

Plans de Déplacements d'Entreprise

**Enquête sur les pratiques des grandes
entreprises parisiennes**

Contact

Claude Bascompte
Président des Amis de la Terre France
paris@amisdelaterre.org



Rédacteurs

Amis de la Terre – Paris
Groupe Transports

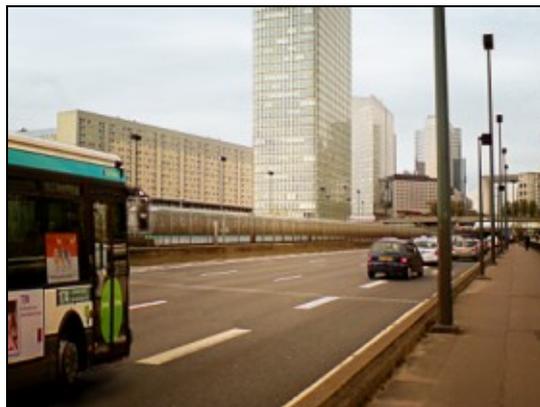
**Version définitive
Septembre 2008**

Sommaire

Introduction.....	3
I. Contexte.....	5
1 Urgence climatique et pollution de l'air : une prise de conscience par les entreprises s'impose.....	5
1 Les transports contribuent au changement climatique.....	5
2 Les transports contribuent à la pollution de l'air.....	6
3 Le PPA d'Ile de France oblige 150 grandes entreprises à adopter un PDE à partir de 2008.....	7
2 Le Plan de Déplacements Entreprise (PDE) : une solution de développement durable.....	10
1 PDE : définition et objectifs.....	10
2 Les avantages associés à la mise en place d'un PDE.....	10
3 La démarche de mise en oeuvre d'un PDE.....	12
4 Exemples de mises en oeuvre de PDE.....	12
3 La démarche proposée par les Amis de la Terre - Paris.....	15
1 Le choix des entreprises.....	15
2 Les règles de notation.....	15
3 Le système de pondération.....	16
4 Le calendrier de la campagne.....	17
II. Résultats.....	18
1 Le classement définitif.....	18
2 Les entreprises non classées.....	18
III. Analyse détaillée des réponses des entreprises.....	19
1 Axa.....	19
2 Banque de France.....	21
3 Banque Populaire.....	24
4 BNP Paribas.....	28
5 Caisse d'Epargne.....	31
6 Caisse des Dépôts.....	35
7 Carrefour.....	38
8 Dexia.....	41
9 EDF.....	44
10 Essilor.....	46
11 Lafarge.....	48
12 LVMH.....	51
13 Pernod Ricard.....	54
14 PPR.....	56
15 SNCF.....	58
16 Société Générale.....	61
17 Suez.....	65
18 Total.....	68
19 Vinci.....	70
IV. Recommandations des Amis de la Terre - Paris.....	72
1 Meilleure gestion des places de stationnement.....	72
2 Promotion des transports publics.....	72
3 Promotion du vélo.....	73
4 Promotion du covoiturage.....	73
5 Meilleure organisation des déplacements professionnels.....	74
6 Organisation pour mettre en oeuvre un PDE au sein de votre entreprise.....	74
Conclusion.....	75

Introduction

Un Plan de Déplacements Entreprise est une démarche qui permet aux entreprises, dans le cadre d'une réflexion globale sur tous leurs déplacements, de réduire l'usage des modes les plus polluants et émetteurs de gaz à effet de serre, notamment la voiture. Elle est prévue par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996, et une méthodologie a été mise au point par l'ADEME. Un arrêté de la DRIRE rendra les PDE obligatoires pour certaines entreprises en Ile de France courant 2008.



L'association "Les Amis de la Terre" considère cette démarche comme particulièrement intéressante et nécessaire pour les entreprises, car elle repose sur une démarche volontaire, participative et pédagogique, et, au delà de ses effets environnementaux bénéfiques, elle peut générer des économies importantes tant pour l'entreprise que pour les salariés.

Paris et sa proche banlieue réunissent de nombreux sièges de grandes entreprises ; c'est pourquoi la section parisienne des Amis de la Terre a souhaité conduire une campagne de sensibilisation et d'information sur les PDE, sous la forme d'un questionnaire portant sur les différentes pratiques de déplacement, qui a été envoyé à une sélection de grandes entreprises implantées sur Paris et sa proche banlieue.

L'objectif de ce questionnaire est multiple :

- recueillir des informations sur les pratiques de déplacement au sein des grandes entreprises de la région parisienne, et notamment de leur siège social
- au travers des questions posées, sensibiliser les entreprises aux différentes pratiques qui constituent la base d'un PDE (promotion des transports en commun et du vélo, réduction des places de parking et des autres facilités accordées à l'usage de la voiture, réduction des déplacements professionnels en avion)
- inciter les entreprises à se lancer dans un PDE (un PDE selon la méthodologie réglementaire, non une démarche "maison"), et à optimiser les déplacements au sein de leur siège social
- en touchant les sièges sociaux, les Amis de la Terre - Paris espèrent que les cadres dirigeants des grandes entreprises seront directement sensibilisés, expérimenteront eux-mêmes la démarche PDE, généraliseront cette démarche dans tous leurs établissements et donneront l'exemple par leur pratique à l'ensemble de leur salariés
- élaborer un classement, car la construction de notre questionnaire permet une appréciation chiffrée des différentes pratiques.

Pourquoi un classement ? Son objectif n'est pas de dénoncer des "mauvais élèves" ; en effet, les déplacements des hommes et des marchandises sont une nécessité de la vie des entreprises, et même souvent une des conditions de leur compétitivité. Pendant longtemps, accroître leur mobilité a donc été une préoccupation légitime. De plus, les prob-

lèmes liés au développement incontrôlé des déplacements et au changement climatique sont une préoccupation récente, bien que grave et urgente.

Nous souhaitons donc avant tout remercier vivement les entreprises qui ont accepté de répondre au questionnaire des Amis de la Terre – Paris. Elles font ainsi preuve d'une certaine transparence, et surtout d'un intérêt pour cette question d'optimisation "écologique" des déplacements.

Les entreprises qui ont obtenu une mauvaise note ne sont en aucun cas condamnables, mais disposent au contraire d'une marge d'amélioration importante : ce sont celles qui ont le plus de bénéfices à tirer de la réalisation d'un PDE et qui ont donc intérêt à s'y lancer.

Les bonnes notes révèlent les entreprises qui ont su prendre des initiatives intéressantes dans le domaine des déplacements, et qui ont pris une certaine avance sur ce sujet qui sera sans doute une priorité pour toutes les entreprises dans les années à venir.

Si notre action doit nous conduire à porter des critiques, elles iront donc aux entreprises qui n'ont pas accepté ou qui ont négligé de répondre : ce refus peut en effet être interprété comme un désintérêt pour la question des déplacements, pourtant fondamentale pour leur empreinte écologique et sans doute, à terme, pour leur compétitivité.

I. Contexte

1 Urgence climatique et pollution de l'air : une prise de conscience par les entreprises s'impose

Les transports contribuent au changement climatique

En 2007, le GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) et Al Gore se sont partagés le prix Nobel de la Paix «pour leurs efforts de collecte et de diffusion des connaissances sur les changements climatiques provoqués par l'homme et pour avoir posé les fondements pour les mesures nécessaires à la lutte contre ces changements.». Après une période de débats, le consensus scientifique quant à la réalité des changements climatiques d'origine humaine est maintenant solidement établi.

Dans son 4ème rapport (publié en 2007), le GIEC prévoit d'ici la fin du XXI^{ème} siècle une augmentation des températures (entre 1,8°C et 4°C) et une élévation du niveau moyen des mers (de 18 à 59 cm). Les toutes dernières analyses des scientifiques montrent que les hypothèses hautes sont à privilégier car les émissions de gaz à effet de serre (GES) continuent d'augmenter à un rythme soutenu. Les conséquences d'un tel changement sont mal connues mais certainement très graves.

Les nombreux impacts du changement climatique sur les systèmes naturels commencent à être constatés. Par exemple, la diminution importante du nombre d'espèces, que les scientifiques considèrent comme la sixième crise d'extinction d'espèces des temps géologiques, est amplifiée par le bouleversement du climat : acidité plus élevée de l'eau à cause du CO₂, perturbations des comportements saisonniers, etc. Les activités humaines sont la principale cause du changement climatique et le transport est la cause qui prend une part de plus en plus importante dans le rejet total de gaz à effet de serre.

