



S t r a t é g i e d e D é v e l o p p e m e n t D u r a b l e



COMPAGNIE DES TRANSPORTS STRASBOURGEOIS



La CTS agit en opérateur responsable.

En créant une première ligne de tramway en 1994, Strasbourg posait les jalons d'une politique qui n'a cessé de se renforcer tout au long des années. Celle-ci consiste à privilégier les transports durables et à enclencher ainsi un cercle vertueux qui prend en compte la mobilité, mais aussi l'urbanisme, l'environnement, la santé, la culture, le patrimoine architectural...

C'est dans cette même perspective que se sont inscrits les choix de la Compagnie des Transports Strasbourgeois qui prend une part active à la mise en œuvre de ces orientations et permet de favoriser l'émergence de nouveaux comportements.

Pour ce qui concerne les transports en commun, les extensions progressives du réseau de tramway et de bus ont permis de décongestionner progressivement l'espace urbain de l'afflux trop important de voitures individuelles. D'autre part, en faisant passer à terme l'ensemble de sa flotte de bus au gaz naturel, la CTS prouve une fois de plus qu'elle prend en compte la dimension climatique dans le cadre de ses nouveaux investissements...

En outre, en tant que gestionnaire de VELHOP, le nouveau système de vélos partagés de la Ville et de la Communauté urbaine de Strasbourg, la CTS contribue à diversifier l'offre de déplacement, en soutenant un mode de transport doux et actif qui constitue dans le même temps une activité sportive et de loisir, avec un bénéfice certain sur la santé.

Enfin, sa vocation même d'opérateur de transport en commun est au service d'usagers en quête d'efficacité, de sécurité et d'un cadre de vie plus apaisé : la réduction de la pollution locale a, elle aussi, une incidence positive sur la santé des habitants.

Ces différentes dispositions ont permis de modifier progressivement les réflexes des usagers, et ce, quels que soient leurs revenus : la tarification solidaire, intervenue il y a peu, permet en effet à chacun d'entre eux de s'acquitter d'un tarif calculé en fonction de ses revenus et de la composition de sa famille.

Encouragés par ailleurs par une grande sensibilité aux nouveaux enjeux environnementaux, les usagers font désormais preuve d'une plus grande souplesse dans leurs choix de modes de déplacement : auto-partage, marche à pied, vélo, tramway, bus...

Ainsi, dans un contexte budgétaire moins favorable, la CTS poursuit néanmoins avec détermination cette politique volontariste d'innovation, en lien étroit avec la Ville et la Communauté urbaine de Strasbourg,

Roland Ries
Président de la CTS
Octobre 2011

Société d'économie mixte chargée d'une mission de service public, la CTS est également un opérateur de mobilité durable pour le compte de la Communauté urbaine de Strasbourg.

Ceci tient à sa double mission :

- En tant que société concessionnaire chargée par la Communauté urbaine de Strasbourg de l'exploitation du réseau de transport en commun de l'agglomération, elle doit exercer sa mission en opérateur responsable. Dans ce cadre, il lui appartient de prendre en compte les nouveaux enjeux de Développement Durable.
- Missionnée par son Autorité Organisatrice pour assurer la maîtrise d'ouvrage des extensions du réseau⁽¹⁾, elle se doit d'accompagner et de conseiller cette même autorité dans sa politique de développement de transports doux et de reports modaux vertueux.

La CTS a pris ces éléments en considération dès l'élaboration de son projet d'entreprise 2009-2013. Elle s'est donné pour ambition de devenir une référence européenne pour les réseaux de transport, reconnue pour la qualité de son service aux clients, son efficacité de gestion, son pragmatisme et sa capacité à innover.

La CTS a inscrit son projet de Développement Durable au cœur de son projet d'entreprise. Il vise l'amélioration d'une offre de transport public -pourtant déjà performante- au service des habitants de l'agglomération Strasbourgeoise, à coûts maîtrisés. Il contribue en outre à une ville plus respectueuse des équilibres environnementaux. Enfin, ce projet est également un acte citoyen car il associe les forces vives de l'entreprise à la dynamique engagée et il contribue au renforcement de la cohésion sociale en facilitant pour tous l'accès à la mobilité dans le périmètre des transports urbains de la Communauté urbaine de Strasbourg.

(1) Cette mission de maîtrise d'ouvrage est propre à la CTS. La compétence des autres structures comparables en France se limite à la mission d'exploitation du réseau de transport en commun urbain qui leur est dévolue par leurs autorités organisatrices.

UNE STRATÉGIE AUTOUR DE TROIS PÔLES D'ACTION

A CONTRIBUER À L'AMÉLIORATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC AU SERVICE DES HABITANTS DE L'AGGLOMÉRATION

B CONTRIBUER À UNE VILLE PLUS RESPECTUEUSE DES ÉQUILIBRES ENVIRONNEMENTAUX

C ÊTRE UNE ENTREPRISE CITOYENNE ET FAVORISER LE VIVRE ENSEMBLE



Le territoire de l'agglomération est à présent bien irrigué par les transports en commun. Pourtant, l'offre de transport public de voyageurs doit encore évoluer car la demande de mobilité augmente et se diversifie. Il convient d'y répondre en privilégiant les transports doux et respectueux de l'environnement.

