

Compte-rendu

Client : DREAL Corse
Pierre PORTALIER
N°Affaire : A 34012
N° contrat : CACISE131414
Lieu : Bastia

Emetteur : Edwige REVELAT - BURGEAP
Date émission : 06/01/2014

Atelier n°1 – Transports Routiers Bastia – 09 décembre 2013

Objet du suivi : - Planning
- Technique
- Financier

■ Résumé/Suite à donner

Prochaine étape :

1. Atelier n°2 le 3 février 2014

■ Documents joints

Liste de présence

Exposé présenté par BURGEAP

■ Ordre du jour

1. Contexte national
2. Outils régionaux
3. Inventaire des émissions
4. Situation locale
5. Zoom sur le tunnel du Vieux-Port de Bastia
6. Propositions d'actions
 - a. Etudes et outils de planification,
 - b. Vitesse de circulation,
 - c. Gestion des flottes captives,
 - d. Entreprises / administrations,
 - e. Transports collectifs,
 - f. Comportements individuels.

N°	Sujet
----	-------

Introduction

La séance est ouverte par Monsieur Jean-Louis CHAUPIN de la DREAL Corse.

Cette introduction permet de présenter l'ordre du jour de la séance et précise que le transport de marchandises sera traité lors de la session n°2 de février 2014.

En préambule à la session de travail, il est rappelé les éléments suivants :

- Un PPA est un **plan d'actions** qui doit être obligatoirement être mis en œuvre
 - pour toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants,
 - et dans les zones où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées ou risquent de ne pas l'être (art. L222-4 du Code de l'Environnement)

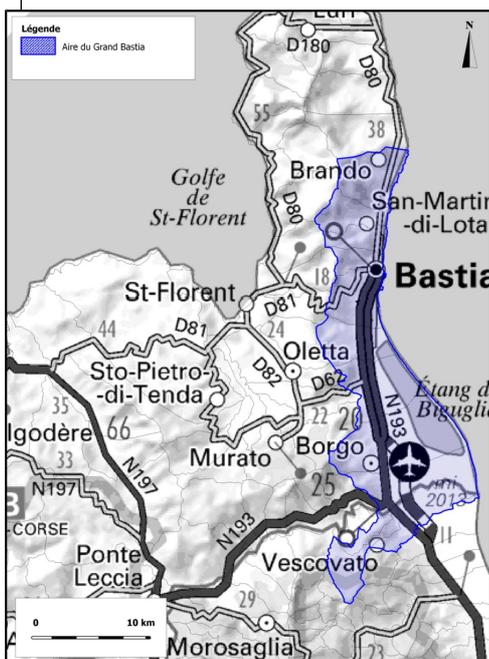
Il vise l'amélioration de la qualité de l'air avec un enjeu sanitaire important comme l'ont montré les récentes études sanitaires (impact sur les décès prématurés, sur les maladies respiratoires...). Il est :

- arrêté par l'Etat,
- construit collectivement et de façon participative (création de GT)
- avec pour objectif de réduire les émissions de polluants atmosphériques pour maintenir ou ramener durablement dans le périmètre les concentrations en NO₂ à des niveaux inférieurs aux valeurs limites,
- et pour définir des mesures d'urgence à mettre en œuvre lors des pics de pollution

Chaque mesure décrite dans le PPA :

- est encadrée fonctionnellement (qui pilote, avec qui, avec quels moyens) et temporellement
- est accompagnée d'estimations de l'amélioration de la qualité de l'air escomptée,
- Sa mise en œuvre est suivie via des indicateurs.

- **Bastia est concernée par des dépassements de la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote NO₂ en 2010 et 2011. Cette valeur limite a également été atteinte en 2012. L'examen de la situation a montré que la situation décelée à la station Saint-Nicolas est représentative des situations fortement influencées du trafic. Ainsi, les études réalisées et en cours, menées par Qualitair Corse, montrent que les dépassements de la valeur limite annuelle pourraient être enregistrés le long des axes de fortes fréquentations routières.**



Le périmètre retenu par le Préfet de Haute-Corse est le Grand Bastia :

Le but visé : permettre une réelle efficacité des mesures proposées.

Périmètre retenu : Aire du Grand Bastia, 12 communes et près de 80 000 habitants.

N°	Sujet
----	-------

Dans le cadre de l'élaboration du PPA du Grand Bastia, il a été convenu de réaliser deux sessions d'ateliers de travail. Ces ateliers sont thématiques et visent :

- Le secteur du transport routier
 - lundi 9 décembre 2013 matin
 - lundi 3 février 2014 matin,
- Le secteur des transports ferroviaire et maritime
 - lundi 9 décembre 2013 après-midi
 - lundi 3 février 2014 après-midi,
- Le secteur résidentiel
 - mardi 10 décembre 2013 matin
 - mardi 4 février 2014 matin,
- Le secteur industriel et tertiaire
 - mardi 10 décembre 2013 après-midi
 - mardi 4 février 2014 après-midi.

