ;
- promouvoir leurs opinions en matière d'énergie auprès des institutions et pouvoirs publics.

La participation est libre. Néanmoins, les collectivités, territoires et acteurs locaux souhaitant participer à la dynamique du réseau s'engagent sur ses dimensions systémique, politique et philosophique, afin de garantir la portée transformatrice de ses travaux. Pour faciliter les échanges entre membres, le CLER anime une liste de discussion qui leur est réservée. Le réseau se donne pour principale mission de pérenniser l'organisation des rencontres annuelles «énergie et territoires ruraux» rassemblant ses membres, mais aussi toutes les collectivités, territoires et acteurs locaux intéressés par la démarche. La prochaine édition des rencontres se déroulera les 26, 27 et 28 septembre 2012 sur le territoire de la Biovallée (Drôme). Réservez ces dates dans votre agenda et rejoignez dès maintenant le réseau des territoires à énergie positive !

> En savoir plus

www.cler.org, rubrique Nos Actions/Territoires à énergie positive

Europe

Lancement du projet européen 100% RES Communities

Le projet européen *100% RES Communities* a débuté en avril 2012 et durera 3 ans. Coordonné par le CLER, il vise à mettre en réseau les territoires à énergie positive de 10 pays^[1]. En France, les associations Solagro et Aile^[2], sont impliquées dans le projet. Objectif : expérimenter et développer des recommandations pour élaborer et mettre en œuvre des politiques locales de l'énergie dans les collectivités et territoires ruraux. L'idée directrice est celle de la mutualisation : les communes rurales volontaires s'engageront dans la Convention des Maires et établiront un diagnostic ainsi qu'une stratégie collectivement, avec le soutien d'un coordinateur territorial^[3].

Poussant plus loin leur engagement, les collectivités et territoires ruraux ont pour but de devenir des territoires à énergie positive et de rejoindre la dynamique de Rurener, réseau européen de collectivités et acteurs ruraux. Des «clubs nationaux» de Rurener seront notamment créés pour faciliter les échanges. Fort de centaines de membres, Rurener œuvrera à une meilleure représentation politique des collectivités et territoires ruraux au niveau européen sur les questions énergétiques.

Après avoir consolidé la définition du concept de territoire à énergie positive au niveau européen, l'étape suivante du projet consistera à lui donner un caractère opérationnel et accessible : une adaptation de la Ligue des Champions EnR^[4] permettra d'identifier les collectivités et territoires pionniers au niveau européen. Sur la base de critères quantitatifs et qualitatifs partagés, des milliers de collectivités et territoires pourront ainsi évaluer leur progression et se comparer aux autres.

Depuis le 1^{er} avril 2012, un **autre projet européen** est né : *Repowermap*. Son objectif sur 3 ans : recenser tous les sites équipés en énergies renouvelables et promouvant l'efficacité

énergétique sur une seule et même carte interactive. www.journées-energie.org

[1] Allemagne, Autriche, Belgique, Écosse France, Hongrie, Italie, République Tchèque, Roumanie, Slovaquie.

[2] Toutes deux adhérentes du CLER.

[3] Communauté de communes, Pays, PNR...

[4] www.res-league.eu/fr.

Faire passer du nucléaire pour des renouvelables

Le *Süddeutsche Zeitung* du 13 avril 2012 annonçait l'action de 4 États-membres (France, Royaume-uni, République tchèque et Pologne) pour obtenir des subventions européennes. *Le Monde* reprenait l'information le soir même et *The Guardian* la confirmait après enquête le 20 avril.

Des aides d'État pour le nucléaire ?

Plus que des subventions européennes, il s'agit en fait d'autoriser les aides d'État. Le Royaume-Uni, en particulier, cherche à offrir un tarif d'achat garanti aux exploitants des nouvelles centrales nucléaires qu'il souhaite construire. Mais de telles aides publiques doivent se justifier par un objectif politique que le marché ne permet pas d'atteindre. Or, si nous avons un objectif en terme d'énergies renouvelables, nous n'avons pas d'objectif chiffré en «énergies décarbonnées». S'agissant d'éventuelles aides européennes, on pourrait imaginer que certains États proposent d'utiliser directement les fonds structurels européens pour le développement d'infrastructures nucléaires !

Le bras de fer pour 2030 a commencé

C'est aussi à long terme, en vue de l'établissement d'objectifs 2030 pour la politique énergétique européenne, que se tiennent ces débats. L'association des professionnels européens des énergies renouvelables (EREC), recommande de viser 45 % d'énergies renouvelables à cet horizon. Les objectifs ne seront fixés que dans quelques

Appel à...

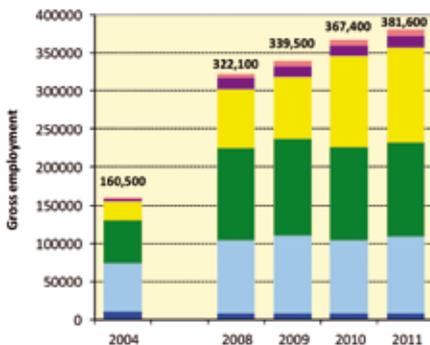
années, mais des négociations, qui promettent d'être à l'heure ont d'ores et déjà commencé. Ce démarrage précoce des négociations est plutôt inquiétant car il semble traduire l'envie de certains États-membres de rendre obsolètes les objectifs 2020 aussi vite que possible.

Compétitif ?

Les États qui soutiennent cette démarche cherchant à placer au même niveau énergies nucléaire et renouvelables la justifient par la nécessité de développer les énergies «décarbonnées» en donnant priorité au nucléaire qui, lui, serait compétitif.

Mais si cette filière est réellement compétitive, pourquoi dès lors demander des aides publiques ?

382 000 emplois dans les renouvelables en Allemagne



Source: BMU

Le ministère allemand de l'environnement a indiqué, dans un récent rapport, que l'emploi dans les énergies renouvelables en République Fédérale croît toujours. En 2011, le nombre d'emplois y a ainsi augmenté de 4%, et ceci malgré la morosité du climat économique et les difficultés de quelques poids lourds de l'industrie renouvelable. En hausse depuis 2004, ce secteur représente pour le gouvernement allemand «le secteur le plus porteur en terme d'emplois». Les différences de méthodes de calcul et de structures des marchés ne permettent pas la comparaison avec la France mais l'ADEME a pour sa part estimé le nombre d'emplois dans les renouvelables de l'Hexagone à 94 490 en 2010. Il est décidément temps pour la France de passer à la vitesse supérieure !

Comédiens amateurs pour le théâtre-forum de Polénergie

Polénergie organise les ateliers «énergie en scène». Le but : montrer que l'énergie est l'affaire de chacun. Moments privilégiés de réflexion et de débats ouverts gratuitement à tous, ces ateliers seront notamment consacrés à des exercices ludiques et à l'écriture de scénettes. Celles-ci seront présentées à l'occasion de l'Assemblée générale de Polénergie mi-juin et de la Fête de l'énergie fin octobre à Annonay (07). Les prochains ateliers auront lieu :

- vendredi 15 juin, 19h-22h et samedi 16 juin, 10h-16h près de La Voulte sur Rhône (07) ;
- samedi 6 octobre, 10h-17h et samedi 20 octobre, 10h-16h à Annonay.

> Informations et inscriptions :

Polénergie - Antenne Nord
Adeline Chantepy, chantepy@polenergie.org
Tél. 09 64 04 30 33 ou 06 08 78 26 63

...Accompagnement et promotion des certificats d'économie d'énergie (CEE)

La Direction générale de l'énergie et du climat (DGE) a lancé un appel à projets pour accompagner et promouvoir la mise en place des CEE. D'une enveloppe totale de 75 M€, une centaine de projets sur l'information, la formation et l'innovation en faveur de la maîtrise de l'énergie pourrait être sélectionnée. Le CLER a déjà fait part à ses adhérents du fonctionnement et des possibles limites sur le dispositif mis en place.

> Date limite de dépôt des candidatures :

31 mai 2012

> Information et contacts :

dge-certificats-economies-energie@developpement-durable.gouv.fr



...Mobilité durable en montagne

L'association *Mountain Wilderness France* organise un concours destiné aux adeptes des activités de pleine nature en montagne. «Changer d'approche 2012» propose de retranscrire les sorties effectuées à l'aide des transports en commun, avec à la clé, des prix par activités. Seront récompensées la plus belle sortie dans les Pyrénées, dans le massif des Ecrins, celle réalisée en utilisant le vélo... Si ce n'est déjà fait, randonnez ou pratiquez vos activités préférées, sautez dans un bus et profitez des plus beaux sommets... tout en partageant votre expérience !

Pour participer au concours, vous pouvez envoyer vos contributions :

- en remplissant le formulaire téléchargeable sur www.mountainwilderness.fr puis en l'envoyant à concours@mountainwilderness.fr ;
- ou en décrivant votre sortie sur le site changerdapproche.org (après création d'un compte gratuit), en cochant la case de participation au concours.