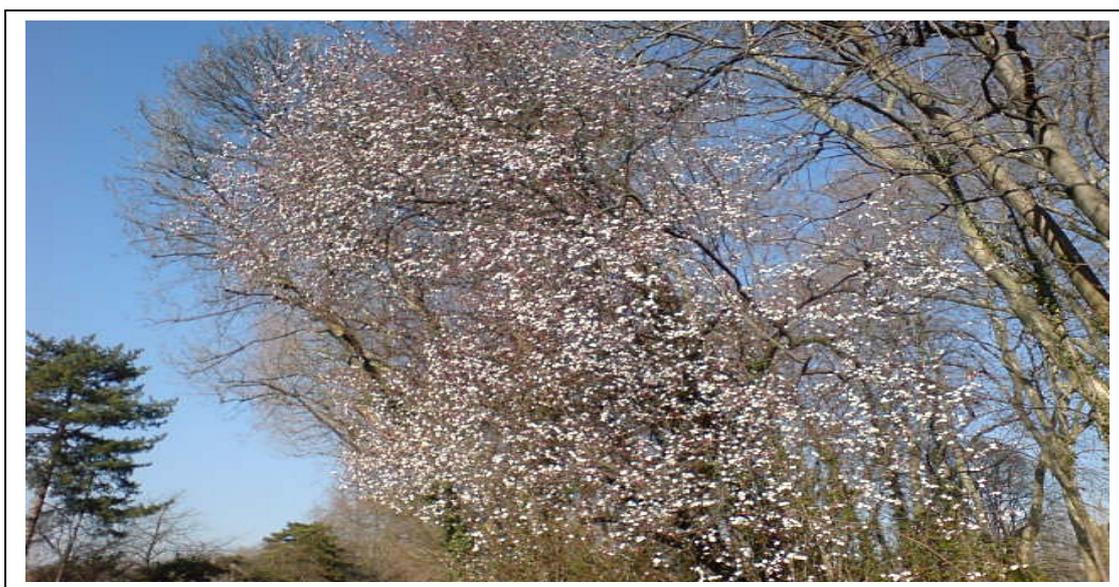


Figure I-1 Floraison précoce : un des effets du changement climatique qui fragilise les végétaux

En France, les transports sont responsables de près du tiers des émissions de CO₂. Leur part relative par rapport aux autres secteurs d'activité est en constante augmentation. En Ile de France, 35 millions de déplacements sont effectués chaque jour dont 11,4 millions de déplacements journaliers sont effectués dans un cadre professionnel.

Or, il est possible aujourd'hui d'inverser cette tendance qui nous conduit probablement à la catastrophe en adoptant des solutions respectueuses de l'environnement. La réalisation d'un PDE en est un excellent exemple !

Les transports contribuent à la pollution de l'air

La pollution de l'air peut être définie comme une altération de la qualité de l'air par une ou plusieurs substances ou particules présentes à des concentrations trop élevées ou des temps suffisants pour créer un effet toxique sur l'Homme et son environnement. Les véhicules à moteur, nombreux dans les villes, contribuent à la pollution de l'air.

La pollution atmosphérique a des effets nocifs sur la santé, à long terme et à court terme, y compris dans le cas de faibles concentrations de polluants dans l'air. A court terme, on note une augmentation rapide du nombre d'asthmatiques, des affections respiratoires (bronchiolites, rhino-pharyngites, etc.) et des irritations oculaires.

A long terme, les effets sont encore mal connus mais très inquiétants. L'augmentation régulière des «particules fines» est sans doute la plus préoccupante car leur composition chimique est très variable et évolue avec les technologies employées pour les véhicules. L'exposition dans la durée à ces particules favorise les cancers et les maladies cardio-vasculaires dans des proportions que l'on ignore encore.



Figure I-2 La Défense un jour de beau temps. Notez la couche de pollution à l'horizon. Plus de 150 000 personnes auront respiré cet air ce jour-là (Source : ladefense.fr).

Le PPA d'Ile de France oblige 150 grandes entreprises à adopter un PDE à partir de 2008.

Le préfet de région a signé le 7 juillet 2006 le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de la région Ile-de-France. Ce document réglementaire a pour but de créer les conditions nécessaires pour permettre aux parisiens de respirer à partir de 2010 un air conforme aux normes minimales fixées par la réglementation pour garantir la santé.

La Constitution, dans sa charte de l'environnement, précise en effet que « chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé », et le code de l'environnement, dans son article L220-1, fait état du « droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. »

Le PPA rassemble les informations nécessaires sur la pollution et ses origines en Ile-de-France, fixe les objectifs de réduction des émissions à atteindre pour rétablir la qualité de l'air, et énumère les principales mesures préventives et correctives devant être prises en vue de réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique, d'utiliser l'énergie de manière rationnelle et d'atteindre les objectifs fixés par le plan.

Ce plan montre qu'en Ile-de-France, les transports routiers représentent la plus grande source de pollution, et qu'il est indispensable de les réduire pour atteindre la qualité de l'air souhaitée. Il a néanmoins été critiqué par les Amis de la Terre Paris pour son manque d'ambition (seule la mesure concernant les PDE était reconnue utile). L'association a engagé un recours administratif contre ce plan pour qu'il soit amélioré, mais l'a perdu (suivre notamment le lien : <http://www.amisdelaterre.org/Lettre-ouverte-au-Prefet-de-Region.html>). La figure suivante nous a confortés dans notre position.

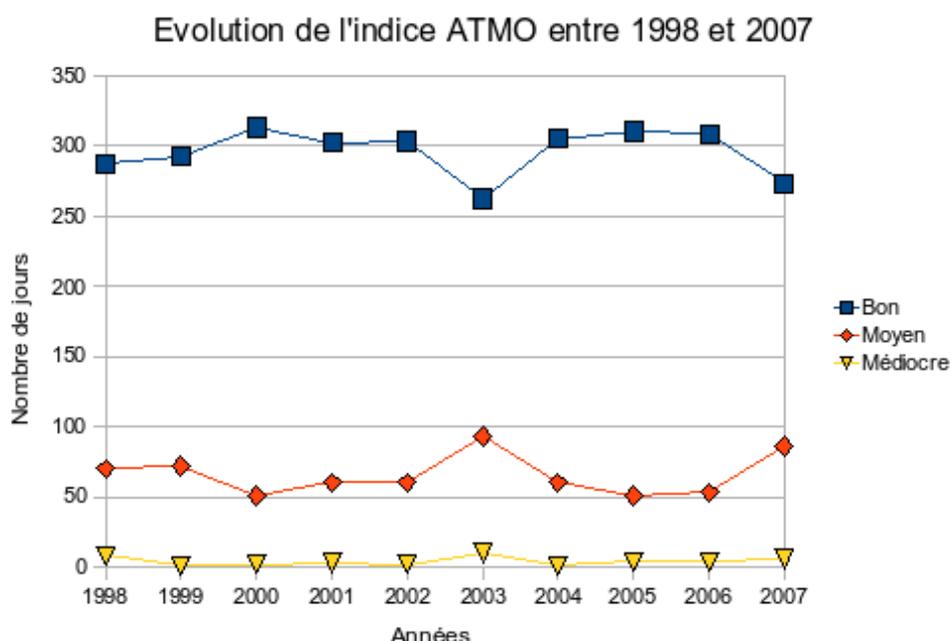


Figure I-3 Evolution de l'indice ATMO ces dix dernières années. Malgré les progrès techniques réalisés par les constructeurs automobiles et des normes anti-pollution de plus en plus sévères, cet indice stagne. Pire, notre atmosphère est à la merci d'une canicule (Source : AirParif).

La première mesure dite « réglementaire » fixée par le PPA, rend obligatoire à échéance 2008 l'engagement des 150 plus grands pôles générateurs de trafic de la région (grands établissements industriels ou tertiaires, zones d'activités, administrations) dans une démarche de Plan de Déplacements Entreprise.

Une étude engagée peu après la signature du PPA établit une liste indicative de 329 pôles générateurs de trafic dans laquelle le préfet sélectionnera prochainement les 150 entreprises qui devront obligatoirement s'engager dans des PDE. Les autres seront simplement incitées. L'ensemble de ces documents (PPA, étude et liste des présélections) sont consultables sur le site de la DRIRE Ile-de-France.

Cette démarche réglementaire qui se met en place en ce moment même montre bien que les PDE, à terme, deviendront une obligation pour toutes les entreprises. Il est par ailleurs à noter que, le PDE étant actuellement une démarche sans obligation de résultat, l'Etat envisage d'établir une méthode pour valider la qualité des PDE réalisés.

Les citoyens et la puissance publique commencent à prendre conscience des enjeux posés par le changement climatique et la pollution de l'air. Cette prise de conscience doit être relayée par les entreprises.

En Ile de France, 35 millions de déplacements sont effectués chaque jour dont 11,4 millions de déplacements journaliers sont effectués dans un cadre professionnel. Le bilan 2006 des déplacements établi par la Mairie de Paris indique que:

- 65% des déplacements Paris – Banlieue et 25% des déplacements Paris – Paris concernent les trajets domicile - travail et affaires professionnelles
- 50% des déplacements Paris – Banlieue et 15% des déplacements Paris – Paris (2,9 km en moyenne) sont réalisés en voiture ou 2 roues motorisés.

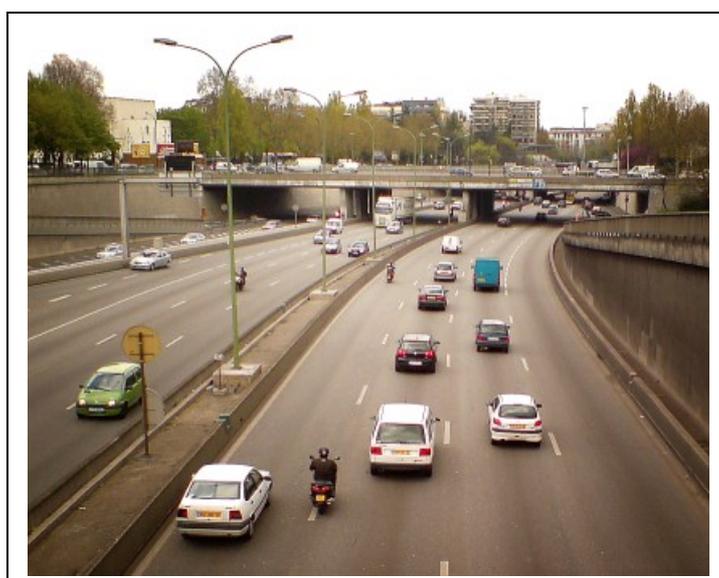


Figure I-4 Environ 150 véhicules sont passés 1 minute après la prise de cette photographie émettant au moins 22,5kg de CO₂, à cet endroit du périphérique (pendant une heure "creuse"). Sans compter les autres polluants (particules fines, NO_x, ...). Cette estimation se base sur les données de l'Ademe.