Chaque secteur sera donc étudié indépendamment des 3 autres.

1- Contexte national

Les PPA évoluent dans un environnement qui compte d'autres outils de planification qu'ils soient locaux ou nationaux. Des relations existent donc entre ces différents outils qu'il conviendra de prendre en compte lors de l'élaboration des actions de réduction des émissions sur la région de Bastia.

Le Plan Particules est ainsi présenté. Concernant le secteur des transports, il s'est donné pour objectif de réduire les émissions particulières du secteur des transports via les actions suivantes :

- Mieux réguler la mobilité (ville durable, auto-partage, covoiturage, transports collectifs et intermodaux en zone urbaine, transports de marchandises, mesures en cas de pic de pollution),
- Favoriser les transports actifs et les mobilités douces,
- Améliorer le parc des véhicules captifs,
- Réduire les émissions en PM10 par les véhicules particuliers, les utilitaires et les Poids Lourds,
- Réduire les émissions des deux-roues
- Améliorer les performances environnementales du fret routier

Le Plan Particules est adossé depuis février 2013 au Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air ou PUQA. Comprenant 38 actions, le PUQA vise le secteur du transport via 3 des 5 axes prioritaires :

- Priorité 1 : Favoriser le développement de toutes les formes de transport et de mobilité propres par des mesures incitatives
 - Covoiturage : 4 mesures,
 - Logistique propre des derniers kilomètres (marchandises) : 6 mesures,
 - Véhicules électriques : 3 mesures,
 - Renouvellement du parc automobile : 5 mesures,
 - Transport collectif : 4 mesures,
 - Développement du vélo et de la marche : 4 mesures.
- Priorité 2 : Réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique
 - Mesures d'ordre public environnemental : 4 mesures,
 - Identification des véhicules : 2 mesures.
- Priorité 4 : Promouvoir fiscalement des véhicules ou des solutions de mobilité plus vertueuses en termes de qualité de l'air

N°	Sujet
----	-------

2- Outils régionaux

Le PPA doit être également compatible avec les outils régionaux. Ainsi, il convient de prendre en considération lors de l'élaboration du PPA du Grand Bastia :

- Le SRCAE ou Schéma Régional Climat Air Energie. Issu de la loi dite Grenelle 2 du 12 juillet 2010, le SRCAE se doit de définir pour chaque région les orientations à échéance 2020 en matière de lutte contre la pollution atmosphérique, d'adaptation aux changements climatiques et de maîtrise énergétique. Le SRCAE de la Corse est en cours d'approbation. Il propose 3 orientations fortes pour les transports :
 - Développer les transports collectifs intermodaux et les modes de déplacements doux (TRANS-2)
 - Accompagner le développement de nouvelles technologies et de solutions innovantes pour une mobilité durable (TRANS-4)
 - Réduire l'impact du transport des marchandises (TRANS-3)

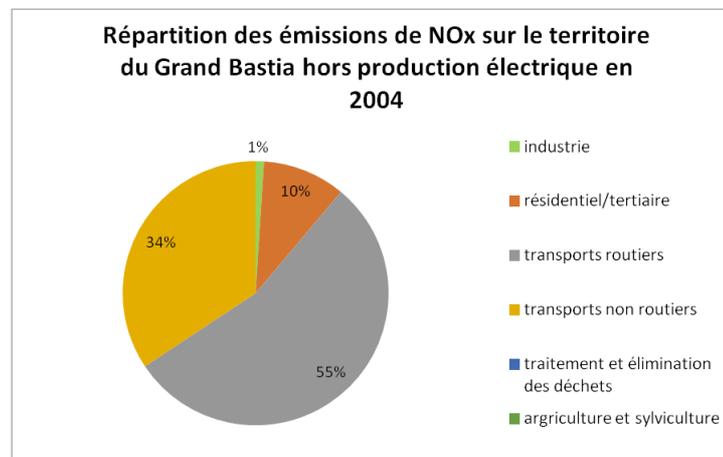
- Le PRSE2, ou Plan Régional Santé Environnement n°2, a été adopté le 20 Décembre 2012. Il définit des objectifs de réduction de la pollution atmosphérique dans le cadre de son action A1. En effet celle-ci vise à améliorer les connaissances et conforter la surveillance des émissions atmosphériques et comprend notamment l'action suivante : « favoriser les études pour l'acquisition ou la location de flottes de véhicules électriques ou hybrides. »

3- Inventaire local des émissions

Les éléments suivants sont fournis par Qualitair Corse.