> Date limite d'envoi des contributions :

30 septembre 2012

> Contacts :

- Cécile Delaitte, cd@mountainwilderness.fr
- Aurélien Dautrey, ad@mountainwilderness.fr

Sortie allemande du nucléaire: quel bilan, un an après?

Andreas Rüdinger, chercheur à l'Institut du Développement Durable et des Relations Internationales (IDDR) à Paris.

Perçue comme irrationnelle et précipitée, la décision allemande post-Fukushima visant à fermer définitivement les huit réacteurs nucléaires les plus anciens et à anticiper la sortie du nucléaire a pour le moins étonné ses voisins européens. L'inquiétude majeure concernait alors la possible compensation du nucléaire par le charbon, qui mettrait hors de portée la réalisation de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Plus d'un an après, quel premier bilan peut-on tirer? Les moyens sont-ils à la hauteur des ambitions?

Afin d'évaluer l'effort d'adaptation mis en œuvre pour compenser l'arrêt de près de 40% du parc nucléaire allemand, il faut inscrire cette décision dans le cadre du projet de transition énergétique engagée et préparée depuis plus d'une décennie. Refusant l'arbitrage réducteur entre risque nucléaire et risque climatique, «l'Energiewende» initiée en 2000 vise à définir un nouveau paradigme énergétique reposant sur les deux piliers principaux que sont les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique, avec, à la clé, l'objectif d'une réduction des émissions de GES d'au moins 80% à l'horizon 2050. Rêve utopique ou projet de société cohérent? Les avis divergent. Une seule chose est sûre: l'ampleur énorme du défi, vu la part actuelle des énergies fossiles dans le mix électrique allemand (57%), sans oublier les secteurs des transports ou de la chaleur.

Pour en venir aux chiffres, l'année 2011 a d'abord montré un résultat encourageant. S'appuyant sur une nette augmentation de la production renouvelable (19%), la réduction du solde exportateur et sur une diminution de la demande intérieure, l'Allemagne a pu faire face au recul de la production d'électricité nucléaire de 23% (32,5TWh), sans accroître son recours aux énergies fossiles. Cette évolution ne permet nullement de crier victoire, mais démontre le sérieux de la démarche allemande, avec la certitude, toutefois, que le plus dur reste à faire.

L'essor des renouvelables représente certainement le plus grand succès actuel du tournant énergétique allemand. Bénéficiant d'un cadre réglementaire fiable et d'une industrie rodée, le déploiement massif des énergies renouvelables ne semble plus connaître de limites outre-Rhin: la capacité photovoltaïque installée au seul mois de décembre 2011 (3 GW) représente l'effort français des dix dernières années. Or, bien plus que l'effort quantitatif, c'est la dimension qualitative qui s'avèrera décisive pour concilier sortie du nucléaire et réduction progressive des énergies fossiles. En premier lieu, il s'agit de résorber au plus vite le décalage croissant entre expansion des capacités renouvelables et adaptation des infrastructures réseau. En second lieu, l'innovation technologique dans les domaines du stockage et des réseaux intelligents devra nécessairement s'accompagner d'une évolution des mécanismes de marché, afin d'assurer une meilleure intégration en termes d'équilibre offre-demande et de mécanismes d'ajustement. Enfin, une réflexion plus large devra être menée pour définir de nouvelles incitations économiques dans le secteur de l'efficacité énergétique, englobant tous les acteurs et mettant en œuvre des solutions de financement innovantes pour renforcer les dispositifs existants.

Avec le consensus politique établi autour de la sortie du nucléaire, l'Allemagne dispose actuellement d'une fenêtre d'opportunité politique favorable pour définir un nouveau paradigme énergétique. Or, pour mettre toutes les chances de son côté, la solution ne pourrait se résumer in fine à une démarche strictement nationale. Les défis auxquels doit faire face l'Allemagne aujourd'hui sont en effet ceux de l'Europe de demain dans la ligne de la dynamique engagée par le paquet énergie-climat européen et dans celle de la feuille de route 2050. Qu'il s'agisse d'infrastructures, de régulation ou encore de cohérence entre politiques énergétique et climatique, l'Allemagne aura tout intérêt à convaincre ses partenaires européens de l'intérêt d'une initiative collective... tout comme ceux-ci ont intérêt à tirer le meilleur de l'expérience allemande.

> En savoir plus

Étude «L'impact de la sortie du nucléaire sur le tournant énergétique allemand», disponible sur <http://bit.ly/19JB0r>

Mobilité: cap sur les modes doux, partagés et collectifs

Mobilité de proximité: comment aller plus loin dans la maîtrise de l'énergie?

Jean Sivardière, président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

L'organisation de la mobilité de proximité conditionne à la fois la facilité et la sécurité des déplacements de la vie quotidienne, leur coût pour les ménages mais aussi le fonctionnement économique des villes, la qualité de l'environnement et la santé des citoyens, la consommation de pétrole et la contribution des déplacements aux émissions de gaz à effet de serre.

Depuis une trentaine d'années, les transports collectifs ont connu un développement rapide dans les grandes agglomérations. Il en est résulté une stabilisation puis un recul de l'usage de la voiture dans les zones les plus denses. La preuve est ainsi faite que la maîtrise de la circulation automobile est possible en utilisant les techniques disponibles, sans qu'il soit nécessaire d'attendre on ne sait quelle invention futuriste.

Cependant, l'essentiel reste à faire dans les zones périphériques où l'éparpillement urbain se poursuit en détruisant des espaces agricoles et naturels précieux. En outre, de véritables marées automobiles submergent les centres, et les agglomérations de taille moyenne où le tout-routier demeure la règle générale, faute de volonté politique.



© Renaud Perrin pour Alterre Bourgogne Repères n°56

Collectivités, administrations et entreprises peuvent jouer un rôle décisif en mettant en œuvre de manière systématique les techniques et démarches qui ont démontré leur efficacité : plans de déplacements, intermodalité, promotion du vélo (dont le potentiel est très loin d'être exploité), centrales de mobilité, densification le long des axes lourds de transport collectif, réduction de la vitesse automobile et maîtrise du stationnement, blocage des investissements routiers, organisation de la distribution des marchandises,...

Au-delà de ces efforts indispensables, deux innovations devraient dès aujourd'hui mobiliser les autorités urbaines car elles sont susceptibles de provoquer des chocs psychologiques salutaires : un développement très volontariste de l'autopartage, qui peut engendrer une démotorisation des citoyens (on évoque ici l'autopartage «traditionnel», non les formules gadgets destinées à faire la promotion de la voiture électrique), et l'introduction du péage urbain, qui peut à la fois modérer le trafic routier et fournir une nouvelle ressource nécessaire au renforcement des transports publics.

Cadre et outils

Compétence transport: qui fait quoi?

Groupement des autorités responsables des transports (Gart)

La loi d'orientation des transports intérieurs de décembre 1982 affirme un droit au transport au moindre coût pour la collectivité. Elle définit l'organisation des politiques de transports collectifs en répartissant les compétences entre les différentes collectivités territoriales et en consacrant le rôle des autorités organisatrices de transport (AOT).

Cette loi de référence, presque intégralement retranscrite dans le Code des transports, a ensuite été régulièrement étoffée, notamment par le biais de la loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 ou de la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000. Dans le même temps, de nombreux textes ont fait évoluer le paysage de l'intercommunalité en France* et plus récemment, les «lois Grenelle» et la réforme des collectivités territoriales du 16 décembre 2010 sont venues réinterroger la gouvernance territoriale en matière de mobilité.

Une organisation territoriale à quatre niveaux

La compétence d'organiser les politiques de transports d'un territoire est aujourd'hui divisée comme suit :

- les communes ou leurs groupements (EPCI) sont en charge d'organiser les politiques de transport urbain au sein d'un périmètre de transport urbain (PTU) ;
- les départements organisent les transports routiers non urbains ainsi que les transports scolaires sur le territoire départemental hors PTU ;
- les régions organisent les transports express régionaux (trains et lignes de cars régionaux) sur l'ensemble du territoire régional ;
- l'État organise le développement des trains d'équilibre du territoire (TET).

Le rôle des PDU

Les autorités organisatrices de transport urbain sont chargées des politiques de mobilité dans les périmètres de transports urbains. Elles élaborent pour ce faire des plans de déplacements urbains (PDU) qui définissent les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement. L'objectif des PDU est de diminuer la circulation automobile, développer l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo, intégrer le stationnement, améliorer la livraison des marchandises, et plus globalement, de permettre à chacun de se déplacer en toute sécurité. La loi SRU a également assigné aux PDU de nouveaux objectifs en

termes de sécurité, de promotion de plans de mobilité pour les entreprises, et de développement de la tarification intégrée pour l'ensemble des déplacements.