La réduction des déplacements domicile – travail en voiture individuelle contribuerait à la préservation du climat et à la réduction de la pollution de l'air.

C'est pourquoi nous incitons les entreprises à mettre en oeuvre rapidement des Plans de Déplacements Entreprises : démarches visant à promouvoir des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

2 Le Plan de Déplacements Entreprise (PDE) : une solution de développement durable

PDE : définition et objectifs

Un Plan de Déplacements Entreprise (PDE) est un plan d'actions en faveur de l'environnement et de la qualité de vie. L'enjeu d'un PDE est de modifier de façon durable les habitudes de déplacements des salariés d'une entreprise (trajets domicile - travail et déplacements professionnels). Les PDE peuvent concerner également les déplacements des clients, visiteurs, livreurs des établissements.

Un PDE constitue une démarche de développement durable visant à promouvoir des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle tels que le vélo, les transports en commun, le covoiturage, etc. et à limiter les besoins en déplacements (télétravail, création de services sur le site, etc.). Après une phase d'enquête, le PDE doit, en concertation avec tous les utilisateurs du site, proposer des actions pour limiter l'usage de la voiture des visiteurs et/ou des salariés pour leurs trajets personnels (domicile - travail) ou professionnels.

Le PDE contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre responsables du changement climatique tels que le dioxyde de carbone (CO₂) ainsi que les émissions de polluants nocifs pour la santé : composés organiques volatiles (COV), oxydes d'azote (NO_x), monoxyde de carbone (CO), etc. En cela, ces démarches sont fortement soutenues par l'ADEME et les collectivités locales via les conseils en mobilité (consulter le guide « réaliser un PDE » de l'ADEME - www.ademe.fr).

Enfin, le PDE, en tant que projet d'entreprise est une démarche particulièrement fédératrice qui peut générer des économies financières aussi bien pour l'employeur que pour les salariés.

Les avantages associés à la mise en place d'un PDE

La mise en place d'un plan de mobilité peut générer de nombreux avantages pour l'entreprise :

- valorisation de l'image : contribution active à un meilleur environnement et promotion d'une meilleure image de l'entreprise (citoyenne, écologique, respectueuse de l'environnement)
- économies financières : réduction des défraiements kilométriques et autres frais de transport, limitation des coûts générés par les places de stationnement (la location d'une place de stationnement en centre ville coûte environ 900€ en moyenne), diminution des charges de propriété foncière et des coûts de maintenance, possible reconversion de l'espace de stationnement en espace de production, gain de places de parking pour les réserver aux visiteurs, clients, fournisseurs, etc.
- réduction du nombre d'accidents durant la navette domicile/travail, avec des conséquences sur les coûts et les congés maladies (la durée moyenne d'arrêt de travail pour un accident lié à un déplacement est de 2 mois). La réduction du nombre d'accidents du travail a une incidence directe sur les cotisations "accidents du travail" des entreprises de plus de 200 salariés, puisque celles-ci sont calculées

sur la base des performances de l'entreprise lors des 3 dernières années (la "tarification individuelle" du régime Accident du Travail)

- meilleure accessibilité du site (adaptation possible des horaires / trajets de transports en commun en fonction des besoins de l'entreprise)
- réponse à apporter aux interrogations des agences de notation sur les pratiques environnementales de l'entreprise
- intégration du projet dans sa politique environnementale (éventuellement en vue d'une certification iso 14000)
- réponse à une demande citoyenne
- meilleures relations avec les habitants du quartier grâce à la réduction de la pression sur le stationnement et du bruit
- meilleur climat social : regroupement des salariés autour d'un projet fédérateur, renforcement de la culture d'entreprise en la fondant sur la coopération
- un plan de mobilité rend la délocalisation d'employés plus acceptable en leur fournissant des facilités de transport.

Les avantages pour le salarié sont :

- réduction de la fatigue et du stress liés aux déplacements en voiture (moins de retards)
- réduction des risques d'accident (57% des accidents du travail sont des accidents mortels dus à la circulation)
- réduction des frais de transport (c'est éventuellement une voiture en moins au foyer, prise en charge par l'entreprise d'une partie de coût de l'abonnement en transports en commun). Un automobiliste habitant à 20 km de son lieu de travail dépense 3000 €/an pour aller travailler
- attitude citoyenne
- amélioration de la qualité de vie
- choix plus large de modes de déplacement.

Les avantages pour la collectivité sont :

- réduction des nuisances liées aux déplacements mécanisés : émissions de CO₂, congestion, pollution, bruit, accidents de la route (la pollution atmosphérique générée par les transports a un impact de 3 milliards d'euros sur la santé)
- meilleure intégration des entreprises dans les politiques des collectivités locales
- attraction de nouvelles entreprises
- fidélisation des habitants aux transports en commun.

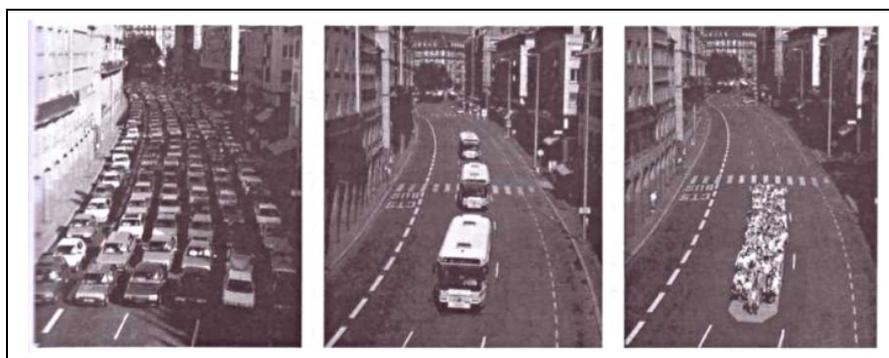


Figure I-5 Une même rue occupée par 180 automobiles, 3 bus et 1 tramway

La démarche de mise en oeuvre d'un PDE

- réalisation des diagnostics d'accessibilité au site et de mobilité des salariés : l'élaboration d'un PDE passe par une enquête sur les pratiques de déplacements des collaborateurs : trajets domicile - travail et déplacements professionnels. Quelles sont les pratiques actuelles de déplacements des collaborateurs ? Qu'est-ce qui motive leurs choix pour la voiture, le métro ou le vélo ? A quelles conditions utiliseraient-ils les transports publics ? Comparaison des temps de trajet du domicile au lieu de travail selon les modes de transport
- création d'un comité de pilotage (porteur du projet PDE) et constitution de groupes de travail thématiques (transports en commun, covoiturage, vélo, etc.)
- définition du projet PDE (objectifs, moyens, résultats attendus)
- mise en place du PDE, suivi et animation.

Exemples de mises en œuvre de PDE

Des PDE ont déjà été mis en place dans différentes entreprises et par des établissements publics comme les conseils régionaux d'Île-de-France. Ci-après les exemples réussis de l'Institut Gustave Roussy à Villejuif et de ST Microelectronics à Grenoble.

L'Institut Gustave Roussy (IGR) de Villejuif, premier centre européen de lutte contre le cancer

Suite à des besoins de développement du centre, un PDE a été adopté pour améliorer une situation de transport déjà difficile. Depuis la mise en place du PDE, les employés adoptent plus massivement les transports en commun, diminuent leur temps de trajet domicile - entreprise, réalisent des économies et le développement du centre fût possible.

L'Institut Gustave Roussy (IGR) est le 1^{er} centre européen de lutte contre le cancer et aussi le seul hôpital au monde possédant un centre de pédiatrie oncologique. 2500 personnes travaillent sur le site de Villejuif dans le Val de Marne. La mission de l'institut est de soigner les personnes atteintes de cancer, de chercher et de mettre au point des thérapies nouvelles, de diffuser les connaissances dans les communautés médicales et scientifiques, françaises et internationales.

En 2000, l'IGR a souhaité développer ses activités de consultation. Cela nécessitait la construction d'un nouveau bâtiment et le recrutement de personnel. A l'époque, 4300 personnes se rendaient quotidiennement à l'IGR, générant un flux de circulation difficilement absorbé par le centre et les alentours. Le site, situé près de Paris, est mal desservi par les transports en commun. Cela induit des retards fréquents dus à la recherche de place de stationnement et une plus grande tension des employés. Cette situation rend encore plus délicate le recrutement, déjà difficile, de nouveau personnel hospitalier. Le développement de l'institut ne pouvait se faire sans une réorganisation des déplacements. La direction a donc décidé de mettre en place un PDE, avec l'aide de l'ADEME.

Quelques solutions adoptées :

- création d'une navette de bus reliant le RER B

- mise en place d'un système de covoiturage contrôlé
- un point info sur les moyens d'accès au site, en promouvant les transports alternatifs.

Depuis le lancement du PDE en 2000, l'utilisation des véhicules personnels a fortement diminué au profit des transports en commun, d'où des retards moindres, des temps de trajet domicile - entreprise réduits et des économies réalisées par les salariés. Le PDE a également et surtout permis le développement du centre, puisque le nouveau bâtiment nécessaire a pu être construit. C'est ainsi que l'IGR a depuis étendu ses offres de service.