Ce sont ces critères qui guident le développement de l'offre de la CTS pour la durée du projet d'entreprise 2009-2013 et au-delà. Ces orientations sont mises en œuvre par la CTS, pour le compte de son Autorité Organisatrice et s'inscrivent, pour l'essentiel, dans le schéma des transports collectifs 2025 que la Communauté urbaine de Strasbourg a initié en 2009. Ce schéma est en totale cohérence avec le plan climat adopté par la Collectivité dès juillet 2009.

A cet égard, il convient de souligner que le développement de l'offre de transport public doux par la CTS contribue à la réduction de l'empreinte carbone du territoire de l'agglomération par l'augmentation des parts modales respectives des transports en commun et du vélo.

Cette orientation illustre de façon concrète la mission de conseil et d'accompagnement dévolue à la CTS par son Autorité Organisatrice.



CONTRIBUER À L'AMÉLIORATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC AU SERVICE DES HABITANTS DE L'AGGLOMÉRATION

- 1 OPTIMISER LE RÉSEAU ARMATURE
- 2 METTRE EN PLACE DES MODES DE DÉPLACEMENT INNOVANTS
- 3 FAVORISER LES NOUVELLES MOBILITÉS ET L'INTERMODALITÉ
- 4 INITIER DE NOUVEAUX PARTENARIATS
- 5 PROPOSER AUX CLIENTS DES MODES D'INFORMATION ET DE TRANSACTION PLUS PERFORMANTS
- 6 METTRE EN OEUVRE UNE DÉMARCHE D'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE RENDU

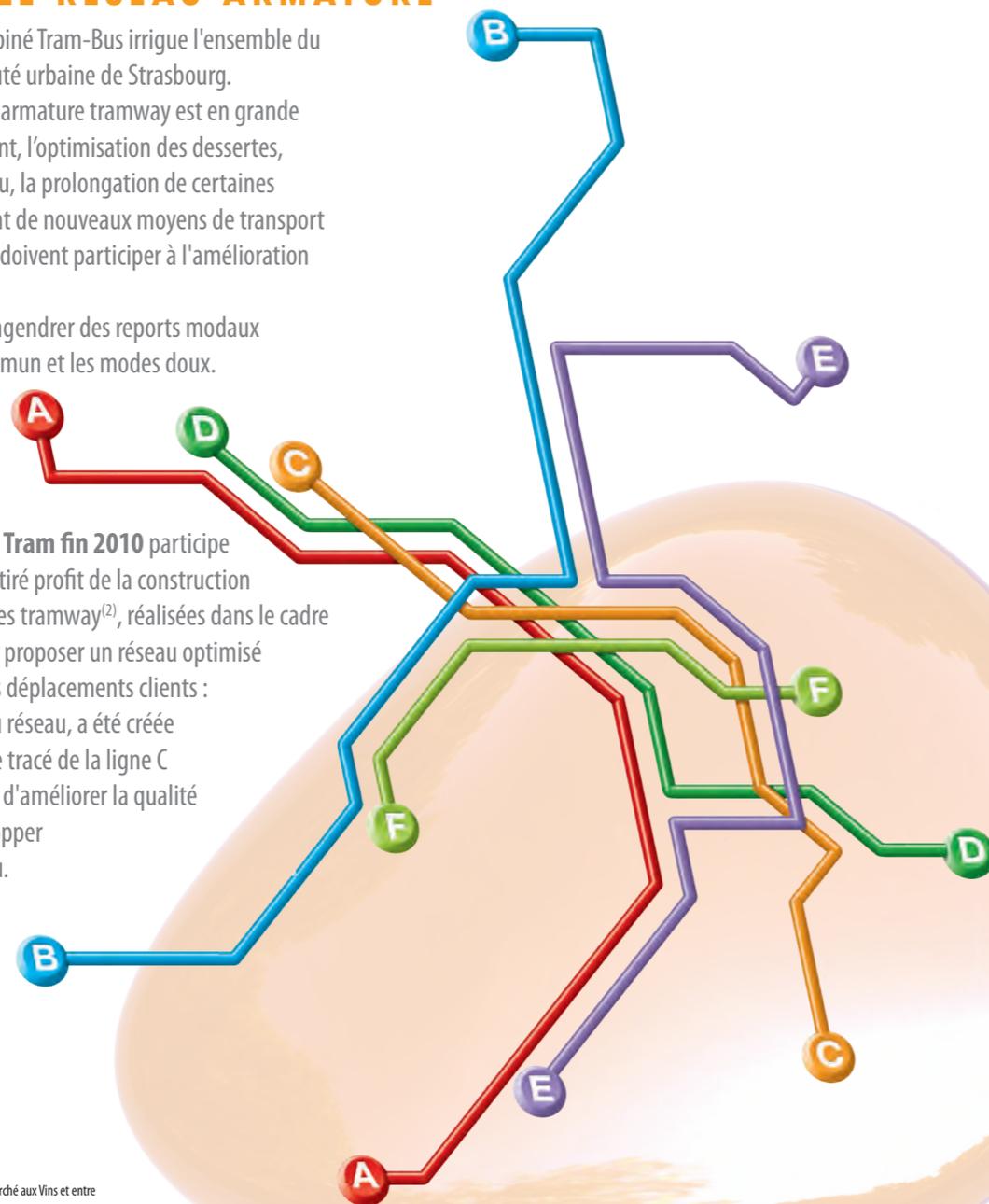
1 OPTIMISER LE RÉSEAU ARMATURE

Désormais, le réseau combiné Tram-Bus irrigue l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine de Strasbourg.