Des documents qui font référence

Ces documents font désormais référence en matière d'aménagement, d'urbanisme, d'environnement, et concourent au renforcement de la cohésion sociale et urbaine. Ils doivent être compatibles avec les Directives territoriales d'aménagement (DTA), les Schémas Régionaux Climat-Air-Energie (SRCAE), les Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) et les Schémas de cohérence territoriale (SCoT). À l'inverse, les plans locaux d'urbanisme (PLU) et les cartes communales, ainsi que toutes les décisions des autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation doivent être rendus compatibles avec les principes du PDU.

Trois enjeux majeurs pour enrichir les politiques de transport

Aujourd'hui, trois enjeux majeurs pour l'enrichissement des politiques de mobilité sont identifiés :

- il manque certaines compétences aux autorités organisatrices de transport pour optimiser l'efficacité de leurs actions (stationnement, circulation, voirie,...) ;
- les collectivités sont en constante recherche de la bonne articulation entre tous les documents de planification sectorielle voués à améliorer le cadre de vie des habitants (urbanisme, habitat, transports).
- la superposition d'autorités organisatrices de transport de tous rangs (régions, départements, intercommunalités, communes) nécessite une étroite coordination afin de parfaire l'intermodalité de la chaîne des déplacements.

C'est pourquoi la place laissée à l'innovation et à l'expérimentation dans les territoires, couplée au développement des moyens qui leur sont affectés, est essentielle pour l'avenir de nos mobilités.

> En savoir plus

www.gart.org

* Notamment les lois Voynet et Chevènement des 25 juin 1999 et 12 juillet 1999.

Territoires

Territoires et transports: combiner les leviers, les cibles et les partenaires

Patrick Sucche, directeur d'Altermodal - Inddigo

En France, les nuisances occasionnées par les transports le sont essentiellement en milieu urbain. Ce dernier concentre à lui seul la moitié de l'énergie consommée, les deux tiers des émissions de CO₂ et une forte proportion d'habitants ayant à subir des nuisances sonores inconfortables voire insupportables (aux abords de certains carrefours à feux et des nœuds routiers notamment).

C'est pourtant en milieu urbain, du fait en particulier de la densité de population et de la petitesse des distances à parcourir, que des alternatives plus respectueuses de l'environnement peuvent le plus facilement être développées.

Du temps et de la volonté...

Y parvenir prend du temps et nécessite la mise en œuvre d'une politique cohérente dans le temps et l'espace, avec des objectifs volontaristes en matière :

- de diminution du trafic automobile ;
- de développement des transports en commun, du vélo et de la marche à pied ;
- d'organisation du transport et de la livraison des marchandises.

...Des cibles et des partenaires multiples...

Pour être efficaces, il est également indispensable que les actions portées par la puissance publique soient multi cibles et multi partenariales avec des interventions relatives à :

- l'urbanisme qui constitue le levier le plus impactant : gestion du stationnement, densification urbaine, mixité fonctionnelle, qualité globale rendant la ville plus désirable et plus vivable ;
- l'offre de transport : amélioration des réseaux de transports collectifs et cyclables, des aménagements piétonniers et de l'accessibilité, mise en place d'aires de covoiturage... ;
- la mise en place de services complémentaires favorisant l'usage des modes alternatifs (information, tarification...), l'intermodalité, la non possession d'une automobile (via l'autopartage par exemple)...
- un travail de pédagogie, de communication et d'accompagnement collectif et individualisé : faire prendre conscience des enjeux, aider à la «remise en selle» et à la recherche de solutions adaptées aux contraintes et possibilités de chacun...



© Monique Giraud

Un exemple à suivre : Chambéry

Sur un périmètre regroupant 24 communes et 120 000 habitants, l'agglomération de Chambéry (Savoie) est l'une de celles qui a su le mieux mettre en musique et combiner ces différents leviers. Parmi les actions les plus notables ou originales mises en œuvre sur le territoire, on peut mettre en avant :

- les multiples dispositions prises depuis de nombreuses années pour améliorer la sécurité des déplacements et maîtriser les vitesses : zones 30, aires piétonnes, aménagements ponctuels de sécurité, limitation à 90 km/h de la vitesse réglementaire sur la voie rapide urbaine ;
- le développement de voies réservées aux bus et la mise en place de feux à détection accordant la priorité aux bus dans les carrefours et ronds-points ;
- la transformation à venir de la gare en véritable pôle d'échanges multimodal traversant qui permettra de renforcer l'intermodalité et de renouveler et de densifier les espaces publics environnants ;
- la création de l'agence Ecomobilité qui promeut toute mesure de transport alternatif à l'usage individuel de la voiture et qui compte aujourd'hui plus d'une dizaine de salariés ;
- la mise en service d'une vélostation en gare de Chambéry offrant des services de location, de gardiennage, de marquage et de contrôle technique des vélos et proposant, en partenariat avec l'association *Roue Libre*, des formations gratuites pour prendre ou reprendre goût au vélo ;
- la mise en service de *Mobil'Conseils*, centrale d'informations sur l'ensemble des modes de déplacements alternatifs ;
- des efforts répétés d'information et de sensibilisation par le biais des PDE et des PDES, de campagnes d'affichage, de challenges inter-entreprises ou de l'opération «Autopatch, stop à l'autodépendance»...

Cette politique exemplaire a déjà fait l'objet de multiples prix et récompenses (*Guidon d'or**, *Trophée du vélo...*) et a permis d'accroître notablement l'usage des transports en commun (+ 28 % entre 2005 et 2009) et du vélo (+ 80 % entre 2007 et 2011). Et même si aucune évaluation complète n'est encore disponible, force est de constater qu'elle a contribué à transformer positivement l'agglomération et à la préparer aux enjeux de demain, ceux d'une agglomération plus économe et moins dépendante du pétrole et de l'automobile.

* Cf. article p. 3



Agir sur la mobilité : chronique d'une association locale

Raphaël Jacquin, directeur d'Hélioise^[1]

Comment passer de l'idée au projet ? Comment répondre à ces nouvelles questions qui frémissent d'un avenir sans voiture ? Comment convaincre les financeurs que nous pouvons peser sur cette évolution ? Autant de questions auxquelles Hélioise répond, à sa manière, pas à pas, dans le droit fil de son objet social : agir pour «une intégration optimale de l'homme dans son environnement».

Lauréate de l'appel à projet «éco-citoyens» de la région Rhône-Alpes, Hélioise s'est lancée dans l'aventure en élaborant un annuaire régional intitulé «Les transports de personnes en Rhône-Alpes» en 2008. Identifiée par l'Ademe Rhône-Alpes comme l'Espace Info Energie référent en matière de transport, Hélioise tente d'apporter des réponses dans ce qui est pour elle un nouveau secteur d'intervention. Fin 2010, les besoins du territoire se faisant de plus en plus importants, elle fait appel à un cabinet d'études extérieur afin de mieux cerner les enjeux. Dans une vingtaine d'entretiens, les acteurs du territoire font part de leurs projets et de leur perception du rôle que l'association pourrait jouer sur le département. Fort de son expertise, le cabinet accompagne la définition de la stratégie à mettre en place.

Challenges, «street marketing», journées d'échanges...

L'année 2011 marque le début d'une réelle activité. À l'échelon régional tout d'abord, en assurant pour le réseau lera (Info Energie Rhône-Alpes) le rôle de «référént thématique mobilité». C'est au sein de ce réseau qu'est menée une expérimentation pour étendre le défi «Familles à Energie Positive^[2]» au champ de la mobilité. Hélioise intervient ensuite à l'échelle de la Loire. Trois actions ont marqué l'année 2011 :

- l'animation du challenge régional «Au travail j'y vais autrement»^[3] qui donne l'occasion aux établissements de faire tester sur une journée un mode alternatif aux autosolistes réguliers, évaluer les pratiques des salariés sur le trajet domicile-travail et communiquer auprès d'eux sur les solutions possibles ;

- le montage d'un événement «street-marketing» lors de la semaine de la mobilité, suivi d'une soirée «mobil'idées» avec la participation de six porteurs de projets locaux ;
- l'organisation d'une journée d'échanges à destination des acteurs locaux afin de développer les coopérations sur cette thématique de la mobilité dans la Loire.

Hélioise a recruté en février 2012 une chargée de mission «mobilité» qui a pour objectif de poursuivre les actions engagées et de développer l'activité.

> En savoir plus

www.helioise42.org

L'accompagnement du Plan de Déplacements Administration de Vitry-sur-Seine

Tony Ferreira, conseiller maîtrise de l'énergie, Agence de l'énergie Val-de-Marne Vitry, CAUE 94

Une mesure phare du Plan de protection de l'atmosphère en Île-de-France est l'obligation, pour les grands générateurs de trafic (entreprises et collectivités), d'élaborer un plan de déplacement. La ville de Vitry-sur-Seine, avec près de 2 000 salariés, fait partie de ces obligés. Elle a lancé son plan de déplacement en 2010.