ST Microelectronics - Site de Grenoble

Figurant parmi les plus grands fabricants mondiaux de semi-conducteurs, ST Microelectronics est un leader mondial pour le développement et la réalisation de solutions sur silicium destinées à un grand nombre d'applications.

Le site ST Microelectronics de Grenoble, compte actuellement près de 2000 personnes, dont 75% d'ingénieurs et cadres. Il est l'un des acteurs stratégiques de la vie économique locale. Situé sur le «Polygone Scientifique», il représente une implantation de 43 000 m² dont 8000 m² de salles blanches et de laboratoires. Dès le début des années 90, le PDG de l'époque avait mis en avant une volonté forte de travailler dans le respect de l'environnement.

Le site ST Microelectronics de Grenoble devait faire face à une congestion chronique de la circulation à ses alentours. De plus, en 2000, de nouvelles embauches (500) ont du être réalisées, mais étaient rendues difficiles du fait du manque de place sur le site et de la congestion de la circulation. La Direction des Ressources Humaines (DRH) a donc mis en place un PDE en 2000. Il en a résulté, entre autres, un gain de place ainsi qu'une meilleure gestion des accès aux sites et une meilleure relation avec la direction.

Les différents constats de la DRH du site :

- 60 % des salariés ST Grenoble habitent dans l'agglomération. Il existe donc un fort potentiel d'utilisation bus, tram & vélo
- 40 % de la consommation d'énergie du site est due aux déplacements quotidiens du personnel
- près de 80 % des salariés viennent seuls en voiture au travail. Donc, au moins 8 fois sur 10, recruter un salarié, c'est recruter aussi sa voiture
- aux heures de pointes, la congestion de la circulation sur les routes d'accès au site est une vraie gêne pour les salariés
- utilisation moyenne du site par personne: 2 m² de terrain occupé au sol (compte tenu des constructions en étages)
- utilisation moyenne du site par voiture : 20 à 25 m² de terrain au sol (espaces de stationnement et de desserte)

Conclusion : une voiture est-elle dix fois plus utile qu'une personne pour le développement du site ?

Quelques solutions adoptées :

- la mise en place dès l'inauguration du PDE en septembre 2000 d'une navette gratuite entre la gare et le site, reprise depuis par le transporteur local ("un moyen de transport pratique et gratuit capte nécessairement l'intérêt")
- la distribution aux cyclistes d'un kit vélo complet (les jours de pluie, 300 ponchos jaunes arrivent sur le site, connus par tous les employés)
- prise en charge par ST du taxi ou du bus pour un cycliste en cas de besoin imprévu ou d'intempérie importante
- une aide substantielle sur les abonnements. L'intention est d'accompagner sensiblement chaque salarié qui privilégie l'utilisation des tramways & bus pour ses déplacements. La participation ST s'élève jusqu'à 80 % de l'abonnement mensuel ou annuel. Un salarié peut ainsi utiliser tramways et bus, 7 jours sur 7, à tout moment, pour à peine plus de 60 Euros par an. De plus ST participe financièrement pour l'utilisation des lignes de cars suburbaines ou des lignes de chemin de fer (SNCF), et ce jusqu'à 80 % du coût de l'abonnement.
- une vraie dynamique et la création du poste "chef de projet PDE"
- développement des services de proximité (service postal pour l'expédition des lettres personnelles; déploiement d'un kiosque d'accès administratifs internet pour joindre d'une borne ST ou de son poste de travail les principales administrations; mise à disposition d'un service de billetterie TAG (bus et tram), ...)

Résultats :

- moins de bouchons pour arriver (bus, vélos)
- salariés moins stressés, donc plus efficaces, qui partent souvent moins tard (à cause du bus, de la nuit, du train) et sont donc mieux dans leur peau
- une relation différente avec la direction via ce projet qui est positif pour le salarié et sans contrainte réelle (un projet qui touche la personne dans sa vie privée et qui est malgré tout géré par l'entreprise)
- moins de places de parking, donc plus de places pour accueillir les collaborateurs. Donc pas besoin d'acheter de terrains supplémentaires. En 2000, 20% des salariés utilisaient les transports alternatifs. 4 ans et demi après, 50% des salariés les utilisaient, dépassant ainsi les objectifs du groupe de travail chargé de la mise en place du PDE.

3 La démarche proposée par les Amis de la Terre - Paris

Le choix des entreprises

La campagne de promotion des Plans de Déplacements Entreprise (PDE) menée par les Amis de la Terre - Paris concerne de grandes entreprises françaises, publiques ou privées car :

- le nombre de salariés concernés est important donc les actions réalisées peuvent avoir un impact positif sur la réduction des gaz à effet de serre
- en nous adressant aux sièges sociaux, notre démarche vise l'essaimage au sein des établissements des différents groupes
- la mise en œuvre de PDE peut contribuer à renforcer l'image d'exemplarité environnementale qu'elles véhiculent déjà dans leur communication institutionnelle.

Toutes les entreprises ciblées ont un établissement à Paris ou dans la proche banlieue (en particulier la Défense) car il s'agit du périmètre d'action des Amis de la Terre - Paris.

Les règles de notation

La notation des réponses au questionnaire envoyé à ces entreprises se base sur les règles suivantes :

- chaque question au sein d'un thème et chaque thème du questionnaire a un niveau de pondération (de 1 à 3) selon son impact sur les habitudes de déplacement des salariés. Plus une question ou thème permettra de réduire les émissions, plus son poids sera important dans la note finale (voir tableau ci-après).
- les notes attribuées à chaque question vont de 0 à 3 et tiennent compte du commentaire associé à la réponse (si des arguments ou éléments chiffrés vont en appui de la réponse) :
 - ne sait pas ou non envisagé = 0
 - envisagé = 1
 - à l'étude = 2
 - ok = 3
- s'il n'y a pas de commentaires ou s'il n'est pas jugé suffisamment argumenté, un point au moins est retiré.
- A la première question du dernier bloc (« connaître l'existence de la démarche PDE »), la note vaut 0 ou 1 selon que la réponse est respectivement « non » ou « oui ».
- A la dernière question du dernier bloc (« s'engager dans une telle démarche d'ici fin 2008 »), les notes attribuées vont de 0 à 3 et tiennent compte du commentaire associé à la réponse (si des arguments ou éléments chiffrés vont en appui de la réponse) :
 - Un ou des PDE ont été mis en place ou la mise en place est à un stade avancé, avant fin 2008 = 3
 - L'Ademe a été contactée ou engagement à en mettre un en place avant fin 2008 = 2

- Réflexion en cours = 1
- La réponse donnée est « non » ou les mesures ne correspondent pas à une véritable démarche PDE = 0

Remarques :

- la question «partager des places de stationnement entre plusieurs sociétés» s'est révélée ambiguë dans sa formulation et n'a donc pas été notée
- les entreprises qui n'ont pas répondu au questionnaire sont notées 0.

Le système de pondération

THEME	QUESTION	PONDERATION
Meilleure gestion des places de stationnement		2
	réduire le nombre de places de stationnement	2
	revoir les critères d'attribution pour les rendre plus sélectifs	1
	rendre payantes les places de stationnement	3
	<i>partager des places de stationnement entre plusieurs sociétés</i>	<i>non notée</i>
	autres mesures	1
Promotion des transports publics		1
	vendre des tickets au sein de l'entreprise	1
	attribuer une aide financière au-delà de la ½ carte orange	2
	informer et organiser des actions promotionnelles	1
	autres mesures	1
Promotion du vélo		2
	faciliter et sécuriser l'arrivée et le stationnement des vélos	3
	mettre à disposition des douches et vestiaires	3
	mettre à disposition une flotte de vélos pour les déplacements professionnels	1
	mettre à disposition un garage pour entretien – réparation	2
	attribuer une aide financière	1
	organiser des actions promotionnelles au sein de l'entreprise	2
	autres mesures	1
Promotion du co-voiturage		1
	faciliter les recherches de partenaires (sites intranet)	2
	attribuer une aide financière	2
	réserver des places de stationnement	2
	autres mesures	1
Meilleure organisation des déplacements professionnels		3
	réduire le nombre de voitures de société individuelles	3
	interdire l'usage des voitures de société à titre privé ou pour les déplacements domicile – travail	3
	promouvoir les modes alternatifs de déplacement	1
	choisir des véhicules «propres» lors des renouvellements de parcs automobiles	1
	ne plus offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature	3
	choisir le train plutôt que l'avion pour les déplacements professionnels	3
	privilégier les visioconférences ou conférences téléphoniques aux déplacements	3
	autres mesures	1
Plan de Déplacements Entreprise		3
	connaître l'existence de la démarche PDE	1
	s'engager dans une telle démarche d'ici fin 2008	1

La note maximale pouvant être obtenue est **330**.

Le calendrier de la campagne

Les questionnaires ont été envoyés aux entreprises en juin 2007. Les réponses ont été exploitées d'octobre 2007 à février 2008.

Une version provisoire du rapport a été envoyée en mai 2008 à chaque entreprise pour que chacune d'elle puisse nous adresser leurs remarques avant la publication officielle du rapport.

Le rapport définitif avec le classement des entreprises notées sera publié en septembre 2008, à l'occasion de la semaine européenne de la mobilité.

