

# Un PDE porté par une stratégie de groupe

## Le cas du site STMicroelectronics de Milan

### 1 . Démarche du plan de mobilité

Objectifs > Chronologie de la mise en application > Enquêtes > Partenaires > Budget

### 2 . Actions du plan de mobilité

Vélos > Transports en commun > Voitures particulières > covoiturage >  
Actions diverses > Conseils en mobilité et communication

### 3 . Évaluation

Impacts pour les employés > Impacts pour l'environnement

Pour le groupe mondial STMicroelectronics, le transport ne représente qu'une petite part de ses émissions totales (environ 6 %) de gaz à effet de serre. Cependant l'entreprise a décidé de s'attaquer à cet enjeu, à l'échelle de chacun de ses sites, en proposant des solutions alternatives de transport à ses employés.

Le site STMicroelectronics de Agrate Brianza à Milan a, pour sa propre démarche de PDE, reçu le prix de l'innovation favorable à l'environnement en 2004, décerné par la région de Lombardie et l'association environnementale « Legambiente » couronnant un plan particulièrement efficace en matière de développement et promotion des transports collectifs.

#### **Identité de l'entreprise**

##### **Nom de l'entreprise**

\* STMicroelectronics

##### **Type d'entreprise**

\* Conception et fabrication de circuits intégrés

##### **Taille de l'entreprise**

\* 4 500 employés sur le site de Milan (Agrate Brianza)

##### **Chiffres d'affaires**

\* 700 000 millions d'euros à l'échelle mondiale en 2009

##### **Site internet**

\* <http://www.st.com>



## Contexte géographique

Pays : Italie

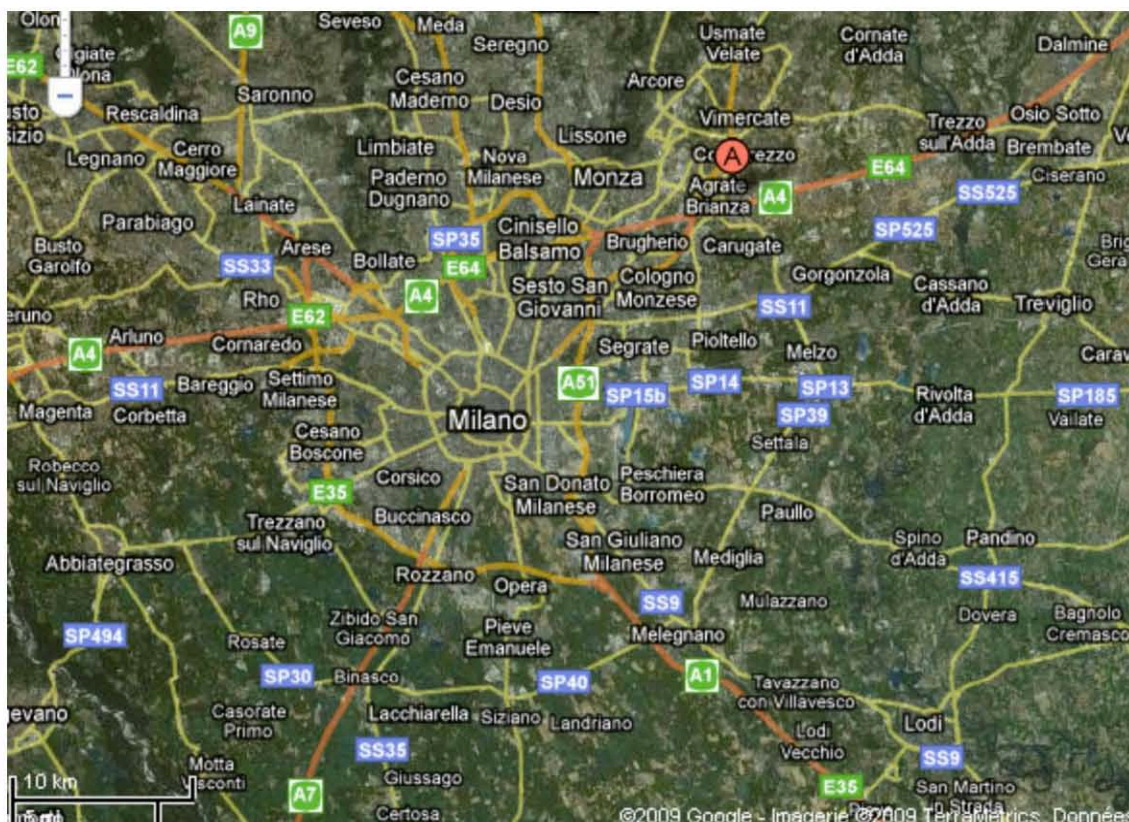
Région : Lombardie

Ville : Milan compte 1,3 millions d'habitants et son agglomération 4 millions. C'est la plus grande ville du pays et elle est considérée comme la capitale économique.