Consciente qu'un plan de déplacement est une démarche progressive sur le long terme, la ville a choisi de réaliser son PDA en interne sans faire appel à un bureau d'études dans le but de monter en compétence sur le sujet et afin de mobiliser au mieux ses agents. Pour l'accompagner dans son élaboration, elle a naturellement fait appel à l'Agence de l'énergie du CAUE 94. En effet, la ville est un membre fondateur de l'Agence de l'énergie ainsi qu'un de ses principaux financeurs. L'Agence de l'énergie, quant à elle, a pu profiter de l'occasion pour développer des compétences techniques particulières dans ce domaine, notamment à l'aide des réseaux existants d'acteurs (tel le Club Mobilité Capital) tout en favorisant les échanges avec des structures plus avancées sur le sujet (Ademe, collectivités et entreprises).

[1] L'association Hélioise, créée il y a plus de 30 ans et reconnue d'intérêt général, informe, sensibilise et accompagne les particuliers dans le domaine des économies d'énergie, de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables.

[2] Voir www.familles-a-energie-positive.fr

[3] Opération réitérée le 5 juin 2012 :

www.challengemobilite.rhonealpes.fr

Un état des lieux mobilisant l'ensemble des salariés

Le plan de déplacement s'est d'abord concentré sur les salariés avec l'objectif de réduire l'usage de la voiture individuelle pour les déplacements liés aux activités professionnelles tout en améliorant la qualité et le confort des déplacements des salariés, ainsi que l'accessibilité des sites de la ville. La ville de Vitry a commencé par réaliser un état des lieux des principaux types de déplacements liés au travail des salariés, de leurs impacts environnementaux et sanitaires, des différents modes et moyens de transport à disposition, des moyens d'accès et de stationnement aux différents sites de la ville... Pour cela, un questionnaire détaillé, réalisé conjointement par la ville et l'Agence, a été envoyé à l'ensemble des agents de la ville. Un diagnostic énergétique et environnemental du parc de véhicules de la ville a été réalisé par l'Agence de l'énergie.

Ensuite, des groupes de travail ont été mis en place avec les salariés qui souhaitent participer à cette démarche. Le but : identifier un certain nombre de mesures concrètes visant à répondre aux objectifs du plan de déplacement ainsi qu'aux attentes des salariés. Ces mesures ont été hiérarchisées selon un plan d'actions prévisionnel en fonction des priorités et des possibilités techniques et financières. Un suivi détaillé sera par la suite réalisé pour ajuster et pérenniser le plan de déplacement. Et les impacts énergétiques, environnementaux, sanitaires, sur l'accessibilité et le confort des différentes mesures pourront ainsi être évalués.

> **En savoir plus**
www.caue94.fr

Jouer la carte de l'intelligence collective

Aurélien Trioux, chargé de mission «Mobilité et Territoires», Alterre Bourgogne

Face aux nombreuses alternatives à la voiture individuelle (vélo, transports en commun ou modes émergents plus flexibles, tels que le transport à la demande), les usagers ont du mal à «franchir le pas» et continuent à privilégier la voiture individuelle. Partant de ce constat, Alterre Bourgogne, avec plusieurs partenaires*, a exploré une approche nouvelle mettant l'accent sur le changement de comportement.

L'originalité de la démarche a résidé dans la méthode déployée. Un dispositif intitulé «J'y vais autrement...» a été créé avec des structures locales – associations, collectivités et entreprises – et a chapoté le travail effectué sur neuf mois avec un groupe de 120 citoyens volontaires. Il a consisté à faire «remonter» leur vécu de la mobilité – à travers des réunions, des questionnaires et autres livrets à remplir – et analyser des expériences de modes de déplacements différents de ceux dont ils avaient l'habitude. L'observation et l'analyse des attitudes des participants à laquelle a pris part un sociologue, a mis en évidence le rôle favorable joué par la dynamique de groupe dans l'accompagnement au changement. Offrir la possibilité à chaque participant d'échanger sur ses expériences, de découvrir par procuration des situations qu'ils ne soupçonnaient pas, d'être attentif aux réactions des autres, de proposer des solutions, a permis de faire fonctionner une intelligence collective.

Accompagnement, familiarisation, responsabilisation

Après avoir effectué une typologie des différentes attitudes (créatives, militantes, opportunistes...) observées chez les volontaires, plusieurs stratégies visant à induire des changements de comportement ont pu être identifiées dans l'objectif que les acteurs territoriaux s'en inspirent. Parmi elles :

- utiliser les changements radicaux pour accompagner vers une conversion : certains événements, qu'ils soient d'ordres économique (perte d'emploi), social (divorce) ou environnemental (marée noire) peuvent donner l'envie d'une rupture brutale avec un comportement passé. Face à cette volonté exprimée de changement, de nouvelles solutions doivent pouvoir être proposées ;
- amener à une familiarisation progressive : il s'agit de jouer sur la sensibilisation répétée. La préférence pour un objet est produite par la simple familiarité avec cet objet, qui produit un effet rassurant ;
- favoriser la responsabilisation par l'implication : en procédant à l'évaluation de son propre comportement, on fait appel à sa conscience.

Enfin, se fixer des objectifs, choisir ses agissements et les conditions d'exécution créent un fort sentiment de compétence, d'accomplissement personnel, sources de motivation.

> **En savoir plus**
Tél. 03 80 68 44 30
www.alterre-bourgogne.fr

* L'Europe, la Dreal, l'Ademe Bourgogne, le Conseil régional de Bourgogne et l'Université de Bourgogne.

Plan de déplacement

PDE, PDA, PDIE: des démarches volontaires qui se multiplient

Guillaume Lucas, Inddigo

Sous des appellations variées – PDE, PDA, PDIE –, les plans de déplacements d'entreprises (d'administrations ou interentreprises) consistent à rechercher des actions alternatives à la voiture individuelle sur les déplacements domicile-travail et sur les déplacements professionnels des salariés.

Ces démarches volontaires, soutenues par l'Ademe, peuvent conduire à :

- des mesures très opérationnelles sur l'évolution d'une ligne de bus, la sécurisation des accès piétons ou cyclables, la création d'une plateforme de covoiturage ;
- des orientations managériales, comme l'adaptation des horaires de travail, l'optimisation de la flotte de véhicule de service ou la gestion du stationnement ;
- des actions pour induire des changements de mentalité et de pratique, formation à l'éco-conduite, ateliers et formation vélo, challenges et évènements ;
- des partenariats avec les collectivités locales.

Une évaluation nationale^[1] révèle une évolution importante des démarches de PDE au cours des dernières années. Leur nombre a été multiplié par quatre en l'espace de quatre ans^[2] et ils se diversifient, avec la multiplication des PDIE (plans de déplacements inter-entreprises) pour répondre aux spécificités des zones d'activités et intégrer des PME.

Des motivations environnementales, managériales, économiques et de gestion du risque

Les résultats de l'évaluation démontrent l'intérêt environnemental de cette démarche : les PDE permettent en moyenne un report modal de l'ordre de 10 %. Il existe toutefois des écarts très significatifs entre les démarches, liés principalement au contexte local (offre de transports en commun, niveaux de congestion et de pression sur le stationnement...), à la qualité de l'animation, à la mobilisation des acteurs et à l'ancienneté et la pérennité du projet. Au-delà de sa dimension environnementale, la mise en œuvre d'un PDE est aujourd'hui motivée par des réflexions managériales, économiques et de gestion du risque. Motivations managériales, car les employeurs,

en s'interrogeant sur les conditions de confort et de déplacements personnels de leurs salariés, ouvrent une nouvelle tribune de discussion et d'échanges. Les motivations sont aussi économiques, liées à l'optimisation des flottes de véhicules, à la gestion du stationnement ou à l'identification des solutions alternatives à l'automobile pour anticiper l'évolution du prix des carburants. Enfin, la gestion du risque est une variable à prendre en compte, notamment les risques d'accident-trajet, en privilégiant les formations à l'éco-conduite et en favorisant l'utilisation de mobilités alternatives plus sûres que la voiture^[3].

Clés de réussite : la durée, des partenaires locaux et une animation ciblée

Parmi les clés de réussite d'un PDE, trois facteurs apparaissent aujourd'hui indispensables à la réussite d'un plan de déplacement d'entreprise. L'implication du référent PDE s'inscrit dans la durée. Après un investissement important au démarrage, l'animation du projet nécessite une implication minimale du référent dans la durée pour recadrer et réorienter le projet. Il est important de constituer de plus un réseau avec les partenaires locaux.