La construction du réseau armature tramway est en grande partie finalisée. Pour autant, l'optimisation des dessertes, la réorganisation du réseau, la prolongation de certaines lignes et le développement de nouveaux moyens de transport innovants et performants doivent participer à l'amélioration qualitative de l'offre.

Ceux-ci contribueront à engendrer des reports modaux vers les transports en commun et les modes doux.

L'adaptation du réseau Tram fin 2010 participe de cette logique. La CTS a tiré profit de la construction de nouvelles infrastructures tramway⁽²⁾, réalisées dans le cadre du projet tram-train, pour proposer un réseau optimisé et adapté à l'évolution des déplacements clients : la ligne F, sixième ligne du réseau, a été créée et dans le même temps, le tracé de la ligne C a été modifié, permettant d'améliorer la qualité des dessertes et de développer la fréquentation du réseau.



(2) Entre la gare de Strasbourg et la rue du Vieux Marché aux Vins et entre la place d'Islande et la station Observatoire.



Les extensions tramway des lignes A vers les quartiers de Hautepierre et le Parc des Poteries (2,05 km) et D vers le quartier du Port du Rhin et Kehl en Allemagne seront mises en service respectivement au début de l'année 2014 et en 2014/2015. Elles participent à l'amélioration de l'offre au bénéfice de secteurs dont la desserte méritait d'être élargie. Concernant le prolongement de la ligne D vers Kehl, il s'agit en outre de permettre d'augmenter sensiblement la part modale des déplacements Est/Ouest réalisés en transport en commun, en lien avec les orientations de développement de la Communauté urbaine de Strasbourg et la montée en puissance d'une réelle agglomération transfrontalière.

Le prolongement de la ligne A vers le centre-ville d'Illkirch Graffenstaden (1,8 km) est prévu pour 2015. Il sera accompagné d'une restructuration du réseau bus et d'une densification du réseau cyclable visant à améliorer l'offre et la qualité du transport public dans le Sud de l'agglomération.

La rationalisation et l'optimisation de l'offre proposée aux communes dites de deuxième couronne devra permettre de créer des liaisons rapides vers le centre de l'agglomération tout en préservant des dessertes de proximité avec les pôles urbains les plus proches.

2 METTRE EN PLACE DES MODES DE DÉPLACEMENT INNOVANTS

Le projet de **Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)** offrira de nouvelles liaisons entre la gare et l'Espace Européen de l'Entreprise via la cité nucléaire de Cronenbourg, sur une distance de 5 km. Sa mise en service est prévue en 2013/2014. Exploité majoritairement en site propre, il offrira un niveau de performance proche de celui du tramway, sur la base de matériels roulants mieux adaptés aux flux de voyageurs attendus.



Bus à Haut Niveau de Service à Nantes.

Proposé par la CTS, le projet de tramway sur pneus **Vendenheim-Eckbolsheim** offrira, s'il est retenu par la Communauté urbaine de Strasbourg, une alternative performante à l'usage de la voiture sur 2 axes structurants et très encombrés. Il améliorera la desserte de plusieurs communes du Nord et de l'Ouest de l'agglomération (Schiltigheim, Bischheim, Hoenheim, Souffelweyersheim, Vendenheim, Mundolsheim, Eckbolsheim) et du quartier de Koenisghoffen à l'horizon 2016/2017.



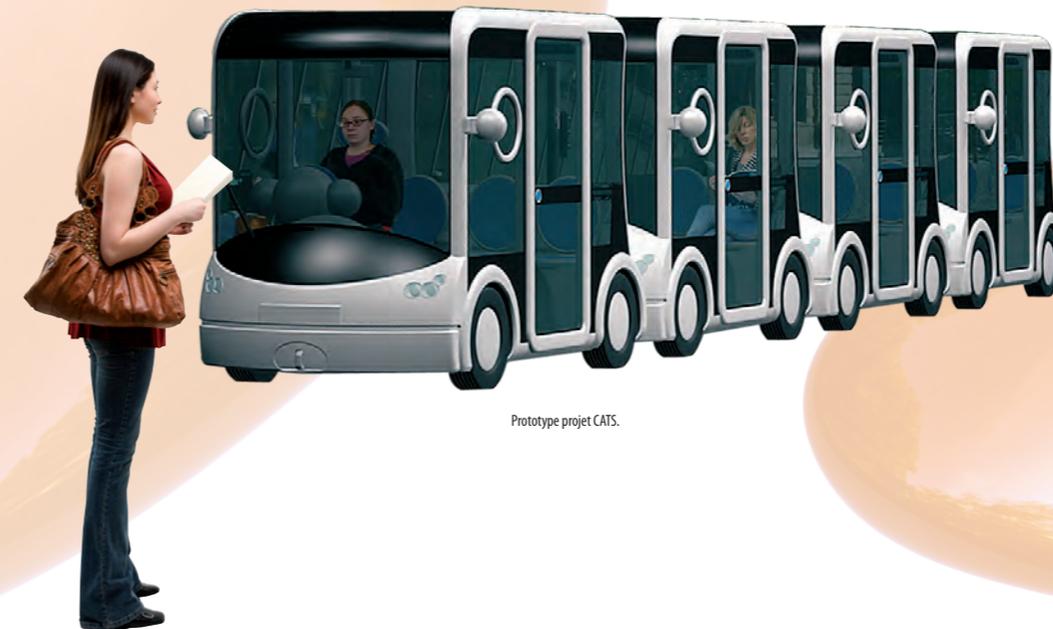
Tramway sur pneus à Mestre (Italie).