II. Résultats

1 Le classement définitif

CLASSEMENT	ENTREPRISE	NOTE sur 330	NOTE sur 20
1	EDF	239	14
2	Banque Populaire	171	10
Moyenne : 165			
3	Carrefour	147	9
4	Banque de France	146	9
5	Société Générale	141	9
6	Suez	140	8
7	Lafarge	130	8
8	Axa	124	8
9	Caisse d'Epargne	118	7
10	Dexia	117	7
11	Vinci	104	6
12	Essilor	102	6
13	BNP Paribas	85	5
14	LVMH	83	5
15	SNCF	76	5
16	Caisse des Dépôts	73	4
17	PPR	66	4
18	Total	55	3
19	Pernod Ricard	40	2

2 Les entreprises non classées

Les entreprises suivantes n'ont pas répondu. La note 0 leur a été attribuée.

Accor	0
AGF	0
Air Liquide	0
Alcatel-Lucent	0
Alstom	0
Bouygues	0
Capgemini	0
Casino	0
Crédit Agricole	0
Danone	0
France Telecom	0
Gaz de France	0
Lagardère	0
L'Oreal	0
PSA Peugeot Citroën	0
Publicis Groupe	0
Renault	0
Saint-Gobain	0
Sanofi Aventis	0
Thalès	0
Vivendi Universal	0

III. Analyse détaillée des réponses des entreprises

1 Axa

Sites concernés : principalement Nanterre (4000 collaborateurs), autres sites : St Lazare, Marly le Roi, Val de Fontenay

Note globale après pondération : 124

Commentaire global sur les réponses au questionnaire : AXA répond principalement sur son site de Nanterre où il semble que l'implantation, à proximité d'une grande gare RER, facilite l'optimisation des déplacements. Nous notons un certain intérêt pour développer les modes de transports peu générateurs de gaz à effet de serre et de polluants. Toutefois, il existe certainement des marges de progrès importants, et un PDE sur les différents sites permettrait d'aller au bout de la démarche.

QUESTION	REPONSE D'AXA	COMMENTAIRE des AT - PARIS	NOTE
Meilleure gestion des places de stationnement		Le site de Nanterre bénéficie de transports en commun efficaces et de fait, les places de parking sont réduites mais des chiffres auraient été bienvenus. Il est en effet toujours possible d'agir sur les places existantes.	4 (x2)
réduire le nombre de places de stationnement	ok. Les places sont limitées sur notre nouveau site de Nanterre du fait de l'accessibilité par le RER A.	la réponse est jugée satisfaisante mais il manque des éléments chiffrés.	2 (x2)
revoir les critères d'attribution pour les rendre plus sélectifs	ok.	aucune précision n'est apportée.	0 (x1)
rendre payantes les places de stationnement	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
autres mesures	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion des transports publics		Il semble qu'un effort particulier soit fait pour inciter les salariés de l'entreprise à utiliser de préférence les transports en commun à travers des choix d'implantation.	9 (x1)
vendre des tickets au sein de l'entreprise	ok. Sur notre siège de Nanterre, cette prestation est assurée par notre conciergerie au tarif public.	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x1)
attribuer une aide financière au-delà de la ½ carte orange	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
informer et organiser des actions promotionnelles	l'entreprise a joué le rôle d'intermédiaire pour promouvoir la carte Navigo auprès des collaborateurs et gérer les dossiers d'adhésion.	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x1)
autres mesures	dans nos choix d'implantation d'immeubles, nous privilégions l'accessibilité en transports en commun (nouveau siège de Nanterre, futur bâtiment de Val de Fontenay).	c'est effectivement une politique très favorable à l'optimisation des déplacements professionnels.	3 (x1)
Promotion du vélo		Des places pour les vélos et des douches existent mais il n'apparaît pas de politique orientée particulièrement en faveur du déplacement en vélo.	15 (x2)
faciliter et sécuriser l'arrivée et le stationnement des vélos	ok. Un parking à vélos couvert est disponible sur notre nouveau siège et sur certains sites non urbains (Nanterre 50 vélos dispo et option de 50 supplémentaires, 31 places utilisées / St Lazare : ratelier à vélos, fréquentation de 10 vélos par jour pour 1200 collaborateurs).	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x3)
mettre à disposition des douches et vestiaires	ok.	aucune précision n'est apportée.	2 (x3)
mettre à disposition une flotte de	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)

vélos pour les déplacements professionnels			
mettre à disposition un garage pour entretien - réparation	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
attribuer une aide financière	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
organiser des actions promotionnelles au sein de l'entreprise	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
autres mesures	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion du co-voiturage		Il est dommage que l'étude n'ait pas débouché sur une expérimentation et soit restée à un constat d'échec.	2 (x1)
faciliter les recherches de partenaires (sites intranet)	ok. Un test réalisé lors d'une enquête sur les habitudes de transport a donné les résultats suivant : environ 10% des collaborateurs sont intéressés et il y a une disparité province/Paris (province majorité de places à offrir ; Paris, majorité de places à prendre, donc inadéquation entre l'offre et la demande).	l'entreprise a certes étudié la question mais ne semble pas vouloir persévérer et émet des explications peu convaincantes.	1 (x2)
attribuer une aide financière	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
réserver des places de stationnement	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
autres mesures	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Meilleure organisation des déplacements professionnels		Ce chapitre est relativement bien pris en compte sauf en ce qui concerne les véhicules de société.	22 (x3)
réduire le nombre de voitures de société individuelles	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
interdire l'usage des voitures de société à titre privé ou pour les déplacements domicile - travail	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
promouvoir les modes alternatifs de déplacement	ok. C'est la promotion des transports en commun qui est faite.	les commentaires manquent ; mais en reprenant les réponses précédentes, nous pouvons considérer que l'entreprise a une bonne politique du fait du choix d'implantation de son siège et de la vente de tickets.	2 (x1)
choisir des véhicules «propres» lors des renouvellements de parcs automobiles	ok. Actuellement, la priorité est donnée au diesel avec filtres à particules (moins d'émission de CO ₂). Il est expérimenté l'utilisation de la Toyota Prius, adaptée à la ville, en vue d'une intégration dans la flotte en 2008.	cette préoccupation semble présente au sein de l'entreprise ; néanmoins, nous précisons que le diesel avec filtres à particule améliore les émissions de polluants mais pas de gaz à effet de serre.	2 (x1)
ne plus offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
choisir le train plutôt que l'avion pour les déplacements professionnels	la règle en vigueur est la suivante: "le transport aérien est admis pour des parcours supérieurs à 500 km, sous réserve que cette destination française ou étrangère ne soit pas desservie par le TGV".	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x3)
privilégier les visioconférences ou conférences téléphoniques aux déplacements	ok. Tous nos sites sont équipés de salles de visioconférence. Nous venons d'installer un système qui permet aux participants d'une conférence téléphonique de visualiser sur leur ordinateur une présentation qui défile au rythme de la conférence.	la solution est intéressante et il y a un souci d'innovation dans ce domaine.	3 (x3)
autres mesures	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Plan de Déplacements Entreprise			3 (x3)
connaître l'existence de la démarche PDE	oui		1 (x1)
s'engager dans une telle démarche d'ici fin 2008	cette démarche en cours sur l'un de nos établissements (Marly le Roi) où nous avons installé des équipes auparavant basées à Versailles.	la réponse suscite des questions : pourquoi sur ce site de Marly ? dans le cadre d'un accompagnement du déplacement de salariés ? Cela peut laisser penser que l'entreprise considère la démarche PDE comme un outil d'accompagnement de changement d'implantation et non d'amélioration des sites bien implantés.	2 (x1)

2 Banque de France

Sites concernés : Siège 39 rue Croix des Petits Champs 75001 PARIS

Note globale après pondération : 146

Commentaire global sur les réponses au questionnaire : La perspective de mise en œuvre d'un PDE en 2008 est à saluer et permettra de développer des axes peu explorés au vu du questionnaire, en particulier sur l'offre de stationnement tant des véhicules que des vélos, sur la promotion des transports publics et sur la ré-orientation des déplacements professionnels.

QUESTION	REPOSE DE BANQUE DE FRANCE	COMMENTAIRE des AT - PARIS	NOTE
Meilleure gestion des places de stationnement		Les réponses formulées sur ce chapitre montrent que c'est une préoccupation de la Banque de France.	9 (x2)
réduire le nombre de places de stationnement	ok. Un parking privé d'entreprise d'une capacité limitée est mis en place. Il est prévu d'en réexaminer les conditions d'accès. Néanmoins, son accès est d'ores et déjà prioritairement réservé aux personnes handicapées ou aux salariés travaillant en horaires décalés (activités Euro-système notamment). D'une part, le nombre de places de stationnement est déjà très réduit proportionnellement à l'effectif du siège (4500 agents), soit 6,11 % de places de parking (275 places pour les voitures) et 58 places pour les motos et scooters. D'autre part, l'accès au parking voitures est strictement établi et réservé essentiellement aux véhicules de service (30), aux personnes le nécessitant pour raisons médicales et aux personnes sur des fonctions spécifiques soumises à des contraintes opérationnelles du fait de leur mission (ex : agents à horaires décalés, personnel de sécurité).	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x2)
revoir les critères d'attribution pour les rendre plus sélectifs	ok. Ceci est mis en œuvre.	la réponse est jugée satisfaisante au vu de la réponse précédente.	3 (x1)
rendre payantes les places de stationnement	envisagé pour 2008. Les mesures en vigueur à la Banque de France se situent en amont. Le nombre très restreint de places disponibles est à l'origine notamment d'une politique d'accès au parking restrictive, privilégiant les agents à horaires particuliers ou à mobilité réduite.	nous considérons que cette mesure n'est pas encore envisagée.	0 (x3)
autres mesures	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion des transports publics		Peu d'effort particulier ne semble entrepris par la Banque de France pour promouvoir les transports en commun.	1 (x1)
vendre des tickets au sein de l'entreprise	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
attribuer une aide financière au-delà de la ½ carte orange	non envisagé. Une telle mesure pourrait être étudiée à l'issue du diagnostic PDE en cours.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
informer et organiser des actions promotionnelles	ok. Des actions sont mises en œuvre concernant les déplacements professionnels des salariés pour lesquels il existe une "agence" intégrée afin de réserver les billets de voyages. Cet axe est envisagé dans le cadre de la communication sur le PDE, il est prévu d'abord lors de la semaine européenne de la mobilité avec la promotion du questionnaire d'accessibilité, et ensuite lorsque les plans d'actions seront mis en place.	nous considérons que cette mesure est envisagée.	1 (x1)
autres mesures	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)