Source : IAU îdF, juin 2009

## Implantation locale :

- STMicroelectronics est implanté au Nord-Est de Milan, dans la commune d'Agrate Brianza dans une zone d'activité, en milieu périurbain, le long de l'autoroute A4.



## 1. Démarche du plan de mobilité

### Objectif

- Réduire le nombre d'employés utilisant leur voiture particulière pour leurs déplacements domicile-travail.

### Chronologie de la mise en application

- La démarche commence en 2002, et se décline en trois phases : mai 2002-février 2003, février 2003-octobre 2004, et à partir de novembre 2004.
- La première démarche en 2002 a été l'adhésion au programme de coordination du gestionnaire de la mobilité de la Province de Milan.

### Enquêtes

- En 2002, l'analyse de la demande en transport pour les déplacements domicile-travail s'est faite grâce à un questionnaire distribué aux 4 300 employés de l'entreprise. L'enquête a enregistré 1 653 réponses (soit 38 % de l'ensemble du personnel) et a permis de fixer les grands axes du plan d'action.
- Une dernière enquête réalisée en mai 2005

### Partenaires

- La démarche a été co-financée, en accord avec le bureau du gestionnaire de mobilité de la Province de Milan, par le Ministère de l'Environnement et de la Protection du Territoire, sur la base de 50% des coûts supportés par l'entreprise pour la période 2002-2004.

### Budget

- En 2004, le budget total pour le PDE s'élève à environ 600 000 euros.

## 2. Actions du plan de mobilité

### Vélos

- Des conventions ont été passées pour l'acquisition de vélo à des prix réduits.

### Transports en commun

- **En phase 1**, des abonnements ont été distribués, conventionnés par la société de transport de Milan ATM (Azienda Trasporti Milanese), l'entreprise ferroviaire nationale Trenitalia, les transporteurs par car interurbain Autostradale et Locatelli.
- Des lignes inter-entreprises ont été mises en œuvre ainsi que des services de navette quotidienne entre la station de métro Casina Gobba et STMicroelectronics à Agrate (environ 13 km).
- **En phase 2**, un service de bus à la demande a été mis en place pour faire la liaison entre l'entreprise et les localités voisines (jusqu'à 11km au Nord de la zone d'activité).
- Un accord a été conclu avec Astrazeneca Caponago (entreprise localisée dans la même zone d'activité) pour le partage du bus STMicroelectronics.
- **En phase 3**, Un service de bus a été activé sur la ligne Osio Sotto (BG) – Agrate, ainsi qu'un service de navette de la station de métro Gessate à Agrate.
- Un soutien financier a été établi de la part de l'entreprise pour la prise en charge de la part de 50 % des abonnements de bus, trains, et métro de ses employés.

### Voitures particulières

- Un rond-point est aménagé afin de mieux gérer les flux d'accès à l'entreprise.

### Covoiturage

- Le plan de covoiturage est initié dès la phase 1 en 2002 avec la formation de 30 équipes et, a compté, d'entrée, un total de 90 adhésions.

### Actions diverses

- A partir de novembre 2004, l'entreprise a adhéré à « Eco\_spes@ », programme de promotion de services d'achats en ligne. Ce programme bénéficie du soutien de la Province de Milan, qui subventionne à hauteur de 70 % les coûts de livraison auprès de transporteurs agréés.

## Conseils en mobilité et communication

- En phase 1, un « Point Mobilité » (« Mobility Point ») a été institué au sein de l'entreprise, près de la cantine afin d'assurer un contact direct avec les employés.
- En phase 2, l'activité du gestionnaire de la mobilité de l'entreprise s'est orientée vers la communication avec la réalisation d'un site Internet dédié à un programme d'information sur les services, les horaires et tarifs des transports en commun, des bus d'entreprises, et du métro de Milan.
- La communication est aussi faite par le biais du journal de l'entreprise, de la diffusion de la newsletter « Mobility Management News » de la Province de Milan, de panneaux d'affichage, mais aussi de la participation à des conférences publiques à l'Université, à la Chambre de Commerce, et à la Province de Milan.