Les données présentées sont issues d'une extraction pour le périmètre du Grand Bastia de l'inventaire national des émissions (INS) pour l'année 2004. Les émissions maritimes n'étant pas prises en compte, Qualitair Corse a estimé par ailleurs, par calcul, les émissions du port de commerce sur la base de sa fréquentation et celles liées à l'approvisionnement du pipeline de Lucciana.

Les données sont présentées hors production électrique.



Ainsi il convient de garder en mémoire que les transports routiers sont à l'origine de près de la moitié des émissions d'oxydes d'azote sur le territoire du Grand Bastia. La voiture particulière représente elle-même plus de la moitié des émissions du transport routier et les poids-lourds environ 15%.

N°	Sujet
----	-------

Ces données issues de l'inventaire national méritent d'être affinées. Ce travail pourrait être accompli par Qualitair Corse sur la base d'une approche ascendante (pour laquelle on part de la donnée la plus petite) sur les différents secteurs d'activité : un travail de recherche des données doit être réalisé pour réduire l'incertitude des calculs et associer le plus finement possible une source et une quantité émise.
Pour cela l'embauche d'un inventariste a été programmée en 2014 pour réaliser un inventaire des émissions sur les années 2007 et 2010.

Echanges avec la salle :

Question du Conseil Général de Haute-Corse : Comment peut-on définir la part de chaque contributeur ?

Réponse : la méthode de calcul des émissions de chaque secteur a fait l'objet d'une validation nationale. Pour chaque contributeur, les émissions sont calculées à partir de données de base. Ainsi pour le secteur routier, la donnée de base est le trafic (trafic moyen journalier annuel ou TMJA). Pour le calcul, entrent en compte les éléments suivants : composition du parc roulant (données statistiques IFSTTAR), la météorologie de l'année choisie, la pente de la voirie concernée...

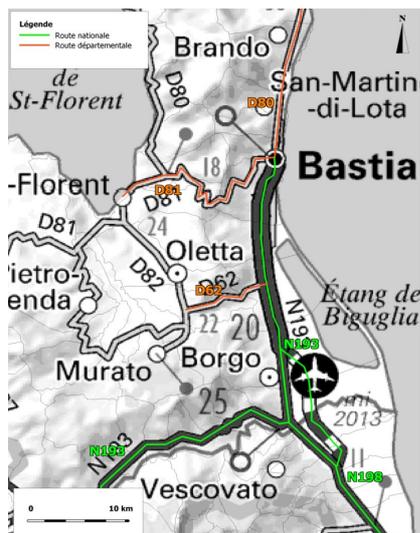
Question de la DREAL : a-t-on les données de comptage sur tous les axes départementaux ?

Réponse du Conseil Général de Haute-Corse : Les données sont connues et peuvent être fournies.

Les services de la DREAL se rapprocheront donc des services du Conseil Général de Haute-Corse.

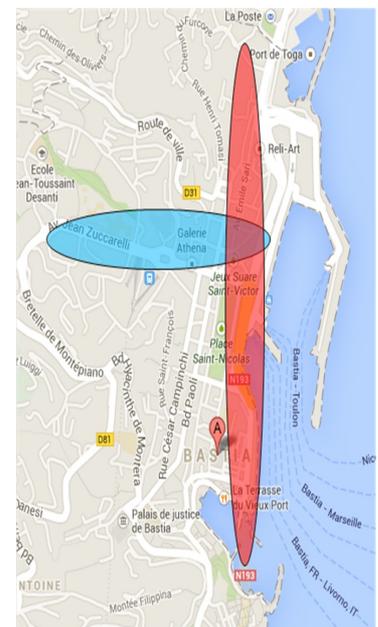
4- Situation locale

Un point sur la situation locale à l'échelle du Grand Bastia montre des comptages de véhicules très importants du nord vers le sud, avec un réseau de voiries adapté aux contraintes topographiques (agencement nord-sud) :



A l'échelle du Grand Bastia

TMJA 2012 en véhicules par jour	% Poids Lourds
1. Tunnel de Bastia 31 103	2,4
2. ZI de Bastia 49 207	2,3
3. Bevincu 36 818	3,7
4. Barchetta 7 834	5,1
5. Casamozza 21 619	4,6



mais aussi à l'échelle de Bastia

D'après les enquêtes réalisées à Bastia lors de l'élaboration du projet de Plan de Déplacements Urbains (enquête réalisée en 2003) :

- Près de 40 % des déplacements dans Bastia sont liés au travail
- 31 % des déplacements pour les loisirs et les achats
- 65 % des déplacements effectués en voiture

N°	Sujet
----	-------

- 22 % : marche à pied
- Autres modes : 2 roues, transports collectifs.