Promotion du vélo		Des efforts sont à noter sur ce chapitre mais il semble que l'offre de stationnement pour les vélos est encore insuffisante.	16 (x2)
faciliter et sécuriser l'arrivée et le stationnement des vélos	ok. Un garage sécurisé et fermé existe pour les vélos, mais la capacité d'accueil est à revoir éventuellement. Des travaux de rénovation et d'extension du parking à vélos ont été effectués en avril 2008, permettant de passer à une capacité de 66 places (contre moins d'une trentaine auparavant).	la réponse est jugée satisfaisante même si le nombre de places reste limité au regard du nombre de salariés.	3 (x3)
mettre à disposition des douches et vestiaires	non envisagé, du fait de la proximité domicile - travail des usagers du vélo. Une telle mesure pourrait être étudiée à l'issue du diagnostic PDE en cours, notamment si des agents habitant dans un périmètre plus éloigné s'intéressaient à ce mode de transport.	nous considérons que cette mesure n'est pas encore envisagée.	0 (x3)
mettre à disposition une flotte de vélos pour les déplacements professionnels	ok. Cela doit être étudié en 2008 dans le cadre du PDE Banque de France avec l'idée d'un abonnement à Vélib' ; mais le nombre de déplacements à vélos est très faible. En effet, la Banque privilégie largement depuis quelques années la visioconférence.	la réponse est jugée assez satisfaisante grâce à l'offre d'abonnements Velib'.	2 (x1)
mettre à disposition un garage pour entretien – réparation	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
attribuer une aide financière	envisagé pour 2008 à travers la réalisation d'une étude. Cette mesure pourrait être proposée à l'issue du diagnostic PDE en cours.	la réponse est jugée satisfaisante.	1 (x1)
organiser des actions promotionnelles au sein de l'entreprise	envisagé pour 2008 mais à l'étude. Ceci est prévu dans le cadre de la communication sur le PDE : d'abord lors de la semaine européenne de la mobilité avec la promotion du questionnaire d'accessibilité, et ensuite lorsque les plans d'actions seront mis en place.	la réponse est jugée assez satisfaisante.	2 (x2)
autres mesures	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion du co-voiturage		Le covoiturage n'est pas un axe fort à la Banque de France qui pourrait cependant constituer un outil de changement dans le comportement des salariés utilisant leur voiture individuelle actuellement.	2 (x1)
faciliter les recherches de partenaires (sites intranet)	envisagé pour 2008. Des réflexions sont menées en interne.	la réponse est jugée satisfaisante mais des précisions sont nécessaires.	1 (x2)
attribuer une aide financière	non envisagé. Une telle mesure pourrait être étudiée à l'issue du diagnostic PDE en cours.	nous considérons que cette mesure n'est pas encore envisagée.	0 (x2)
réserver des places de stationnement	non envisagé. Le déplacement en transports en commun est privilégié. Le co-voiturage ne serait encouragé que jusque vers des "parkings de rabattement". Une telle mesure pourrait être étudiée à l'issue du diagnostic PDE en cours, soit en faisant appel à une "centrale" de covoiturage, soit en partenariat avec d'autres entreprises proches géographiquement.	nous considérons que cette mesure n'est pas encore envisagée.	0 (x2)
autres mesures	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Meilleure organisation des déplacements professionnels		Des projets sont à l'étude donc il y a peu de réalisations, hormis les visioconférences.	27 (x3)
réduire le nombre de voitures de société individuelles	ok. Cela est déjà mis en oeuvre mais pourrait le cas échéant être encore poursuivi à la marge.	la réponse est jugée satisfaisante avec des marges de progrès à réaliser.	2 (x3)
interdire l'usage des voitures de société à titre privé ou pour les déplacements domicile - travail	envisagé pour 2008-2009. Une étude est à mener pour réduire ces utilisations qui ne relèvent que de quelques situations isolées.	la réponse est jugée assez satisfaisante.	1 (x3)
promouvoir les modes alternatifs de déplacement	envisagé pour 2008, en lien avec la réponse ci-dessus. Une telle mesure pourrait être étudiée à l'issue du diagnostic PDE en cours.	la réponse est jugée assez satisfaisante.	1 (x1)
choisir des véhicules «propres» lors	envisagé en 2007. Les émissions de CO ₂ sont prises en compte parmi	la réponse est jugée satisfaisante.	2 (x1)

des renouvellements de parcs automobiles	les critères d'achat dans le cadre de la politique d'achats éco-responsable de la Banque. Un véhicule de ce type vient d'être testé. Ses performances globales ont été appréciées.		
ne plus offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature	envisagé pour 2008, est à l'étude dans le cadre du PDE. Cet avantage n'est accordé qu'à un nombre extrêmement restreint de personnes. La fourniture d'un véhicule existe également lorsque la fonction de l'agent l'exige. Les missions ponctuelles nécessitant un véhicule sont assurées avec une flotte mutualisée restreinte.	la réponse n'est pas jugée assez satisfaisante.	1 (x3)
choisir le train plutôt que l'avion pour les déplacements professionnels	envisagé pour 2008. L'idée est de limiter strictement les déplacements par avion aux voyages dont la durée est supérieure à 5 h en train.	la réponse est assez satisfaisante même si ce n'est pas encore mis en place.	1 (x3)
privilégier les visioconférences ou conférences téléphoniques aux déplacements	ok. Ce système est déjà largement mis en œuvre. Cette offre informatique collaborative fait l'objet en 2008 d'une diffusion encore plus large par les services informatiques aux unités.	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x3)
autres mesures	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Plan de Déplacements Entreprise			4 (x3)
connaître l'existence de la démarche PDE	oui. Très bonne connaissance. Le lancement d'un PDE est acté. Son élaboration devrait être terminée d'ici à fin 2008.	ok	1 (x1)
s'engager dans une telle démarche d'ici fin 2008	oui. La démarche PDE est lancée depuis mai dernier avec l'aide d'une société de conseil spécialisée extérieure. Le pré diagnostic est en cours de finalisation, et le diagnostic va démarrer prochainement.	l'entreprise est félicitée.	3 (x1)

3 Banque Populaire

Sites concernés : Le Ponant de Paris - 5, rue Leblanc - 75511 PARIS CEDEX 15 (et Rives de Paris – BRED – Crédit Coopératif – Natixis)

Note globale après pondération : 171

Commentaire global sur les réponses au questionnaire : La démarche PDE semble être activée dans le groupe. Des actions sont déjà en place, beaucoup en projets, notamment concernant les transports en commun et le vélo. Des efforts restent à faire sur le covoiturage et sur la place accordée à la voiture dans la rémunération et le prestige des employés.

QUESTION	REPONSE DE BANQUE POPULAIRE	COMMENTAIRE des AT - PARIS	NOTE
Meilleure gestion des places de stationnement		Des efforts ont été accomplis par Banque Populaire, notamment au niveau de la réduction des places disponibles. Ces actions sont à encourager et à généraliser dans les autres sites du groupe.	7 (x2)
réduire le nombre de places de stationnement	ok. La Banque Populaire Rives de Paris et Natixis ont réduit les places de stationnement disponibles, passant notamment de 800 à 120 pour Rives de Paris. Cette banque envisage par ailleurs de partager des places avec d'autres sociétés.	la réponse est jugée satisfaisante pour le site concerné. Néanmoins, il faut penser à généraliser cette mesure sur les autres sites.	3 (x2)
revoir les critères d'attribution pour les rendre plus sélectifs	ok. Des places sont réservées pour les personnes handicapées.	la réponse à cette question porte uniquement sur les places réservées aux handicapés, qui est une obligation réglementaire. L'entreprise ne répond pas sur la sélection des voitures accédant au parking.	1 (x1)
rendre payantes les places de stationnement	non envisagé. Aucune entité n'envisage de rendre les places payantes.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
autres mesures	sans réponse.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion des transports publics		Les initiatives du groupe en matière de transports en commun sont assez complètes et innovantes. Les mesures sont suivies et un réel questionnement amène le groupe à modifier ses pratiques. Prochaine étape: pourquoi pas un remboursement intégral de la carte orange?	12 (x1)
vendre des tickets au sein de l'entreprise	non envisagé. La BRED Banque Populaire a envisagé de vendre des tickets de transports en commun au sein de l'entreprise. Cependant, le test réalisé en partenariat avec la RATP s'est avéré non fructueux.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
attribuer une aide financière au-delà de la ½ carte orange	ok. La Banque Fédérale des Banques Populaires ainsi que Natixis remboursent 60% de la carte orange, allant donc au-delà des 50% obligatoires.	la réponse est jugée satisfaisante. Cependant, il convient de vérifier que seuls les usagers des transports en commun peuvent bénéficier de ces remboursements.	3 (x2)
informer et organiser des actions promotionnelles	ok. La Banque Populaire Rives de Paris rembourse également les abonnements SNCF, et diffuse régulièrement par la direction des ressources humaines des informations pour inciter à l'utilisation des transports en commun.	la réponse est jugée satisfaisante. Cette mesure est à généraliser sur les autres sites du groupe.	3 (x1)
autres mesures	ok. Natixis, pour son site de Charenton, co-finance une ligne de bus publique (la ligne 109). Pour les sites des XII ^{ème} et XIII ^{ème} arrondissements, la promotion des lignes de bus et métro à proximité a été faite, avec notamment un lien vers le site ratp.fr. Depuis juillet 2007, il y a une navette pour le 12 ^e arrondissement et une navette pour la ZAC du 13 ^e arrondissement. Le Crédit Coopératif a fait réaliser une étude par une filiale de la RATP sur les temps de déplacement des collaborateurs du siège. Il apparaît que le temps moyen en transports en commun est de 50 minutes contre 41 minutes en voiture. Le Crédit Coopératif compte utiliser cette étude pour proposer des pistes de réflexion sur le covoiturage et l'utilisation des transports collectifs."	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x1)
Promotion du vélo		Le vélo trouve petit à petit sa place dans les déplacements et	23 (x2)