De plus en plus de collectivités et de chambres consulaires développent des structures de conseil en mobilité. Ces structures permettent d'accompagner, de fédérer et de former des référents PDE locaux parfois isolés dans leur entreprise. Enfin, les évaluations montrent qu'il est important de sensibiliser l'ensemble des salariés, mais aussi d'accompagner de manière personnalisée les salariés qui s'interrogent pour les aider à expérimenter et leur mettre le pied à l'étrier. Cette animation ciblée permet par ailleurs d'identifier les salariés vertueux, véritables ambassadeurs de la mobilité alternative. Des évaluations montrent que certains d'entre eux, par absence de reconnaissance ou pour des raisons personnelles, peuvent être amenés à revenir vers la voiture. Témoins de la faisabilité des actions proposées, il est indispensable de les valoriser pour légitimer et dynamiser le projet.

[1] Réalisée par l'Ademe en 2009.

[2] Passant ainsi de 250 démarches en 2005 à plus de 1 100 en 2009.

[3] Pour rappel : 1 accident de travail mortel sur 2 est lié à la route.

Objectif: 20 % d'autosolistes au CEA de Grenoble

Bruno Renard,

chef du groupe logistique,
CEA Grenoble

6 000 personnes, dont 50 % de salariés du CEA, se rendent quotidiennement sur le site du CEA de Grenoble^[1]. Son PDE a été mis en place dès 2003, avec pour objectif de faire diminuer de 75 % à 50 % l'usage autosoliste et de réduire de moitié les déplacements en voiture sur le site.

Objectif atteint des 2006 grâce aux mesures mises en place: 1/3 du site en zone piétonne, une navette interne, 400 vélos de service, 30 % d'abondement pour les transports en commun (TC). Après des années de progression le système «plafonne» à 200 abonnés aux TC en 2008. Il est donc décidé de relancer la machine, sachant que le calendrier est favorable : au niveau national, la prime transport de 50 % et au niveau local, l'extension des réseaux de TC et des pistes cyclables^[2]. Il est donc décidé de supprimer le service de cars qui transporte gratuitement le personnel pour ses trajets domicile-travail depuis depuis bientôt 40 ans, mais qui coûte très cher à l'entreprise et ne transporte plus grand monde.

Pour bien gérer cette suppression d'un avantage social, le CEA joue l'équité et décide d'abonder à hauteur de 85 % pour les abonnements TC et les locations de vélos. La réussite est au rendez-vous avec, fin 2011, 1 600 salariés abonnés.

Parallèlement, d'autres actions viennent compléter l'offre tels la distribution de kits de sécurité pour les cyclistes et l'entretien de leur vélo, trois navettes électriques internes, 1 000 vélos de service répartis dans une centaine d'abris sur le site et la promotion du covoiturage.

Résultat du dernier comptage : ne restent plus que 37,5 % d'autosolistes, soit 1 400 voitures en moins sur la route matin et soir depuis la mise en place du PDE^[3].

Avec l'arrivée prochaine du tramway dont les travaux perturbent fortement l'accès au site, l'accroissement du nombre de salariés et la volonté de participer activement à l'évolution de la mobilité durable, le directeur du CEA Grenoble vient de demander à son PDE de cibler les 20 % d'autosolistes... L'équipe a déjà commencé à plancher sur de nouvelles idées incitatives... À suivre.

> En savoir plus

bruno.renard@cea.fr
Tél. 04 38 78 44 94

Réduire l'impact environnemental des déplacements des «technopolitains»

Fanny Schnur, responsable

Qualité & Développement Durable,
Savoie Technolac

Savoie Technolac technopôle certifié ISO 14001 depuis 2001, accueille quotidiennement 9 000 étudiants et salariés, générant un impact environnemental estimé en 2006 à 40 millions de km/an, principalement en voiture particulière.

En 2008, un plan de déplacements inter-entreprises s'est structuré autour de cinq axes :

- améliorer les dessertes des transports en commun (2 autorités organisatrices de transport et 2 lignes bus depuis Aix-les-Bains et Chambéry) ;
- développer le covoiturage (91 % des salariés sont autosolistes) ;
- proposer une offre de voitures partagées (déplacements professionnels des salariés empruntant les transports en communs) ;
- encourager la pratique du vélo et de la marche sur un site desservi par une Voie Verte (80 % des technopolitains habitent à moins de 10 km) ;
- améliorer la qualité du temps de midi sur le site (restauration, livraison produits frais, animations, etc.).

Quatre ans plus tard, les résultats sont concrets :

- 36 % des salariés du site bénéficient d'une convention PDE avec Savoie Technolac ;
- cinq lignes de bus desservent le site, soit 186 voyages jour depuis les principales agglomérations et 7 aller-retours vers l'aéroport régional ;
- création d'un site de covoiturage repris par le Conseil général de Savoie : 15 000 visites par an ;
- lancement d'un service d'autopartage [*Car Liberté* repris par *Cité Lib*] : 1 500 utilisateurs pour 70 voitures peu polluantes, électriques ou hybrides ;
- aménagements cycles et piétons, connexions à la Voie Verte, abris à vélo sécurisés, subventions à l'acquisition de vélos ;
- offre de restauration variée : 2 500 repas servis par jour, livraison hebdomadaire de paniers issus de l'agriculture solidaire locale, une association sportive et culturelle (13 activités et plus de 200 licenciés).

[1] 70 ha sur la presqu'île grenobloise, en pleine agglomération et proche de la gare.

[2] Le tout complété par une étude d'accessibilité qui met en exergue que la moitié des salariés habitent à moins d'une heure du CEA en TC.

[3] Soit moins 6 tonnes de CO₂ par an.

> En savoir plus

www.savoie-technolac.com/108-mobilac-
deplacement.htm

Partager la voiture

Covoiturage: mode d'emploi

Christel Leca, CLER, avec Inddigo

Le coût total d'une politique de covoiturage peut être estimé à 40 € par an et par covoitureur^[1]. L'indicateur du coût kilométrique traduirait cependant mieux encore l'intérêt du covoiturage dans la réduction des dépenses publiques.

Les enquêtes réalisées nationalement ou localement sur le covoiturage domicile-travail^[2] conduisent aux mêmes conclusions : avec une distance moyenne de 31 km, le covoiturage s'adresse principalement à des salariés parcourant de longues distances. Le taux de covoiturage reste très faible en deçà de 20 km mais peut atteindre près de 50 % au-delà de 40 km. Seul un covoitureur sur quatre est inscrit sur un site internet de covoiturage et les 3/4 covoiturent entre collègues ou voisins.

Des intérêts multiples et des résultats rapides

La réduction du coût de déplacement est immédiate et très importante : un covoitureur parcourt en moyenne plus de 12 000 km/an et réalise une économie de 2 000 €/an. C'est là un argument de poids. Pour la collectivité, les transports en commun interurbains coûtent plusieurs milliers d'euros par an et par abonné et plusieurs centaines d'euros par an et par véhicule en budget routier, là où le covoiturage ne génère que quelques dizaines d'euros de fonds publics. L'impact en terme de CO₂ est également très fort : une tonne de CO₂/personne/an en moyenne. Les résultats peuvent être rapides : en moins d'un an, il est possible d'atteindre un report modal de 10 % de l'autosolisme vers le covoiturage. Enfin, des améliorations significatives sur la congestion, la pollution et le bruit peuvent être obtenues grâce à une politique active à un coût particulièrement faible pour la collectivité.

Des enjeux qui vont s'amplifier

Les enjeux du développement du covoiturage sont très importants pour les collectivités urbaines mais surtout rurales. Le phénomène de précarité énergétique des ménages va aller en s'amplifiant avec l'augmentation du

prix du pétrole (cf. article p.16). Celui-ci représente un vrai risque pour les ménages et les communes de ces territoires. Par ailleurs, le poids de l'autosolisme domicile-travail dans la congestion des grands axes d'entrée des zones urbaines aux heures de pointe est important. Une réduction même limitée du nombre de véhicules peut rapidement avoir un impact sur la congestion. Dans le cadre des plans climats territoriaux, le développement du covoiturage peut faire diminuer rapidement et de façon significative les émissions de GES, compte-tenu des distances élevées et de la régularité des déplacements concernés.

Internet, stationnement, communication et animation : le quartet gagnant

Le site internet est un passage obligé pour dépasser la proximité et démultiplier les possibilités de mise en relation. L'identification et l'aménagement d'un réseau de parkings de covoiturage et leur signalisation sont des éléments clés à mettre en œuvre, notamment à proximité du réseau autoroutier, en prenant soin de valoriser les parkings existants et de bien mailler le territoire. Aux côtés des outils classiques de communication (affiches, dépliants, relations presse), une exposition itinérante, des vidéos de témoignages sont utiles pour réaliser des animations en entreprise. Un livret covoiturage détaillé (8 à 12 pages) devra être diffusé à tous les partenaires et relais. Enfin, l'animation est l'investissement présentant le rapport coût/efficacité le meilleur. Il s'agit de construire un réseau de correspondants dans les entreprises, les zones d'activités, les communes, les associations pour développer un travail minutieux de rencontres, de présentations, d'explications au plus près des salariés.