Echanges avec la salle :

Question de la DREAL : concernant le projet de PDU de l'agglomération de Bastia, existe-t-il aujourd'hui un projet de mise à jour ou d'autres études prévues ?

Réponse de la Communauté d'Agglomération de Bastia (CAB) : Le projet de PDU était une démarche volontaire de la CAB. Le scénario choisi dans ce projet était de créer le « métro bastiais » sur les voies ferrées existantes. Ce projet n'a pas été retenu par la Collectivité Territoriale de Corse (CTC). De plus il n'y a pas de réserves foncières au niveau de Furiani pour la création d'un pôle d'échange

La Mairie de Monte souligne que beaucoup de personnes empruntent le train à Casamozza pour aller vers Bastia. son développement ne peut se faire que par le développement du stationnement dans les gares.

La Ville de Bastia précise que de nombreuses études liées aux transports ont été menées sur Bastia. En particulier, la Ville de Bastia précise que des travaux vont être engagés pour la création d'une piste cyclable. Les travaux seront effectués en plusieurs tronçons, sur 2 à 3 ans, pour aller du Port de Toga à l'Arinella.

La Ville de Monte attire l'attention sur le fait qu'avec l'arrivée des nouvelles machines, le bruit autour de la gare de Bastia est important ; les machines en gare tournent en effet à vide pendant près d'1 h. Est-il possible de couvrir la gare pour canaliser le bruit et les rejets ?

Réponse de Qualitair Corse : si on venait à couvrir la gare, se poserait alors la question de la qualité de l'air intérieur.

(Nota : voir la réponse du directeur du CFC dans le GT transports ferroviaire et maritime).

La Ville de Bastia réagit à son tour, en indiquant avoir modifié un arrêté municipal pour interdire les moteurs allumés des bus de tourisme pendant les arrêts prolongés.

La DREAL demande alors si des solutions alternatives sont possibles comme des lieux de parking éloignés. Se pose dans ce cas, le problème des réserves foncières pas toujours disponibles.

La Ville de Monte propose que les contrôles techniques des véhicules soient renforcés et s'interroge sur le contrôle technique des bateaux, à l'instar de celui des automobiles, des Poids-Lourds ou avions. Existe-t-il ? Enfin 80 % du trafic de véhicules issus des navires vont vers le sud. Ne pourrait-on pas envisager que les bateaux ne se rendent pas directement vers le sud de la Corse ? Cette question ne sera pas abordée plus en détail dans cet atelier mais pourra l'être dans l'atelier suivant (le lundi 9 décembre après-midi) sur la thématique des transports ferroviaire et maritime.

La Ville de Bastia souligne que dans l'esprit des Bastiais il y a peu d'alternatives à la voiture, même si, comme le précise la CAB, les bus transportent plus de 3,2 Millions de passagers par an pour 1,3 Millions de km parcourus. Pour rendre les transports collectifs plus attractifs, il faudrait augmenter leur vitesse commerciale mais les embouteillages rendent la chose difficile.

5- Zoom sur le tunnel du Vieux-Port de Bastia

Ce tunnel est très fréquenté avec un trafic annuel de 31 103 véhicules/jour pour l'année 2012 dont 2,5% de poids-lourds.

Dans le cadre de l'élaboration du PPA du Grand Bastia, une modélisation de l'impact du tunnel du Vieux-Port sur les niveaux en dioxyde d'azote observés en ville a été réalisée par Numtech sous le pilotage de BURGEAP.

Objectif de l'étude : étudier l'impact en termes de pollution en NO₂, au niveau des têtes de tunnel

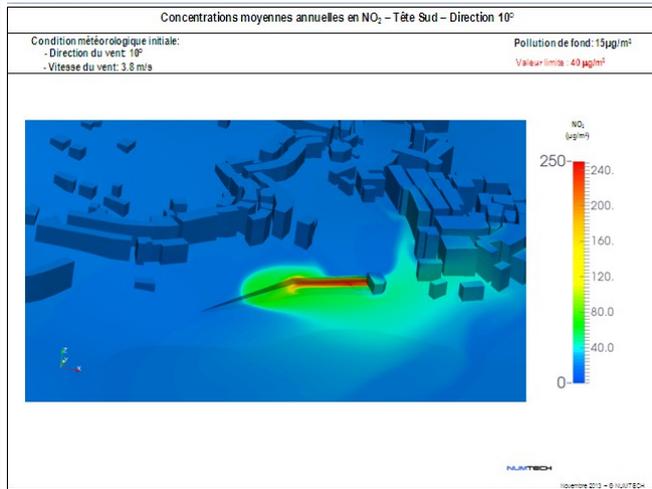
Méthodologie : elle repose sur la géométrie du tunnel et des bâtiments avoisinants, le relief, les sources locales