Il facilitera l'accès au centre-ville et à la gare de Strasbourg pour les habitants de ces communes et quartiers. Le choix du tramway sur pneus permettra de réaliser cette ligne de 15 km à un coût d'investissement réduit d'environ 30 % comparé au tramway classique.

En outre, la CTS propose de financer ce projet dans le cadre d'un Partenariat Public Privé (PPP) favorisant le lissage dans le temps de la charge d'une telle opération pour la Collectivité.

Le projet **CATS*** est un projet novateur construit autour de micro véhicules électriques de 4 à 6 places disponibles en libre service sur des stations spécifiques. En période de pointe, ces véhicules sont "accouplés électroniquement" et conduits par des professionnels pour assurer des dessertes plus traditionnelles. Un premier démonstrateur doit être lancé sur la commune d'Illkirch pour la desserte du Parc d'Innovation d'Illkirch (P2I).

* CATS : City Alternative Transport System.



Prototype projet CATS.



3 FAVORISER LES NOUVELLES MOBILITÉS ET L'INTERMODALITÉ

Traditionnellement, la CTS exploitait exclusivement des transports en commun. En 2010, une étape importante a été franchie : la CTS est devenue, par le biais de sa filiale Strasbourg Mobilités, un opérateur de mobilité multimodale. Elle a créé un service de vélo partagé dans le cadre d'un marché public de la Communauté urbaine de Strasbourg (septembre 2010-février 2012).

Vélohop, service de vélo partagé de l'agglomération Strasbourgeoise, vise :

- à développer la pratique du vélo
- à assurer la complémentarité avec le transport public
- à développer l'usage du vélo dans les Plans de Déplacement d'Entreprise (PDE)

L'objectif est d'atteindre les 4 400 vélos en libre service mis à disposition des habitants de l'agglomération d'ici à 2012.

- 1 500 vélos en location "humanisée" (location en boutiques)
- 1 100 vélos en location automatique
- 1 800 vélos dans le cadre des PDE

Compte tenu de l'historique et des réalités de l'agglomération Strasbourgeoise en termes de pratique cyclable (8% de part modale, premier rang des villes françaises), le choix opéré vise à augmenter la part modale du vélo par une offre complétant la pratique existante. Cette caractéristique distingue le projet Strasbourgeois de ceux des agglomérations pour lesquelles la mise en place du vélo en libre service a été l'élément déclencheur du développement de la pratique cyclable.

Avec ses partenaires de Strasbourg Mobilités, la CTS porte un projet innovant de Pass Mobilité. Il s'agit d'un support unique utilisable comme titre de transport et comme moyen de paiement de prestations liées à la mobilité (accès aux transports en commun, à Vélohop, à l'autopartage, mise à disposition d'une place dans un parking facilement accessible en transport en commun). L'objectif est d'expérimenter ce projet dans l'éco-quartier du Danube à Strasbourg, puis, après évaluation, de l'étendre au territoire de la ville et de l'agglomération.

La création au sein de l'éco-quartier Danube d'un point d'information sur la mobilité et d'une boutique proposant toute la palette des modes de transports alternatifs à la voiture particulière sont également des projets qui seront conduits par Strasbourg Mobilités.



ET HOP UN VÉLOHOP !

4 INITIER DE NOUVEAUX PARTENARIATS

Création de Strasbourg Mobilités.

En décembre 2010 a été créée la société Strasbourg Mobilités dont la CTS est actionnaire majoritaire à 90%. Cette société est composée, outre la CTS, de Transdev et de Vélo-Emploi. De nouveaux actionnaires locaux sont sur le point d'entrer au capital de Strasbourg Mobilités avec pour ambition d'exploiter, pour le compte de la Communauté urbaine de Strasbourg, d'autres activités complémentaires du transport public que le vélo partagé et de gérer les services liés aux nouvelles mobilités. Cette nouvelle structure est candidate à la délégation de service public vélo partagé courant sur la période 2012-2020.



Synergie avec RÉSEAU 67.