En quelques mois la pratique du covoiturage est passée, dans les zones d'activités engagées dans la démarche de covoiturage du Grand Lyon, de 3 à 15%^[3] et de 7 à 23 % sur le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain. Sur les déplacements de plus de 20 km, un objectif de part modale de covoiturage de plus de 40 % est envisageable.

[1] À comparer avec le budget route d'un département de plusieurs centaines d'euros par an et par véhicule immatriculé et plus de mille euros par an et par abonné pour un service de transport.

[2] Exploitation de 20 000 enquêtes salariés de PDIE de Rhône-Alpes réalisées de 2007 à 2010 (Etude INDDIGO Altermodal/ ADEME / Région Rhône-Alpes). Enquête covoiturage sur parkings de covoiturage en Drôme et Ardèche en 2010 (Schéma covoiturage Drôme-Ardèche-VRD).

[3] Résultats obtenus par comptages en entrées de site en 2009 puis 2011 et portant sur plus de 10 000 salariés sur la Vallée de la Chimie et le Parc Technologique de Saint-Priest.

Une voiture à la carte

Patrick Sucche,

directeur d'Altermodal - Inddigo

L'autopartage est un service de mobilité qui consiste à disposer d'une voiture «à la carte», moyennant une adhésion au service et une réservation préalable avant chaque utilisation du véhicule. Les membres d'un service d'autopartage se partagent donc l'usage d'un parc automobile.

L'accès aux véhicules est très souple puisque la réservation peut intervenir dans des délais courts, par téléphone ou internet. La prise du véhicule se fait de manière autonome, généralement grâce à une carte à puce permettant de débloquer un boîtier à clés ou un ordinateur de bord embarqué. Bien qu'encore très en retard sur ses voisins, le marché français foisonne depuis quelques années d'initiatives issus d'horizons divers : milieu associatif, loueurs traditionnels, constructeurs automobiles, opérateurs de transports publics...

Un service pertinent pour les trajets de courte durée

Facturé proportionnellement à la durée d'utilisation et au kilométrage réalisé, l'autopartage est particulièrement pertinent pour des trajets de courte durée (inférieurs à la journée) et plutôt en milieu urbain. Là, il constitue l'un des maillons de la chaîne du transport public, l'utilisateur se trouvant en capacité d'adapter son mode de locomotion aux caractéristiques de chacun de ses trajets. Le particulier y trouve intérêt en se libérant ainsi des contraintes liées à la possession d'un véhicule en ville (entretien, stationnement...), en ayant accès à différents types de véhicules et en réduisant notablement son budget «transport». De son côté, la collectivité récupère de l'espace – on estime qu'une voiture est partagée par une trentaine d'utilisateurs – et profite des effets d'une circulation moindre, effectuée par des véhicules récents, bien entretenus et aux émissions polluantes réduites. Le marché de l'autopartage est extrêmement dynamique, inspirateur permanent de nouveaux concepts et de nouvelles technologies. Il reste en cours de maturation mais ses perspectives sont très prometteuses.



© citelib

Alpes-Autopartage: des implantations qui devraient doubler d'ici 2013

Martin Lesage, Alpes-Autopartage

Cité Lib, l'autopartage pour tous est une marque de la société coopérative d'intérêt collectif Alpes-AutoPartage, constituée en 2010. Démarrant sur Grenoble en 2005 avec quatre voitures, la SCIC a progressivement étendu son activité sur le sillon alpin avec 67 stations réparties en Isère, Savoie et Haute Savoie*.

En 2011, l'extension géographique a pris une dimension régionale grâce à l'implantation de trois stations à St-Étienne.

L'autopartage est complémentaire du train, du bus, du vélo, de la marche ou du covoiturage. Les premières créations de stations autopartage se font en gare SNCF de la ville. Tout «autopartageur» descendant du train peut utiliser un véhicule en gare dès son arrivée.

Le développement de l'autopartage connaît un rythme soutenu et reste très prometteur pour les années à venir. Avec une croissance stable du chiffre d'affaires de plus de 25% par an et le soutien financier des collectivités accueillant l'autopartage, l'augmentation du nombre de stations est de plus de 15 voitures par an. Au vu de la croissance de l'activité et d'un démarchage accentué auprès des entreprises, le nombre d'implantations de stations devrait doubler à horizon 2013.

Pour le développement du service à l'échelle départementale et régionale, le statut de SCIC offre aussi des avantages. Société à capital variable, elle peut facilement s'ouvrir à de nouveaux partenaires des territoires concernés, un atout tant pour l'intégration du service dans les politiques locales de déplacement que pour le financement de ces nouvelles implantations.

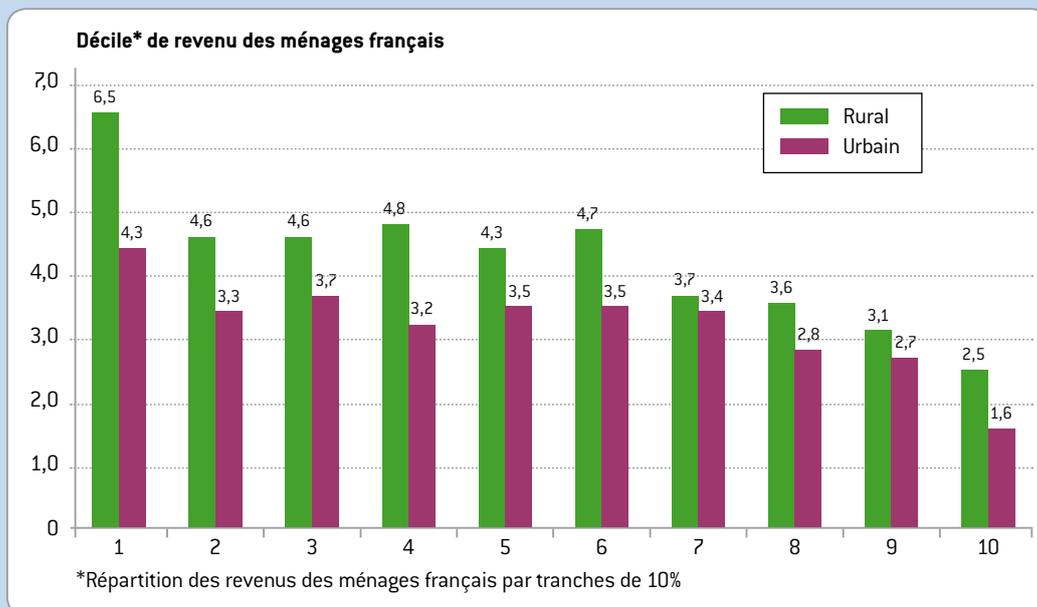
* Annecy, Aix-les-Bains, Chambéry, Grenoble et leurs agglomérations respectives.

L'autopartage entre particuliers

Comme l'autopartage classique, l'autopartage entre particuliers se développe à grande vitesse, porté par les évolutions technologiques et par les succès des plateformes Web communautaires. Il apporte un service complémentaire, moins «professionnel», mais sans doute plus social et plus économique.

> En savoir plus

www.citelib.com



Quand trop loin c'est trop cher: l'autre précarité énergétique

Yves Jouffe, sociologue au Laboratoire Ville Mobilité Transport

[1] Le premier quartile, c'est-à-dire le quart le plus pauvre de la population française, par rapport au quart le plus riche, le dernier quartile. Tous les chiffres viennent de l'Enquête nationale transport (ENT) de 2008.

[2] «Le poids des dépenses énergétiques dans le budget des ménages en France», *Ademe & vous* N° 11, 3 avril 2008, 6 pp.

Les inégalités sociales dans la mobilité quotidienne se cumulent souvent avec la précarité énergétique dans le logement. Les propriétaires de maisons périurbaines ou rurales mal isolées peinent à se chauffer convenablement et dépensent beaucoup d'essence pour aller travailler, faire les courses, etc. Une autre forme de précarité énergétique apparaît ainsi dans la mobilité quotidienne. Une analogie peut être faite pour éclairer leurs dimensions respectives.

De manière analogue aux énormes factures d'électricité ou de fioul pour la chaudière, la précarité énergétique dans la mobilité se traduit par une mobilité et des factures de carburant élevées. En particulier, les personnes en

périphérie des villes se déplacent plus loin que celles du centre. À titre d'exemple, les ouvriers de la Grande Couronne d'Île-de-France font 15 km pour aller travailler, et ceux de Paris seulement 9 km^[1]. L'inégalité de ces dépenses entre territoires se combine avec les inégalités de revenu, pour produire des inégalités en terme d'effort budgétaire (voir graphique 1)^[2]. À l'impayé d'électricité s'ajoute ici l'impossible réparation pour le contrôle technique, la contravention et l'amende forfaitaire dans le bus.