N°	Sujet
----	-------

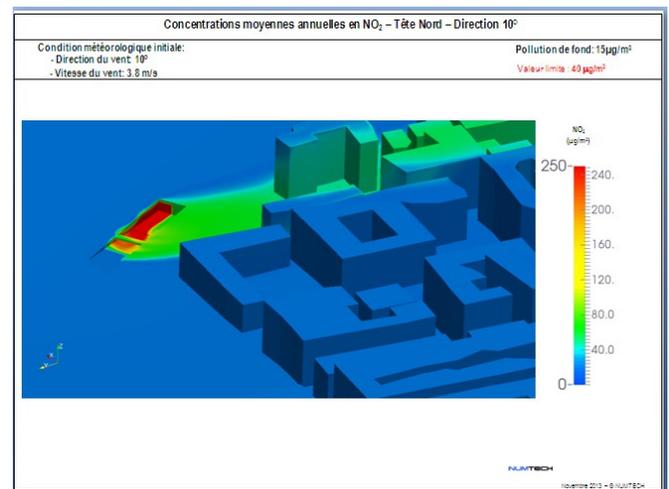
de pollution (route, bouches d'entrée et sortie du tunnel), les différentes conditions météorologiques locales (prise en compte de 3 situations météo majeures)
 Les trois situations majeures de vent ont été étudiées :