Une tarification combinée existe entre le réseau urbain de la CTS et le réseau départemental du Conseil Général du Bas-Rhin. Cette intégration tarifaire permet, avec une carte Badgeo unique, d'utiliser les deux réseaux de transport public. Des études sont en cours pour développer la synergie entre les deux réseaux et en particulier dans l'optimisation des offres de transport dans les communes dites de seconde couronne de l'agglomération.

Synergie avec la SNCF.

En mai 2000, la CTS, la SNCF et Transdev ont créé une filiale commune, la SIBS (Société d'Intermodalité du Bassin Strasbourgeois), pour promouvoir le projet de tram-train. Cette structure constitue un lieu d'échange et de réflexion visant à améliorer l'articulation des réseaux urbain et ferroviaire sur le territoire de la Communauté urbaine de Strasbourg.

5 PROPOSER AUX CLIENTS DES MODES D'INFORMATION ET DE TRANSACTION PLUS PERFORMANTS

En lien avec les extensions tramway programmées à court terme, les projets de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et le projet de tramway sur pneus, de nouvelles fonctionnalités en matière d'information voyageurs et de circuits de vente seront déployées. Parmi elles, devraient notamment être mis en oeuvre :

- une nouvelle génération d'afficheurs en station
- le développement de l'information en temps réel sur internet mobile pour les voyageurs
- le déploiement du post paiement, l'intégration de la technologie NFC des téléphones portables et /ou des cartes bancaires sans contact.

Dans le cadre des évolutions liées à l'obsolescence progressive de son système Billettique, la CTS cherchera à privilégier la transaction dématérialisée pour limiter le recours au support papier pour les titres à voyage. Ce parti pris permettra de diminuer les consommations de matières, de réduire l'utilisation de produits polluants (encre) et d'optimiser les coûts d'entretien.



CONTRIBUER À L'AMÉLIORATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC AU SERVICE DES HABITANTS DE L'AGGLOMÉRATION



6 METTRE EN ŒUVRE UNE DÉMARCHÉ D'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE RENDU

La CTS disposait déjà de procédures permettant de mesurer le niveau de qualité de certaines prestations, au moyen d'enquêtes et d'outils de suivis internes. Ce dispositif permettait de mettre en évidence les difficultés rencontrées par la clientèle mais méritait d'être généralisé et perfectionné.

C'est la raison pour laquelle la CTS a mis en place un plan d'amélioration de la qualité et s'est dotée d'un chargé de mission qualité en 2010.

Cette démarche fixe des objectifs qualité, systématise les dispositifs de suivi et de contrôle sur les activités clés et prévoit les mesures d'amélioration et de correction nécessaires.

La qualité du service rendu aux clients de la CTS sera contrôlée et améliorée grâce à ce nouveau dispositif dès 2011. Elle aboutira à une labellisation qualité durant la même année.





CONTRIBUER À UNE VILLE PLUS RESPECTUEUSE DES ÉQUILIBRES ENVIRONNEMENTAUX

La Communauté urbaine de Strasbourg a adopté en Conseil de Communauté du 10 juillet 2009 un plan climat-énergie territorial.

Il vise l'objectif ambitieux de réduire de 30 % les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)* de la collectivité et du territoire à l'horizon 2020.

A cet effet, d'une part, elle a engagé un plan d'actions relatif à son propre fonctionnement et, d'autre part, elle a encouragé l'implication, à ses côtés, des différents acteurs du territoire et, en particulier, les organismes associés (SEM et EPL).

La CTS est concernée par cette démarche et a décidé d'entrer en action sur le thème de la réduction de ses émissions de Gaz à Effet de Serre. Dans ce contexte, elle a créé une direction du Développement Durable et engagé un plan d'actions structurant visant la réduction de son impact carbone et la réalisation d'économies d'énergie.

- 1 RÉDUIRE NOTRE EMPREINTE CARBONE ET CONTRIBUER À LA DIMINUTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE
- 2 RÉALISER DES ÉCONOMIES D'ÉNERGIE
- 3 FAIRE ÉVOLUER LES COMPORTEMENTS

*GES = Gaz à Effet de Serre.

Pour mémoire, dans le cadre du paquet énergie-climat adopté par le Conseil Européen en décembre 2008, l'Union Européenne s'est fixée pour objectif de réduire ses émissions de GES de 20 % à l'horizon 2020 par rapport à l'année de référence 1990.

Pour sa part, la France est soumise à une obligation de réduction de 14 % de ses émissions à l'échéance 2020.

1 RÉDUIRE NOTRE EMPREINTE CARBONE ET CONTRIBUER À LA DIMINUTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

La CTS s'est dotée dès le début de l'année 2011 d'un plan lui permettant de réduire ses émissions au rythme du facteur 4⁽³⁾ sur la durée du projet d'entreprise.

Sans attendre que la démarche soit rendue obligatoire par la loi Grenelle⁽⁴⁾, la CTS a engagé un bilan carbone début 2010. Ce bilan est aujourd'hui disponible. Il rend compte d'un impact majeur de l'énergie de traction (Bus et Tram), mais aussi, dans une moindre mesure, de l'énergie utilisée dans les bâtiments et pour des déplacements des prestataires et agents de la CTS. La CTS émet près de 31 000 teq CO²/an, soit l'équivalent des émissions du territoire d'une ville de 3 500 habitants. Le plan d'actions qui vient d'être adopté pour réduire l'empreinte carbone de l'entreprise comprend notamment les actions suivantes :

• Formation de l'ensemble des conducteurs à l'Eco-conduite d'ici à 2013.