De même, les auto-restrictions et le froid ressenti dans le logement trouvent leur pendant dans les contraintes que certains ménages imposent à leurs déplacements. En France, les ménages les plus modestes utilisent moins la voiture que les autres, au profit de la marche, des transports en commun et des deux-roues. Ils sont d'ailleurs peu véhiculés : un tiers d'entre eux n'a pas de voiture. Ils se déplacent également moins loin : 19 km par jour contre 30 pour les plus riches.

Une mobilité plus étendue peut apparaître comme la solution au prix prohibitif des logements bien situés. Pourtant, elle épuise et contraint tout autant les ménages. De plus, elle les menace en les rendant dépendants du prix du pétrole, de manière similaire à une mauvaise isolation de leur logement. Alors que la situation des plus démunis se caractérise par une perte de maîtrise de leur mobilité quotidienne, le principal enjeu semble être de leur redonner cette maîtrise. Plutôt que s'efforcer de rendre vertueux les déplacements, via la communication et le marketing, il convient donc de se focaliser sur le contexte et les ressources des ménages. La question du changement des comportements ne peut passer outre celle de la justice, du point de vue des habitants, évidemment – et non d'une justice théorique qui passe par une modélisation économique abstraite sur le long terme.

Aller plus loin



La ville autrement

Urbanisme, transports – démocratie locale – vers la ville écologique

Densifier le bâti, pour contrecarrer le dispendieux étalement urbain, réactiver l'agriculture périurbaine, privilégier les mobilités douces, concevoir des éco-quartiers performants reliés au tissu urbain existant : telles sont les priorités d'un urbanisme écologique. Cet ouvrage démontre que ces objectifs ne peuvent être atteints qu'en s'appuyant sur des coopérations intercommunales fortes tout en mobilisant les habitants.

Édité par **Alternatives Economiques Poche**, hors série
juin 2009, 144 p., 9,50 €

Veille réglementaire

Décision du Conseil d'État: une instabilité de plus pour la filière photovoltaïque

Saisi par de nombreux porteurs de projets photovoltaïques à propos de la légalité l'arrêté du 12 janvier 2010, le Conseil d'État a rendu son avis le 21 mars dernier. L'institution a considéré que la différenciation entre les bâtiments d'habitation et les autres n'avaient pas lieu d'être. Conséquences pour les textes : la mention «situées sur d'autres bâtiments» disparaît de l'annexe 1 de l'arrêté du 12 janvier 2010, tout comme le terme «à l'exception des bâtiments à usage principal d'habitation» de l'annexe 2. Pour des raisons de cohérence, la mention «à l'exception des bâtiments à usage principal d'habitation» est supprimée de l'arrêté du 16 mars 2010.

Les projets sur bâtiment d'habitation ayant déjà un contrat signé ne sont *a priori* pas impactés. Seuls seraient concernés les projets démarrés entre janvier 2010 et août 2010 (un nouvel arrêté ayant été publié le 31 août 2010) et toujours en attente de signature. Le tarif d'achat pourrait alors passer de **58 c€/ kWh à 50.**

Le Conseil d'État confirme qu'un communiqué de presse ne peut constituer une preuve juridique et que le non-respect par ErDF du délai de trois mois pour une réponse à une demande de PTF ne constitue pas une infraction: c'est bien la date d'acceptation de la PTF qui fait foi. L'impact pratique sur les projets en cours devrait donc

être limité. Parallèlement, la confiance envers le secteur photovoltaïque, toujours en quête d'un cadre stable, continue de s'affaiblir.

À l'heure où nous imprimons, le sort du tarif actuel (arrêté du 4 mars 2011) est suspendu au Conseil d'État, mais l'on peut craindre que la même différenciation engendre des conséquences comparables. La saisine du Conseil d'État par l'association Fédération environnement durable* sur le dispositif de tarif d'achat en général est, quant à elle, toujours en cours d'analyse. Elle s'appuie sur la non notification à Bruxelles du dispositif d'obligation d'achat.

* «Faux-nez» de l'association anti-éolienne *Vent de Colère*.

Idée reçue

Les industriels contre toute réglementation?

Une réglementation pour sortir de l'ornière les fabricants d'aspirateurs? Les industriels du secteur sont tombés dans le piège marketing qu'ils ont eux-mêmes mis en place. En promettant, de manière erronée, un meilleur nettoyage par l'augmentation de la puissance des appareils, ils ont créé un cercle vicieux d'augmentation de la puissance totalement décorrélié de la qualité d'aspiration.

Résultat: un particulier peut aujourd'hui acheter un aspirateur dont la puissance dépasse les 2500 W!

Or les ONG estiment possible et indispensable de limiter la puissance à 1000 W en 2013 et 750 W en 2015, tout en obtenant une bonne qualité de nettoyage. Les industriels du secteur, quant à eux, voient leurs coûts exploser et réclament des réglementations contraignantes, fait est assez rare pour être souligné!

Face à ce problème, des solutions simples existent: mettre en place une limite de puissance ou exiger des performances minimales de nettoyage. La Commission européenne a donc proposé aux parties prenantes un projet bienvenu de réglementation.

Mais ce dernier présente encore quelques défauts: – des méthodes de calcul complexes qui nuisent à la compréhension des consommateurs et au repérage par les autorités des produits ne répondant pas à ces exigences; – l'absence de toute contrainte sur les aspirateurs portables et les robots aspirateurs, dont le marché est pourtant en forte progression.

Ce débat sur la réglementation est l'occasion d'observer les divergences entre des industriels ambitieux dont Dyson est l'un des étendards, et

les autres. Dans une tribune publiée sur le site du *Monde* en 2011, James Dyson appelait les pouvoirs publics à «*intervenir avec davantage de fermeté par le biais de normes plus contraignantes*». Pour lui, «*l'éco-conception ne devrait pas être une simple option mais une obligation. En ne laissant plus le choix**, les institutions ont le pouvoir d'imposer l'innovation» et d'encourager les industriels à changer pour de bon.

*Via la réglementation.

Collectivités et énergies

La coopérative *Fermes de Figeac* engagée dans l'innovation territoriale

Contribuer à l'implantation d'une agriculture gestionnaire du vivant à haute valeur ajoutée, innovante et ouverte aux autres, pour promouvoir depuis son territoire un développement durable au service de tous les hommes : voici la vision portée depuis 30 ans par la Sicaseli, aujourd'hui *Fermes de Figeac*, sur le territoire du Ségala Limargue (Lot). Pas surprenant que la coopérative agricole, qui rassemble 650 exploitations et 1 000 hommes et femmes, ait croisé l'énergie en chemin !



Toit photovoltaïque sur une ferme à Reilhac

© Fermes de Figeac

Consciente que l'avenir de l'agriculture ne passera pas par la seule production agricole, les *Fermes de Figeac* s'engagent pour une intégration de l'agriculture dans leur environnement et leur territoire, et une diversification de leurs revenus, en se tournant notamment vers les ressources naturelles du territoire. La valorisation énergétique du territoire sera demain l'une des clés de leur prospérité. La coopérative s'est ainsi lancée dans plusieurs projets d'envergure autour des énergies renouvelables.

La coopérative se branche sur le soleil...

Le premier projet a été l'installation de toitures solaires sur les bâtiments agricoles dans le cadre d'une structure mutualisée : la SAS Ségala Agriculture et Energie Solaire. Avec 109 agriculteurs, 188 bâtiments couverts, une puissance installée de 6,9 MW et 7,2 millions de kWh de production attendue, ce projet photovoltaïque collectif est un succès, grâce à l'enthousiasme des adhérents impliqués, la mutualisation des moyens et l'optimisation économique rendues possibles par la création de la SAS. «Les revenus nets annuels attendus de 1,2 millions d'euros en moyenne pendant 20 ans vont être touchés par les entreprises agricoles du Ségala-Limargue et contribuer au développement économique du territoire», analyse Laurent Causse, responsable du service énergie de la coopérative. «On peut considérer ce projet comme une subvention indirecte de l'état au développement de l'agriculture locale, soit une double finalité pour les aides publiques : énergies renouvelables et agriculture.»

...Et commence à sentir souffler le vent

Constatant qu'un parc éolien était développé sur son territoire, la Sicaseli a proposé au développeur Valorem d'intégrer une part de financement local dans le projet. Le montage s'oriente aujourd'hui vers une participation à hauteur de 49 % des acteurs locaux : collectivités locales, citoyens et agriculteurs^[1]. Par ailleurs, en intervenant

plus en amont, la Sicaseli envisage la maîtrise complète d'un autre projet dans le Haut-Ségala, via la création d'une structure dédiée^[2]. Après la définition d'une Zone de Développement de l'Éolien, il s'agira encore de trouver un développeur volontaire pour une coopération territoriale...

Structurer la filière bois énergie en circuit court

Nombres d'agriculteurs sont propriétaires de bois mal valorisés car situés principalement sur des terrains pentus. La coopérative propose depuis quelques années un service de déchiquetage de bois et a racheté en 2010 une petite scierie du territoire^[3]. Cela permettra de développer une filière de plaquettes forestières 100 % Ségala-Limargue, notamment destinée au chauffage des entreprises et collectivités, ou encore au paillage des animaux. Il reste à renforcer la demande avec l'installation de nouvelles chaufferies et à promouvoir la valorisation du bois d'œuvre, indispensable à l'équilibre économique de la filière.