- Situation de vent de nord

Tête Sud du tunnel

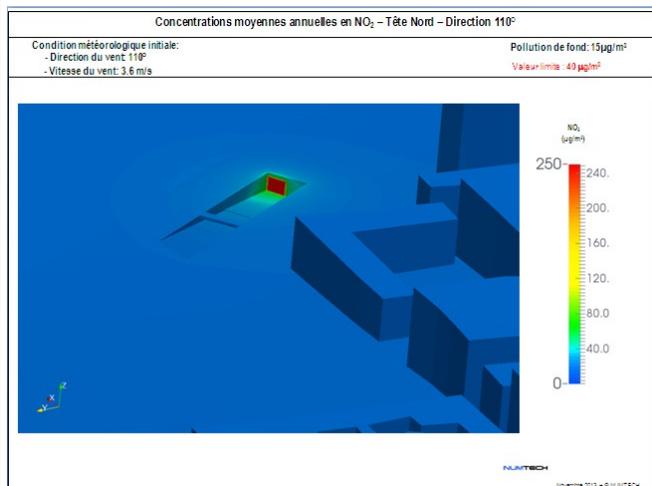


Tête Nord du tunnel

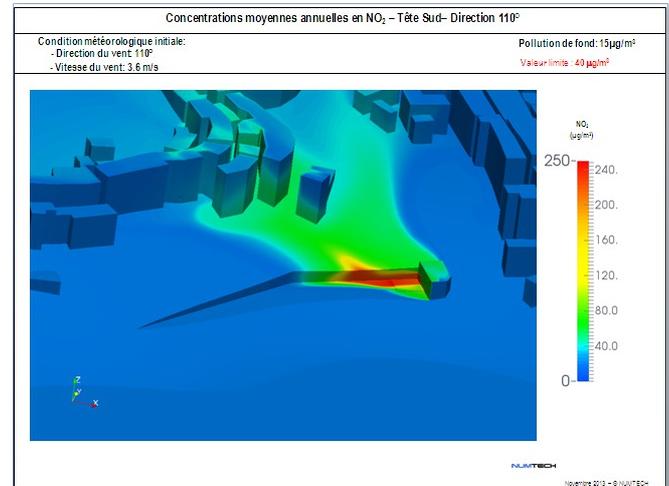


- Situation de vent de nord-est

Tête Sud du tunnel



Tête Nord du tunnel

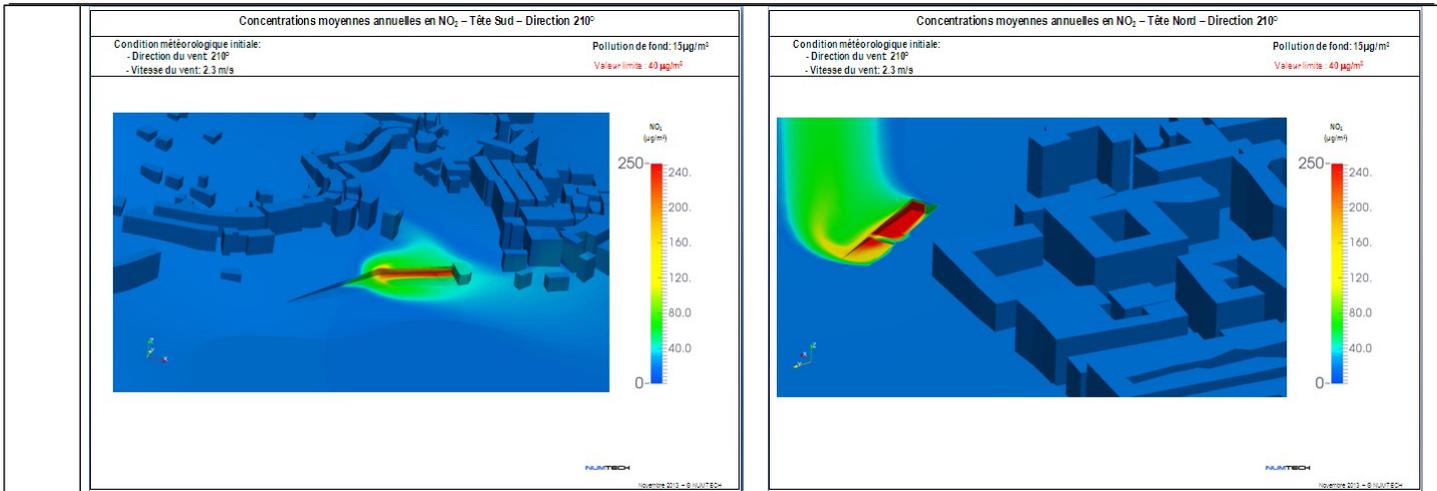


- Situation de vent de nord-est

Tête Sud du tunnel

Tête Nord du tunnel

N° **Sujet**



Echanges avec la salle :

La DREAL précise que la Collectivité Territoriale de Corse a prévu des travaux sur le tunnel pour améliorer la protection incendie qui modifieront la section du tunnel par endroit. Il est prévu la mise en place de ventilation (usage d'évacuation des fumées incendie). Des modélisations pourraient être relancées pour prendre en compte les ventilations qui vont être rénovées.

Le Conseil Général de Haute-Corse s'interroge sur le gain réel en termes de qualité de l'air extérieur en ventilant le tunnel.

Le CETE se rapproche du CERTU pour voir si cet organisme peut proposer des scénarios de modélisation.

6- Propositions de mesures

a) Etudes et outils de planification

A l'issue de la présentation il est proposé les 3 actions suivantes :

1. *Avoir des attendus minimaux en termes de qualité de l'air dans les études d'impact : en particulier, avoir un état des lieux soigné et étudier l'impact du projet sur la qualité de l'air*
2. *Avoir des attendus minimaux en termes de qualité de l'air dans les outils de planification (SCoT, PDU, PLU, PCET)*
3. *Etudier la faisabilité de la mise en œuvre d'un PDU volontaire sur le territoire du Grand Bastia*

Echanges avec la salle :

1. *Etude d'impact*

La ville de Biguglia demande comment a été pris en compte l'impact de l'aménagement du carrefour de Casa Torra. Cette interrogation exprime l'intérêt de clarifier dans le cadre du PPA, les attendus en termes de qualité de l'air dans les études d'impact, dans lesquelles cette thématique environnementale est parfois peu abordée. La fiche-action devra détailler ces attendus.

2. *Outils et programmes de planification*

Dans le cadre du SRCAE, le secteur du transport a largement été mis en exergue. Ainsi il a été décidé de réaliser un plan climat énergie à l'échelle de la Corse, plan climat énergie qui sera ensuite décliné territorialement en PCET. Il pourrait donc être intéressant d'afficher des réductions de pollution locale (NOx, PM10 et PM2.5) dans ces outils.

N°	Sujet
----	-------

3. PDU volontaire

L'idée d'une étude de faisabilité d'un PDU volontaire à l'échelle du Grand Bastia est techniquement intéressante. Néanmoins, la décision finale sera politique.

Le plan d'aménagements routiers de la CTC qui prévoit 3 rond point dénivelés sur l'axe de la RN 193 au sud de Bastia qui permettrait de fluidifier la circulation. La congestion au niveau du tunnel et dans Bastia sera quand même toujours là.

b) Vitesse de circulation

A l'issue de la présentation il est proposé l'action suivante :

1. Réduire de façon pérenne la limitation de vitesse de 20 km/h sur certains axes de territoire PPA

Echanges avec la salle :

1. Limitation permanente de vitesse

Sur le territoire, il y a peu de marge de manœuvre. En effet, il y a peu de tronçons pour lesquels la vitesse est supérieure ou égale à 90 km/h. De plus, il semble difficile de limiter la vitesse, vu la congestion du trafic. Néanmoins, les participants à la réunion précisent qu'il n'y a pas ou peu d'harmonisation (?) de la vitesse sur les axes structurants au sud de Bastia. Une réflexion pourrait être menée à ce sujet.

c) Gestion des flottes captives

A l'issue de la présentation il est proposé l'action suivante :

1. Réaliser un bilan de l'état actuel des flottes captives publiques et privées
2. Imposer un objectif de renouvellement des flottes et un recours aux filières moins polluantes
3. Proposer des mesures financières pour le renouvellement du parc

Echanges avec la salle :

La CAB demande qui peut financer des véhicules propres. La DREAL précise que cette action devra faire l'objet de discussion : des financements sont peut-être envisageables via le contrat de plan Etat-Région, mais aussi auprès des partenaires tels que l'ADEME, la CTC, l'Etat...