### mobility management news



**Speciale**  
n°1 "8° scuola a piedi 2006"

**Città amiche per piccoli pedoni**  
di Filippo Parati,  
Presidente della Provincia di Milano



*E con grande soddisfazione che penso al successo di "I walk to school", un'importante iniziativa internazionale alla quale hanno aderito ben 76 Comuni della Provincia di Milano, contro i 6 dell'edizione 2004. Questo è un importante riconoscimento per il lavoro svolto e un ottimo punto di partenza per il futuro. Andare a scuola a piedi per i bambini e le bambine significa avere la possibilità di vivere momenti di autonomia essenziali per la propria crescita. L'iniziativa "I walk to school" è pensata per far conoscere da vicino ai bambini e alle bambine la città, il quartiere, la strada e i suoi codici. I bambini e le bambine abituati a muoversi autonomamente saranno, una volta diventati adulti, capaci e attenti fruitori della strada e più sensibili a temi quali la mobilità sostenibile e l'ambiente. Il coinvolgimento degli insegnanti, dei genitori, di volontari e della vigilanza urbana nell'insegnare ai bambini come attraversare la strada in modo sicuro e corretto favorisce una presa di coscienza collettiva sulle giuste regole di convivenza civile. "I walk to school" si rivela anche un'occasione importante e un momento di riflessione sulla fattiva collaborazione tra enti pubblici che riesce a coinvolgere l'intera città. È compito della Provincia di Milano, e di tutti gli Enti, coordinare e promuovere iniziative come questa volte al miglioramento della qualità della vita di tutti.*

## Vivere da bambini: un diritto, un progetto

di Nicola Iannaccone e Stefano Facchi  
SEQUELA PAG. 8



Quando andiamo nelle Municipalità della nostra Provincia per presentare a Sindaci e Amministratori comunali la delega per i diritti di bambini e bambine e le iniziative che stiamo promuovendo, uno spazio importante viene riservato a "I walk to school". Partecipare alla giornata internazionale di "A scuola a piedi" è infatti sempre argomento di grande interesse. E questo pur in presenza di una data che rischia di esaurire il proprio valore nella simbologia, senza dare il via a modifiche permanenti. Un limite, ma insieme uno dei punti di valore dell'iniziativa. Organizzare "A scuola a piedi" anche solo per un giorno all'anno, significa aprire almeno tre questioni di grande importanza per la vita dei Comuni.

di Francesco Torrucci (CNR), Responsabile del progetto "La città dei bambini"

SEQUELA PAG. 8

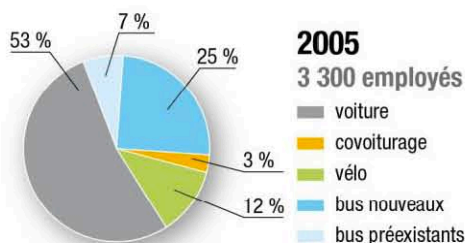
## A scuola ci andiamo da soli: una proposta di autonomia

Poche decine di anni fa la mobilità di un bambino di 6-10 anni non era molto differente da quella dei suoi genitori. Oggi la mobilità dell'adulto è molto aumentata, e quella dei bambini si è ridotta notevolmente in gran parte a causa delle automobili. Sempre più bambini sono accompagnati a scuola da un adulto, in genere proprio in automobile. Sempre meno possono attraversare la strada da soli o recarsi da soli nei luoghi di svago. Una necessaria ricerca sul livello di autonomia di movimento dei bambini di scuola elementare (6-11 anni) dimostra che va a scuola da solo il 12%, accompagnato a piedi il 19% e in macchina il 70%. La diminuzione dell'autonomia di spostamento dei bambini è un fenomeno preoccupante, anche perché molte ricerche hanno evidenziato che l'acquisizione di conoscenza ambientale e influenzata dall'esperienza. Possiamo così sostenere che una così forte riduzione di autonomia nei bambini provoca gravi danni al loro sviluppo, da un punto di vista cognitivo, fisico e sociale. Ma la scomparsa dei bambini dalle strade della città costituisce un grave handicap anche per la città stessa. Ridare autonomia ai bambini, riportarli nelle strade e nelle piazze è probabilmente uno dei percorsi più sicuri per il recupero della città e per il suo sviluppo sostenibile.

### 3. Évaluation

#### Impacts pour les employés

- Dans la dernière enquête réalisée en mai 2005, les parts modales des déplacements domicile-travail se répartissaient comme suit (sachant que les bus « préexistants » étaient en place avant le PDE, et les bus « nouveaux » ont été mis en place avec le PDE) :



#### Impacts pour l'environnement

- Les résultats obtenus avec la mise en œuvre du projet montrent une réduction d'environ 800 conducteurs-solos par jour pour le trajet domicile-travail, soit une réduction quotidienne des émissions de CO<sub>2</sub> équivalente à 5 tonnes.

---

#### Sources :

- « *Mobility Management, le buone pratiche d'Italia* », Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i servizi Tecnici et Euromobility, 2006.
- « *La Mobilità sostenibile : l'esperienza di un'azienda di 4 500 dipendenti* », Ugo Cardamone et Emilio Tremolada, 2007.
- <http://www.euromobility.org>
- <http://www.provincia.milano.it>