		son utilisation a l'air d'être encouragée par Banque Populaire. Les équipements sont en place, l'entreprise compte également sur les Vélib' pour accroître ce mode de transport. Une petite question subsiste : est-ce que l'usage des Velib' va être remboursé aux salariés ?	
faciliter et sécuriser l'arrivée et le stationnement des vélos	ok. Les banques disposent toutes de garages à vélo ainsi que des facilités d'accès.	la réponse donne peu de précisions sur les conditions d'accès à l'entreprise à vélo, notamment le nombre de places disponibles.	2 (x3)
mettre à disposition des douches et vestiaires	ok. Natixis et la BRED Banque Populaire disposent de douches et vestiaires pour ces usagers.	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x3)
mettre à disposition une flotte de vélos pour les déplacements professionnels	A l'étude pour 2008. La BRED, dont l'association sportive est très active, mettra même en place en 2008 une flotte de vélos pour les déplacements professionnels.	la réponse est acceptée.	2 (x1)
mettre à disposition un garage pour entretien - réparation	Non envisagé	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
attribuer une aide financière	Non envisagé	le barème de la méthodologie est appliqué	0 (x1)
organiser des actions promotionnelles au sein de l'entreprise	ok. Les banques ont toutes en projet des initiatives pour sensibiliser et favoriser l'utilisation du vélo par les collaborateurs. L'utilisation des Vélib' sera encouragée pour ces déplacements sur le site intranet développement durable Groupe. L'utilisation du vélo en général sera encouragée sur ce site, avec un partenariat en cours d'établissement avec la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette (Fubicy), qui devrait également déboucher sur l'organisation d'événements de sensibilisation au niveau de la Banque Fédérale des Banques Populaires. Le remboursement de l'abonnement annuel au dispositif de location de vélos (Vélib') est à l'étude. Mais plusieurs freins rendent la décision difficile. La sécurité de ce mode de transport est une problématique centrale. En effet, elle soulève la question de la responsabilité de l'employeur sur les trajets domicile/ travail en cas d'accident. Elle soulève également la question de la confiance des usagers et du stress pendant le déplacement. Dans un cadre fortement urbanisé et peu aménagé pour ces pratiques, le vélo fait beaucoup parler de son caractère « dangereux ». D'où la volonté de Natixis de peser dans les stratégies d'aménagement des territoires sur lesquels l'entreprise est implantée.	toutes ces mesures sont en projet, cela démontre l'intérêt de l'entreprise sur ce thème.	3 (x2)
autres mesures	Non envisagé	le barème de la méthodologie est appliqué	0 (x1)
Promotion du co-voiturage		Le covoiturage semble être le "parent pauvre" de la politique de mobilité de Banque Populaire. Néanmoins, les actions mises en place sont très récentes et il convient d'attendre pour le développement de telles mesures à l'échelle du groupe.	9 (x1)
faciliter les recherches de partenaires (sites intranet)	ok. Il est envisagé la mise en place d'un système de covoiturage à la Banque Fédérale des Banques Populaires, à la Banque Populaire Rives de Paris, au Crédit Coopératif ainsi qu'à Natixis. Chez ce dernier, un outil sur intranet, destiné à rapprocher les personnes désirant partager leur véhicule pour les trajets domicile - travail, sera disponible dès septembre 2007. A la Banque Fédérale des Banques Populaires, le site intranet Groupe actuellement en cours de mise à jour devrait à terme proposer le même système. Une réflexion est engagée pour mesurer le succès qu'une telle démarche pourrait avoir (en fonction des lieux de résidence des collaborateurs). Depuis novembre 2007, Natixis a investi dans un service de covoiturage sur son Intranet pour toutes les filiales d'Ile de France et de l'Oise. Natixis a signé un double contrat avec la PME « Septième SenS », dirigé par Monsieur PUSSET : un contrat de location du progiciel, et un contrat de maintenance. Cela affecte au total 11 000 salariés. Le système s'appuie sur l'itinéraire parcouru par les conducteurs qui proposent	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x2)

	<p>des places dans leur véhicule. Il intègre une dimension multimodale en fournissant des adresses des gares, stations de métro et aéroports. Il tient également compte des différents facteurs inhérents à chaque situation professionnelle ou personnelle tels que la nature du trajet (aller-retour ou aller simple), la possibilité de proposer une place de passager à mobilité réduite, le motif du déplacement (domicile travail, séminaire, ...) et la périodicité du déplacement (fréquence quotidienne pour le domicile travail...).</p> <p>A ce jour 945 inscriptions sont comptabilisées sur un ensemble de 11 000 salariés. Les facteurs expliquant ce résultat sont le manque de fonctionnalité et d'ergonomie du progiciel. C'est pourquoi une amélioration du programme est en cours. Les paramètres de connexions vont être simplifiés, l'envoi de messages va être sécurisé et l'autonomie de l'administrateur sera accrue. Ce nouveau système sera opérationnel d'ici la fin de l'été 2008.</p> <p>Cet outil a été mis en valeur grâce à divers supports de communication, notamment une bannière publicitaire sur l'Intranet. Une sensibilisation est prévue avec des indicateurs davantage chiffrés.</p> <p>Un « sursaut » d'inscriptions a été observé avant chaque grève des TC, notamment en mai 2008. L'objectif est à présent d'inscrire la pratique du covoiturage dans les comportements dans la durée.</p>		
attribuer une aide financière	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
réserver des places de stationnement	non envisagé	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
autres mesures	<p>Natixis est membre du Club ADEME « Mobilité Capitale » qui prévoit des formations régulières pour les entreprises et des échanges d'expériences sur ce sujet. Natixis est intégré dans le projet de quartier éco-citoyen ZAC Rive Gauche piloté par l'Association Française de l'Excellence Territoriale (Afet). Au sein de ce projet, l'accessibilité et le stationnement des vélos seront étudiés.</p> <p>Pour le Liberté 2, des prêts à taux avantageux ont été proposés aux salariés pour habiter à proximité du site. Des travaux d'accessibilité pour les personnes handicapées ont également été réalisés.</p>	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x1)
Meilleure organisation des déplacements professionnels		Les réponses concernant les déplacements professionnels de la Banque Populaire reflètent deux aspects. Tout d'abord, nous notons une grande importance donnée à la limitation des déplacements professionnels avec un usage important de la visioconférence, et l'utilisation du train plutôt que l'avion pour un certain nombre de destinations. Par contre, pour tout ce qui touche aux avantages personnels liés à la voiture, aucune mesure n'est envisagée au sein du groupe (interdire l'usage des voitures de société à titre privé ou pour les déplacements domicile - travail, ne plus offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature et les remplacer par une autre forme de rémunération).	26 (x3)
réduire le nombre de voitures de société individuelles	ok. La Banque Populaire Rives de Paris a réduit son nombre de voitures de société individuelles.	la réponse ne nous indique ni dans quelle proportion le nombre de places a été réduit. De plus, cette mesure n'a eu lieu que sur un site en particulier à Paris.	1 (x3)
interdire l'usage des voitures de société à titre privé ou pour les déplacements	non envisagé. Il n'est pas interdit aux collaborateurs d'utiliser ces véhicules à titre privé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)