Question : EDF demande quel est le gain en NOx pour les véhicules au GPL.

Réponse : Les informations suivantes sont issues de l'ADEME. Les véhicules au GPL ne produisent pas de particules et très peu d'oxyde d'azote (NOx). Ils produisent en revanche plus de monoxyde de carbone (CO) que les voitures essence et Diesel, et plus d'hydrocarbures imbrûlés (HC) mais ce sont des HC moins toxiques. Pour le gaz carbonique, ils sont comparables au Diesel. Enfin, ils consomment 30% de carburant en plus que les véhicules à essence.

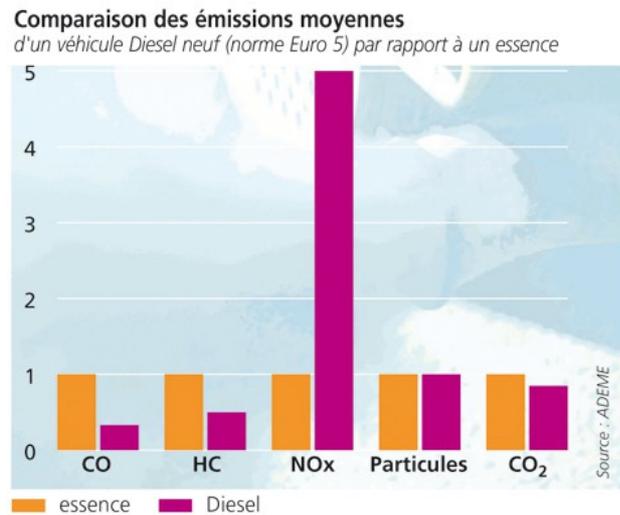
(source : ADEME - <http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=12575>)

Les moteurs à essence produisent moins d'oxyde d'azote et nettement moins de particules que les Diesel (sauf quand ceux-ci sont équipés d'un filtre à particules). Les moteurs Diesel produisent moins de gaz carbonique, moins d'hydrocarbures imbrûlés et surtout moins de monoxyde de carbone que les moteurs essence.

Les Diesel sont en général considérés comme plus nocifs pour la santé, en particulier à cause des particules qu'ils rejettent. Depuis janvier 2011, tous les véhicules Diesel neufs sont équipés d'un filtre à particules qui en retient plus de 95 %. Avec cet équipement, ils ne rejettent pas plus de particules que les voitures à essence.

Les Diesel, moins nuisibles en termes d'effet de serre, émettent 20 % de CO2 en moins que les véhicules à essence. (source : ADEME - <http://ecocitoyens.ademe.fr/mes-deplacements/adopter-leco-conduite/a-savoir>)

N°	Sujet
----	-------



CO = monoxyde de carbone (gaz toxique)

HC = hydrocarbures imbrûlés (ils provoquent des irritations et sont cancérigènes).

NOx = oxydes d'azote (ces polluants sont irritants pour le système respiratoire).

Les particules (elles accroissent les risques de maladies respiratoires).

CO₂ = gaz carbonique (principal gaz à effet de serre)

EDF précise que deux projets sont en cours sur l'île

- Véhicules avec un kilométrage connu, (à préciser)
- Projet Drive Eco : mise en place de panneaux photovoltaïques sur le territoire pour recharger les véhicules. Source : <http://projet-driveco.fr/>

d) Plans de déplacements entreprises et administrations

A l'issue de la présentation il est proposé l'action suivante :

1. Promouvoir la mise en place de PDE/PDA
2. Passer d'une démarche volontaire à une démarche obligatoire pour les entreprises et administrations de plus de 50 salariés
3. Analyser les PDE en termes de réduction du nombre de véhicules empruntés => fixer des objectifs de réduction

Echanges avec la salle :

La salle souligne qu'il y a une inégalité du territoire en fonction du lieu d'habitation et du lieu de travail. L'offre de transports collectifs n'existe pas ou du moins pas partout. Il peut devenir difficile pour une entreprise de proposer du transport collectif en remplacement à la voiture individuelle. Ce sujet est compliqué car il faut aussi gérer l'ensemble des contraintes quotidiennes : les enfants, les courses...