Cette démarche, déjà engagée, vise à atteindre une réduction de notre consommation de carburant de 5 % et à réduire notre empreinte carbone⁽⁵⁾ de 820 à 1 640 teq CO² sur la durée du plan.

• Évolution dans le choix des énergies de traction bus.

La CTS vient d'opter pour le gaz naturel pour le renouvellement de 53 bus sur trois ans. Cette action lui permettra de réduire son empreinte carbone de 180 teq CO² sur la durée du plan, tout en produisant d'autres effets vertueux concernant les émissions de polluants locaux. De même, l'augmentation de la part d'électricité verte achetée pour l'énergie de traction tramway devrait permettre d'économiser 590 teq CO² sur la durée du plan. En outre, la CTS, qui a déjà mis en exploitation un bus hybride dans le cadre d'une expérimentation, continuera à exercer une veille sur les technologies peu génératrices d'émissions de GES et performantes dans la lutte contre la pollution locale (évolution des techniques de motorisation hybride et bus électrique, utilisation du biogaz en carburant véhicules...).

• Mise en place d'un plan d'économies d'énergie concernant les bâtiments et les installations fixes de la CTS qui permettra une diminution de 540 teq CO² sur la durée du plan (voir aussi 2 p.22).

• Priorité aux modes doux pour les déplacements professionnels des agents de la CTS :

développement de l'usage des vélos de service, priorité au train dans les déplacements hors CUS et évolution du parc de véhicules de service vers l'utilisation d'énergies propres. Cette évolution conduira à une réduction de 30 teq CO² sur la durée du plan.

Par ailleurs, il convient de souligner que le développement de l'offre de transport public doux par la CTS contribue à la réduction de l'empreinte carbone du territoire de l'agglomération par l'augmentation des parts modales respectives des transports en commun et du vélo.



(3) L'expression "facteur 4" désigne un objectif ou engagement écologique qui consiste à diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre d'un pays ou d'un continent donné, à l'échelle de temps de 40 ans (2050). Il s'agit, en particulier, de diminuer fortement les consommations d'énergie fossile. Il s'agit également d'améliorer l'efficacité des modes de production, c'est-à-dire produire autant de richesse en utilisant moins de matières premières et d'énergie. Le facteur 4 est l'objectif permettant de limiter l'augmentation de la température terrestre en moyenne à +2°C, à l'horizon 2100, niveau jugé "acceptable" par les experts scientifiques pour éviter de graves déséquilibres liés au changement climatique. En Europe, l'objectif correspond à la part équitable de cet ensemble territorial dans le facteur 2 au niveau mondial. En France, l'expression "facteur 4" désigne généralement l'engagement pris en 2003 devant la communauté internationale par le chef de l'État et le Premier ministre de "diviser par un facteur 4 les émissions nationales de gaz à effet de serre du niveau de 1990 d'ici 2050". Cet objectif a été validé par le "Grenelle de l'Environnement".

(4) Le décret d'application de la loi Grenelle II rendant cette disposition obligatoire a été publié le 12 juillet 2011 au Journal Officiel.

(5) Les émissions de gaz à effet de serre sont, par usage, présentées en kg équivalent CO² (kg eq CO²) ou tonnes équivalent CO² (teq CO²).

2 RÉALISER DES ÉCONOMIES D'ÉNERGIE

Dès le début de l'année 2010, la CTS a réalisé un diagnostic thermique de ses bâtiments.

Au début de l'année 2011, elle a nommé un chargé de mission énergie et a établi un plan pluriannuel⁽⁶⁾ visant à la réalisation d'économies d'énergie dans les trois domaines suivants.

- 1) L'électricité (hors traction tramway)
- 2) Le gaz (hors traction bus)
- 3) Le gazole des véhicules

Les principales mesures, cohérentes avec le plan d'actions résultant du bilan carbone, sont les suivantes :

- 1) Une évolution des équipements utilisés (étude des changements de modes d'éclairage : tubes led en remplacement des ampoules classiques ou des néons, maîtrise de la température moyenne de chauffage, achat de chaudières plus performantes).
- 2) L'installation de près de 1 000 m² de panneaux photovoltaïques sur le nouveau P+R Rotonde, dès la fin de l'année 2011, s'ajoutant aux 480 m² existant au dépôt de la Kibitzenau.



(6) En application du Grenelle II, un tel plan ne sera rendu obligatoire que par un décret non encore publié, pour toute entreprise exploitant des bâtiments à usage tertiaire ou dans laquelle s'exerce une activité de service public, dans un délai de 8 ans à compter du 1er janvier 2012.