La méthanisation, maillon du système agricole territorial

Après une tentative infructueuse de développement d'une unité de méthanisation territoriale en 2007^[4], la coopérative *Fermes de Figeac* s'oriente désormais vers un modèle de petit collectif, avec 3 ou 4 agriculteurs. Le potentiel est là ; c'est davantage du côté du débouché chaleur que les réflexions se portent. Afin d'assurer l'autonomie en protéines du territoire^[5], la culture de luzerne est envisagée. Le séchage en botte est aussi en cours d'expérimentation et pourrait constituer un débouché pour la chaleur générée à partir du biogaz. Une chose est sûre : *Fermes de Figeac* est loin d'être à court d'idées ! À suivre...

[1] Le permis de construire du parc a été déposé récemment et la mise en service est prévue pour 2013.

[2] Sur le modèle du photovoltaïque.

[3] Elle étudie aussi l'acquisition d'une autre plus grande, bien que l'équation économique globale reste complexe.

[4] Adossée à l'usine d'un groupe de l'industrie laitière qui aurait fourni à la fois une grande part de la matière organique et un débouché chaleur.

[5] Pour des bovins lait/viande.

Vie du réseau

4 nouvelles entreprises rejoignent le réseau!

- > **Enercoop** (34), Languedoc-Roussillon
Fournisseur coopératif d'énergie renouvelable
Simon Cossus, directeur
www.enercoop-languedoc.fr
- > **ABO Wind** (31), Midi-Pyrénées
Développement de projets éoliens citoyens
Patrick Bessière, gérant
www.abo-wind.com
- > **Belectric** (34), Languedoc-Roussillon
1^{er} constructeur mondial de parcs solaires photovoltaïques au sol
Ariane Vennin, directrice des affaires publiques
www.belectric.com
- > **Thermatec** (69), Rhône-Alpes
Conseil en économie d'énergie, maîtrise de l'énergie, informations sur les systèmes solaires...
Jérôme Lenoir, ingénieur conseil
www.thermatec.fr



© CLER

Assemblée Générale du CLER 2012: demandez le programme!

À l'occasion de ses rencontres annuelles, le CLER vous accueillera du 6 au 8 juin 2012 à Montpellier, avec le soutien de ses adhérents locaux: ALE Montpellier, eQuineo, Gefosat, Izuba Énergies et Enercoop Languedoc - Roussillon. Réunions par métiers, échanges thématiques, AG statutaire et visites de sites marqueront cet événement convivial, incontournable de la vie de notre réseau. Venez nombreux!

> Programme et informations :

www.cler.org, rubrique «Le Cler», > AG du Cler 2012

Action CLER

Parlez d'énergie dans le cadre des JED!



Le CLER organise avec le concours des membres du réseau et de l'ADEME les deuxièmes Journées de l'Énergie Durable (JED). Objectif: sensibiliser le grand public et les scolaires à la thématique de l'énergie tout en apportant un éclairage concret sur le fonctionnement du système énergétique français.

Les Journées se tiendront partout en France les vendredi 22 et samedi 23 juin 2012, concomitamment avec la Semaine européenne de l'énergie durable, organisée dans plus de 30 pays de l'Union européenne.

Des dizaines de sites, industriels ou tertiaires, publics ou privés, partout en France, ouvrent leurs portes pour faire découvrir comment moins consommer d'énergie et recourir aux énergies renouvelables.

La carte recensant les sites exemplaires en termes d'efficacité énergétique et d'énergies renouvelables, mise à disposition par notre partenaire www.repowermap.org, est actuellement en ligne. Vous pouvez désormais enregistrer votre installation ou site à visiter depuis l'outil SIG, simple d'utilisation. Venez vous initier à la transition énergétique près de chez vous!

> Proposez un site exemplaire, inscrivez-vous et découvrez la carte de France des lieux ouverts au public : www.journees-energie.org



IERA, un réseau actif en Rhône-Alpes

Regroupant 12 structures EIE et adhérent du CLER depuis 2010, IERA édite une newsletter électronique qui fait le bilan, tous les mois, des événements mis en place et des bonnes pratiques. Parmi les retours d'expériences :

- depuis 2008, des actions de sensibilisation menées par le CEDER avec les commerçants nyonsais et drômois, via un programme expérimental sur l'éco-consommation et une large campagne intitulée «J'agis pour ma planète»;
- depuis 2009, un appel à projet lancé par Grand Roanne Agglomération en faveur de la réhabilitation thermique dans les copropriétés permet de soutenir jusqu'à 40% de l'investissement pour la réalisation de travaux d'économie d'énergie «BBC compatible». Reconduit en 2012, cet appel à projets dynamise le secteur des copropriétés en impliquant syndics et gestionnaires de biens.

Chiffres clés

Données énergie et CO₂

Prix du baril brut^[1] : 103 \$ (au 20 avril 2012) ↘
 Prix de la tonne de CO₂^[2] : 7,3 € (au 16 avril 2012) ↘
 Prix du kWh cumac pour l'échange de CEE^[3] : 0,43 c€ (avril 2012) ↘
 Émissions de CO₂ énergétique en France^[4] :
 360 Mt (mars 2011 à février 2012) ↘
 Facture énergétique française^[4] :
 60 Md€ (février 2011 à janvier 2012) ↘
 Consommation d'énergie primaire en France^[4] :
 255 Mtep (mars 2011 à février 2012) ↘
 Consommation d'énergie finale en France en 2010^[4] : 170 Mtep →
 Taux d'indépendance énergétique final en 2010^[4,5] : 38 %

Sources : [1] NYMEX; [2] Point Carbon; [3] www.emmy.fr; [4] CGDD / MEDDTL; [5] CLER

Le coup de cœur de la documentaliste

La réhabilitation énergétique des logements

Ce livre contribue à répondre aux questions posées par le Grenelle de l'environnement. Il souligne les nombreux obstacles dont il faut s'affranchir pour atteindre les objectifs fixés en matière de réhabilitation énergétique des logements. Quels leviers d'actions développer ? À quelles conditions doit-on atteindre ces objectifs ? Quel niveau de performance énergétique viser ? En un mot : quelles stratégies mettre en œuvre ?... sont parmi les principaux thèmes traités.

Catherine Charlot-Valdieu, Philippe Outrequin, édité par Le Moniteur, décembre 2011, 271 p., 55 €

Toute la documentation accessible sur www.cler.org/documentation



Agenda mai-juin 2012

• Le Salon BATIenergie

Du 5 au 6 juin, à Paris

Les professionnels du bâtiment basse consommation et du bâtiment à énergie positive se retrouvent à la porte de Versailles pour un salon axé sur la performance énergétique et la réglementation thermique (RT 2012).

www.reseau-batienergie.fr

• Tables rondes «Vers un nouvel horizon énergétique territorial»

Le 7 juin, à Gaillac (81)

La troisième édition des tables rondes de Tarn & Dadou approfondira les thématiques chères aux collectivités qui veulent prendre en main leur avenir énergétique. Des producteurs locaux aux consommateurs locaux, en passant par les actions territoriales : une série de tables rondes permettra de faire dialoguer entrepreneurs, élus, associatifs et experts.

www.lestablesrondes.ted.fr

• 20^e conférence et exposition européenne sur la biomasse

Du 18 au 22 juin, à Milan (Italie)

La conférence et l'exposition sont l'occasion de faire le point sur l'état, à la fois scientifique et industriel, de la filière biomasse. Un événement soutenu par l'UNESCO, la Commission Européenne et par divers acteurs internationaux comme le ministère italien de l'environnement, l'association européenne de l'industrie de la biomasse (EUBIA)...

www.conference-biomass.com

• Les Journées de l'Énergie Durable

Du 22 et 23 juin, partout en France

Le CLER organise la deuxième édition des journées de l'énergie durable. Des initiatives locales pour la transition énergétique et des sites producteurs ou consommateurs d'énergie seront ouverts au public.

www.journees-energie.org



Vous pouvez commander les anciens numéros du CLER Infos.

Rendez-vous sur le site du cler : www.cler.org/clerinfos

Au sommaire du prochain CLER Infos :

L'obligation de rénovation

Bulletin d'abonnement

1 an d'abonnement (6 n°) : 35 € France métropolitaine / 40 € DOM-TOM et étranger

Nom et prénom :

Organisme :

Adresse :

Code postal : Ville :

Pays : Tél. :

Email : Web :

Bulletin à découper et à renvoyer accompagné de votre règlement :

CLER – 2 B rue Jules Ferry – 93100 Montreuil

Abonnez-vous sur internet : www.cler.org/clerinfos