Néanmoins il convient de remplacer (rappeler?) qu'un PDE ou un PDA peut ne pas s'appuyer uniquement sur les TC. Il peut aussi s'agir de développer le télétravail, le covoiturage...

La CAB souligne que les usagers des TC refusent la perte de charge (changement de bus et même parfois changement de réseau de bus). La CAB précise également leur engagement sur une tarification très sociale (43% de gratuité, 20€ par an pour les retraités non imposables...).

L'Agence

d'Aménagement, de Planification et d'Urbanisme de la Corse rappelle que dans le cadre du SRCAE, il a été demandé aux 2 grandes agglomérations de Corse de réaliser une enquête ménages/déplacements afin de mieux comprendre les déplacements quotidiens et pouvoir penser efficacement les réseaux de TC.

N°	Sujet
	<p><i>EDF insiste sur le fait que pour réussir, les moyens mis en œuvre dans le cadre d'un PDE/PDA doivent permettre de réduire les temps de déplacements par rapport à un déplacement individuel classique.</i></p> <p><i>Le Conseil Général de Haute-Corse informe que les agents prennent de plus en plus le train pour leurs déplacements domicile/travail : c'est plus rapide aux heures de pointe et plus économique.</i></p> <p><i>La CAB a passé en 2009 des accords avec la Poste dans le cadre du PDA de celle-ci. Cet accord a été abandonné. Des discussions sont en cours avec d'autres entreprises.</i></p> <p><i>Nota : lors du GT transports maritime et ferroviaire, les 4 compagnies maritime et la CCI ont montré un fort intérêt à mettre en place un PDIE au niveau du port de Bastia. Le directeur du CFC s'est proposer de les accompagner dans leur démarche.</i></p> <p>e) Développement des transports collectifs</p> <p>A l'issue de la présentation il est proposé l'action suivante :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Promouvoir les transports collectifs 2. Développer les parkings relais et mettre en œuvre une politique de stationnement en centre-ville 3. Dédier quand cela est possible, une voie aux bus <p>-----</p> <p>Echanges avec la salle :</p> <p><i>La discussion avec la salle met en exergue la volonté de promouvoir effectivement non seulement les transports collectifs mais aussi les déplacements doux et actifs. Toutefois, les problèmes d'incivilité envers les bus avec des stationnements sur les aires d'arrêt, des stationnements en double file, rendent les choses difficiles. Il apparaît également que réserver une voie de circulation aux bus est impossible en raison de la configuration du réseau routier.</i></p> <p><i>La CAB souligne qu'il pourrait être intéressant de travailler sur l'harmonisation des transports collectifs sur le territoire et de développer l'intermodalité et la billetterie unique.</i></p> <p><i>La CAB indique que la tarification des parking et la sanction pour « mauvais stationnement » doivent être des leviers importants.</i></p> <p>f) Agir sur les comportements individuels</p> <p>A l'issue de la présentation il est proposé l'action suivante :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sensibiliser les automobilistes aux éco-déplacements 2. Promouvoir le covoiturage avec la création d'espaces dédiés (aires de rencontre) <p>-----</p> <p>Echanges avec la salle :</p> <p><i>La salle est consciente que les actions proposées passeront par une forte action de communication et de sensibilisation. Ce travail de longue haleine doit être soutenu par l'ensemble des acteurs car c'est par l'information et la sensibilisation qu'on pourra observer une modification durable des comportements.</i></p> <p><i>Pour cela des outils informatiques existent et peuvent être développés (site internet de covoiturage). Certains sont déjà utilisés sur le périmètre du PPA mais peu connu de l'ensemble de la population.</i></p> <p><i>EDF précise avoir une plate-forme Intranet de covoiturage.</i></p>
	<p style="text-align: center;">Actions à retenir et à préciser dans une fiche-action pour le lundi 3 février 2014</p> <p>Actions réglementaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avoir des attendus minimaux en termes de qualité de l'air dans les études d'impact : en particulier, avoir un état des lieux soigné et étudier l'impact du projet sur la qualité de l'air

N°	Sujet
	<ul style="list-style-type: none">• Réaliser une enquête mobilité / déplacement sur le territoire du Grand Bastia,• Réaliser une enquête de mobilité / déplacement pour les entreprises de plus de 50 salariés,• Obliger les entreprises et administrations de plus de XX salariés (XX à déterminer) à réaliser un Plan de Placement Entreprises ou Administrations. Promouvoir les PDE / PDA pour les autres entreprises / administrations,• Réaliser un état des lieux des flottes captives et proposer un plan de renouvellement comprenant des véhicules moins polluants. <p>Mesures d'accompagnement</p> <ul style="list-style-type: none">• Promouvoir les transports collectifs et les modes de déplacement doux,• Développer l'intermodalité et la billetterie unique,• Sensibiliser la population aux éco-déplacements.