- 3) L'optimisation de l'occupation des surfaces bâties. Ainsi, le début de l'année 2011 a vu la suppression de 340 m² de locaux administratifs constitués de bâtiments provisoires, particulièrement énergivores et ce, sans construction nouvelle.
- 4) La mise en place d'outils de mesure (sous-compteurs) et de gestion plus rationnelle de l'énergie des bâtiments (variation de puissance, coupures automatiques en l'absence des agents).
- 5) Des travaux d'isolation permettant de combler les fuites et ponts thermiques.
- 6) Des choix visant la réduction des consommations lors du renouvellement de la flotte bus et la mise en place d'outils de suivi plus performants des consommations des véhicules.
- 7) Un travail sur les comportements (voir aussi 3 ci-contre).

Le plan d'économies d'énergie de la CTS permettra de dégager une économie de près de 150 000 euros sur la période 2011-2012, pour un investissement d'environ 100 000 euros.



3 FAIRE ÉVOLUER LES COMPORTEMENTS

Aucune des actions structurantes évoquées ci-dessus ne produira un effet optimal en l'absence d'un travail sur les comportements.

L'investissement dans de nouveaux équipements ou dans des outils de suivi performants n'aura de sens que si les agents se sentent acteurs du projet de Développement Durable et s'ils contribuent également aux évolutions souhaitées par des changements les touchant personnellement.

C'est la raison pour laquelle un travail a d'ores et déjà été entrepris dans ce sens, selon les orientations suivantes :

- 1) Changer les habitudes concernant l'usage des équipements bureautiques, l'éclairage et le chauffage des bureaux.
- 2) Réduire le volume de papier utilisé : mutualisation d'imprimantes, dématérialisation de procédures (ex : appels d'offres).
- 3) Réduire le nombre d'abonnements des revues et périodiques (objectif : réduction d'1/3 au terme du projet).
- 4) Valoriser et diffuser les comportements exemplaires.





ÊTRE UNE ENTREPRISE CITOYENNE ET FAVORISER LE VIVRE ENSEMBLE

- 1 ASSOCIER LES PERSONNELS DE L'ENTREPRISE À L'ÉLABORATION ET AU SUIVI DU PROJET
- 2 VALORISER LES HOMMES ET LES COMPÉTENCES DE L'ENTREPRISE
- 3 CONTRIBUER AU VIVRE ENSEMBLE DANS LA CITÉ

Le Développement Durable s'inscrit désormais dans le cadre plus global de la responsabilité sociale des entreprises. La CTS se doit de proposer une offre de transport performante et de contribuer aux reports modaux vertueux et à l'impératif de réaliser cette mission en protégeant l'environnement, à coûts maîtrisés. Elle s'est également donné pour objectif d'être une entreprise citoyenne, associant ses agents à ces évolutions et favorisant le vivre ensemble dans l'agglomération.



ÊTRE UNE ENTREPRISE CITOYENNE ET FAVORISER LE VIVRE ENSEMBLE

1 ASSOCIER LES PERSONNELS DE L'ENTREPRISE À L'ÉLABORATION ET AU SUIVI DU PROJET

Le projet d'entreprise 2009-2013 de la CTS, matrice du projet de Développement Durable, a été élaboré dès sa phase de diagnostic en 2009, en associant les différentes catégories de personnels à la démarche :

- 1) Une centaine de salariés, appartenant à tous les niveaux de la hiérarchie et à l'ensemble des métiers de l'entreprise, ont participé à des entretiens individuels ou collectifs permettant la réalisation du diagnostic global forces/faiblesses de la CTS.
- 2) Un questionnaire a été adressé à tous les salariés concernant ce diagnostic. Près de 300 d'entre eux y ont répondu.
- 3) Depuis 2009, un séminaire annuel associe les différents niveaux de l'encadrement (180 personnes) à la réflexion sur les projets structurants et sur les plans d'actions en découlant.
- 4) Les institutions représentatives du personnel sont régulièrement consultées sur le projet d'entreprise et sur ses plans d'actions, dont le projet de Développement Durable.
- 5) Un intéressement financier, lié aux économies d'énergie réalisées, a été mis en place après négociation avec les institutions représentatives du personnel.



2 VALORISER LES HOMMES ET LES COMPÉTENCES DANS L'ENTREPRISE

Les principes de management ont été réaffirmés : l'exemplarité, l'équité, le dialogue et la délégation de responsabilité. Ils constituent le socle de l'évolution managériale de l'entreprise.

Un accord a été signé au début de l'année 2010 avec les organisations syndicales sur la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences permettant :

- le développement de l'information sur la stratégie de l'entreprise et ses effets prévisibles sur l'emploi et les salaires
- le maintien de l'employabilité des salariés de l'entreprise et l'amélioration de la gestion des carrières professionnelles
- l'amélioration de la qualité de vie du personnel et de sa motivation au travail.

Une participation active de l'ensemble des acteurs de l'entreprise (salariés, institutions représentatives du personnel, direction) :

- Facilite pour les salariés et l'entreprise l'anticipation des besoins et le développement des compétences en fonction de la stratégie de l'entreprise ainsi que des évolutions économiques, démographiques et technologiques prévisibles.
- Améliore le dialogue social dans l'entreprise afin d'assurer, dans les meilleures conditions possibles, la continuité du service public pour le compte de la Communauté urbaine de Strasbourg.



Dans le cadre de l'accord sur la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, un accent particulier a été mis sur la promotion de l'égalité des chances.

La question de l'égalité hommes/femmes et celle de la prise en compte de la diversité sont deux sujets sur lesquels la recherche de progrès doit être permanente. Entreprise citoyenne, la CTS s'est engagée en 2011 dans une démarche "diversité" pouvant conduire à une labellisation sous l'égide de l'AFNOR.

Parallèlement, au début de l'année 2010, la CTS a signé un accord avec les organisations syndicales représentatives concernant la prévention du stress au travail.

Un plan d'actions a été élaboré et a commencé à être mis œuvre à la fin de l'année 2010. Il prévoit, par exemple, la désignation de référents formés à l'identification et à la prévention des risques psycho-sociaux. A ce jour, des référents ont été formés et exercent les responsabilités qui leur ont été confiées.



3 CONTRIBUER AU VIVRE ENSEMBLE DANS LA CITÉ

La CTS n'est pas une entreprise de transport comme une autre. Société d'économie mixte chargée d'une mission de service public, elle n'a pas seulement pour obligation de proposer la meilleure offre de transport possible aux habitants de l'agglomération. Elle doit aussi prendre en compte d'autres impératifs, en accompagnement des décisions de son Autorité Organisatrice. Parmi ceux-ci, la nécessité d'être attentive aux plus fragiles ainsi qu'aux plus démunis, et le soutien à certaines initiatives culturelles de la cité.

Une "tarification solidaire" a été adoptée par la Communauté urbaine de Strasbourg en juillet 2010.

Les réductions tarifaires des clients de la CTS sont désormais accordées en fonction des revenus et de la composition familiale.

Ce dispositif permet aux habitants les plus démunis de l'agglomération de bénéficier d'un abonnement mensuel à 4,40 € pour les 26-64 ans et à 2,20 € pour les autres tranches d'âge. Ces tarifs extrêmement attractifs participent pleinement aux politiques locales d'égalité urbaine.

La mise en accessibilité progressive du réseau est en cours. Conformément aux dispositions de la loi Handicap et au Schéma Directeur d'Accessibilité établi par Communauté urbaine de Strasbourg, l'ensemble du réseau de la CTS sera accessible, sur le tramway et sur le bus par l'aménagement des arrêts et des stations d'ici à 2015. De même, l'accès aux bus de la CTS des personnes à mobilité réduite fait l'objet d'une attention particulière et renouvelée de la part de l'entreprise.

A l'issue d'un cycle de réunions de concertation avec les associations représentant les personnes handicapées, la CTS a adopté un plan permettant d'équiper l'intégralité des bus de sa flotte de deux places pour les personnes en fauteuil roulant d'ici 2015. Cette décision permet à Strasbourg d'aller au-delà de la loi et de répondre au souhait des personnes en fauteuil roulant de voyager ensemble.

La CTS développe depuis de nombreuses années des partenariats avec les collègues des quartiers d'habitat social de l'agglomération.

Les dispositifs pédagogiques mis en œuvre dans ce cadre seront renouvelés et dynamisés en 2011 afin de permettre aux élèves de mieux comprendre la mission et le fonctionnement de l'entreprise. Cette évolution doit également conduire les collégiens à intégrer du mieux possible les règles qu'il convient de respecter lorsqu'on emprunte les transports en commun.

Par ailleurs, la CTS accueille régulièrement, dans le cadre de mesures de réparation pénale, des mineurs ayant commis des dégradations matérielles ou ayant eu des comportements répréhensibles à l'égard de ses agents.

Les travaux réalisés par ces jeunes dans ce contexte sont encadrés par des salariés de l'entreprise qui se sont portés volontaires pour exercer cette mission de tutorat et qui ont reçu une formation à cet effet. Les mesures de réparation pénale, spécifiques à la justice des mineurs, ont généralement des effets pédagogiques incontestables.

Elles visent à responsabiliser le mineur vis-à-vis de l'acte commis en l'aidant à prendre conscience de la loi pénale, des conséquences de sa violation pour lui-même, pour la victime, mais aussi pour la société toute entière.

La promotion des pratiques culturelles participe également au vivre ensemble dans la cité, notamment lorsqu'il s'agit de valoriser les artistes locaux.

A cette fin, la CTS vient d'engager un projet de mise en valeur d'œuvres d'artistes locaux dans le cadre d'une nouvelle identité visuelle de ses bus. Le renouvellement d'une partie de la flotte bus, s'étalant de 2011 à 2013, sera l'occasion de concrétiser cette orientation.





Les choix et les orientations stratégiques de la CTS en matière de Développement Durable sont désormais arrêtés. Ils constituent pour l'entreprise un engagement de long terme. Des indicateurs ont été définis. Ils seront suivis et communiqués annuellement dans le rapport annuel d'activité et de développement durable.



14, rue de la Gare aux Marchandises - BP 2 - 67035 STRASBOURG Cedex 2
Téléphone : 03 88 77 70 11 - Fax : 03 88 77 70 99 - www.cts-strasbourg.fr