ments domicile - travail			
promouvoir les modes alternatifs de déplacement	ok. Comme pour le covoiturage, le site intranet développement durable Groupe aura également pour mission d'encourager les collaborateurs à utiliser les modes alternatifs de déplacement.	cette réponse semble un peu vague et manque certainement de précisions. En effet, de quels modes alternatifs est-il question ici?	2 (x1)
choisir des véhicules «propres» lors des renouvellements de parcs automobiles	ok. Natixis a référencé dans son parc automobile la Toyota Prius comme véhicule de fonction et la Smart comme véhicule de service. Ce référencement a donné lieu à une large promotion de ces véhicules plus sobres. Dans le cadre de l'évolution du parc automobile du Groupe Banque Populaire, le service des contrats groupe va intégrer le critère développement durable comme critère d'achat. La volonté est de fixer un seuil maximum d'émission de CO ₂ , et de référencer des modèles hybrides. Le Crédit Coopératif a déjà adopté depuis 2006 une politique de véhicules verts satisfaisant un ensemble de critères. Il y a trois ou quatre véhicules hybrides, type Toyota Prius.	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x1)
ne plus offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
choisir le train plutôt que l'avion pour les déplacements professionnels	ok. Tous les établissements privilégient le train plutôt que l'avion sur tous les trajets de durée globale équivalente (Marseille, Lille, Bordeaux, Lyon, Londres, Bruxelles...). Par ailleurs, le seuil de durée minimale d'un déplacement par avion est passé de 3 à 4 heures, dans l'objectif de favoriser les déplacements en train.	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x3)
privilégier les visioconférences ou conférences téléphoniques aux déplacements	ok. La visioconférence est également une habitude ancrée dans les pratiques des collaborateurs, depuis 2001 pour le Crédit Maritime. La BRED Banque Populaire, qui dispose d'agences dans les DOM-TOM utilise cet outil de manière très fréquente. Natixis note une croissance rapide des heures d'utilisation, de 694h en 2005 à 1448h en 2006. L'utilisation des audio/ visio/ web conférences est devenue une pratique courante.	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x3)
autres mesures	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Plan de Déplacements Entreprise			4 (x3)
connaître l'existence de la démarche PDE	Oui. La plupart des responsables développement durable du Groupe Banque Populaire connaissent l'existence des PDE, la Banque Populaire des Alpes ayant déjà pu exposer le succès rencontré par son propre PDE sur l'agglomération de Grenoble.		1 (x1)
s'engager dans une telle démarche d'ici fin 2008	Oui. La BRED Banque Populaire et la Banque Populaire Rives de Paris envisagent de mettre en place un PDE très prochainement, alors que Natixis a déjà engagé la démarche, avec le soutien de l'Ademe. Natixis est en effet membre du réseau «mobilité capitale» des porteurs de projets PDE en Ile de France. La Banque Fédérale des Banques Populaires, dans son travail de diffusion des bonnes pratiques, sensibilise l'ensemble des entités du Groupe Banque Populaire aux avantages et opportunités de la mise en place d'un tel dispositif. Le Groupe Banque Populaire est conscient des efforts qu'il reste à accomplir concernant la généralisation des mesures favorisant les déplacements « doux » (covoiturage, remboursement des abonnements SNCF, remboursement de l'abonnement au Vélib', recours à la visioconférence, gestion du stationnement...). L'ensemble des entités mène une réflexion sérieuse sur les possibilités d'organisation de covoiturage.	la démarche est encouragée et appréciée.	3 (x1)

4 BNP Paribas

Sites concernés : Siège - 16 bd des Italiens 75009 Paris

Note globale après pondération : 85

Commentaire global sur les réponses au questionnaire : "BNP Paribas, acteur engagé de la promotion du développement durable" est le slogan figurant dans le rapport du développement durable que vous publiez. Les réponses apportées à ce questionnaire ne manifestent aucun engagement pour réduire l'impact des déplacements de vos salariés du siège parisien en matière de pollution ou de réchauffement climatique.

QUESTION	REPONSE DE BNP PARIBAS	COMMENTAIRE des AT - PARIS	NOTE
Meilleure gestion des places de stationnement		Le siège de BNP Paribas semble doté d'un parc de places de stationnement supérieur aux besoins et aucune politique de développement durable visant à en réduire l'usage n'est mise en oeuvre ni même envisagée. Compte tenu de la localisation géographique du siège et du rôle d'exemplarité qu'il joue à l'échelle du groupe BNP Paribas, nous conseillons vivement d'engager des actions visant à réorienter les comportements de vos salariés pour réduire l'usage de la voiture individuelle dans les trajets domicile - travail.	0 (x2)
réduire le nombre de places de stationnement	Non envisagé - BNP Paribas construit les places de stationnement imposées dans les permis de construire.	il est toujours possible de décider de limiter la construction de places de stationnement ou d'en changer l'usage (aménagement de parkings vélos, partage avec d'autres entreprises, transformation en lieux de stockage, ...) afin de ne pas inciter les salariés à venir au travail en automobile.	0 (x2)
revoir les critères d'attribution pour les rendre plus sélectifs	Non envisagé - Le parc est en nombre supérieur aux besoins	les enjeux de réduction de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre devraient vous conduire à réduire fortement le nombre de vos places de stationnement et à en faire bénéficier les seuls salariés ayant des fortes contraintes de mobilité (handicapés, travailleurs nocturnes, personnes habitant dans des zones très mal desservies en transports en commun, ...) ou contribuant à la réduction de l'usage individuel de la voiture (co-voitureurs)	0 (x1)
rendre payantes les places de stationnement	Non envisagé	s'il vous est difficile de réduire le nombre de places de stationnement, un moyen pour en limiter l'usage est de les rendre payantes pour les personnes pour lesquelles l'usage de la voiture pour les trajets domicile -travail n'est pas justifié. Les sommes récoltées pourront ainsi être réallouées à la mise en oeuvre d'un PDE.	0 (x3)
autres mesures	Non envisagé		0 (x1)
Promotion des transports publics		Malgré les mesures incitatives qui existent en Province, l'accent n'est pas suffisamment porté, au niveau du siège, en faveur de la promotion des transports publics au regard des enjeux associés.	2 (x1)
vendre des tickets au sein de l'entreprise	OK	l'absence de précisions ne nous permet pas de donner la note maximale : depuis quelle date, quelle fréquentation, système adapté à NAVIGO, ...	2 (x1)
attribuer une aide financière au-delà de la ½ carte orange	OK - Dans les agglomérations de province, au-delà des dispositions réglementaires, l'entreprise prend en charge une partie des frais engagés par les collaborateurs empruntant les transports en commun pour se rendre au travail. Cette prime est majorée dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Plus de 12 000 salariés en France bénéficient de ces dispositions.	nous prenons note des efforts importants de BNP Paribas pour ses sites de province cependant la question portait sur vos établissements parisiens pour lesquels il ne semble pas que l'incitation financière aille au-delà des 50% légaux.	0 (x2)
informer et organiser des actions promotionnelles	Non envisagé	l'information auprès des salariés des enjeux liés au climat et à la pollution à Paris et l'exemplarité que donne le siège au sein de votre groupe est un moyen de faire changer les comportements individuels	0 (x1)
autres mesures	Non envisagé		0 (x1)
Promotion du vélo		Malgré semble-t-il la présence de places de stationnement pour les vélos, aucune politique incitative en faveur du vélo n'est mise en oeuvre ou envisagée par BNP Paribas.	6 (x2)

faciliter et sécuriser l'arrivée et le stationnement des vélos	OK	l'absence de précisions ne nous permet pas de donner la note maximale : quel type d'aménagement, quelle fréquentation, combien de places vélos, ...	2 (x3)
mettre à disposition des douches et vestiaires	Non envisagé	la mise à disposition d'équipements pour les cyclistes favorise l'usage du vélo	0 (x3)
mettre à disposition une flotte de vélos pour les déplacements professionnels	Non envisagé	la mise à disposition d'abonnements à Velib' financés par BNP Paribas pourrait être envisagée	0 (x1)
mettre à disposition un garage pour entretien - réparation	Non envisagé	la mise à disposition d'équipements pour les cyclistes favorise l'usage du vélo	0 (x2)
attribuer une aide financière	Non envisagé		0 (x1)
organiser des actions promotionnelles au sein de l'entreprise	Non envisagé		0 (x2)
autres mesures	Non envisagé - Des collaborateurs du Groupe utilisent les vélos mis à la disposition des parisiens dans le cadre de l'opération Vélib'. Plusieurs plages de bornes prévues pour ces vélos sont à proximité des immeubles BNP Paribas.	afin d'encourager ces initiatives, BNP Paribas pourrait rembourser les abonnements.	0 (x1)
Promotion du co-voiturage		BNP Paribas ne met rien en oeuvre au niveau du siège pour favoriser le co-voiturage.	2 (x1)
faciliter les recherches de partenaires (sites intranet)	Envisagé par certaines entités situées en région parisienne.	la mise en place d'un intranet de mise en relation de personnes intéressées par le co-voiturage n'est pas une mesure difficile à mettre en oeuvre.	1 (x2)
attribuer une aide financière	Non envisagé		0 (x2)
réserver des places de stationnement	Non envisagé		0 (x2)
autres mesures	Pas de réponse		0 (x1)
Meilleure organisation des déplacements professionnels		Des efforts semblent être faits mais l'absence d'éléments quantitatifs et de commentaires ne nous permet pas d'en prendre la mesure.	22 (x3)
réduire le nombre de voitures de société individuelles	Pas de réponse		0 (x3)
interdire l'usage des voitures de société à titre privé ou pour les déplacements domicile - travail	Envisagé - Utilisation de façon majoritaire de voitures de services	la réponse laisse supposer que les voitures de sociétés, bien que non majoritaires, sont utilisées à titre privé et qu'il est envisagé d'en interdire cet usage, à confirmer - noté 1 au bénéfice du doute.	1 (x3)
promouvoir les modes alternatifs de déplacement	OK	l'absence de précisions ne nous permet pas de donner la note maximale : quelles alternatives, quelles formes d'incitations, ...	2 (x1)
choisir des véhicules «propres» lors des renouvellements de parcs automobiles	OK	l'absence de précisions ne nous permet pas de donner la note maximale : quels choix retenus, dans quelle proportion, ...	2 (x1)
ne plus offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature	A l'étude	l'absence de précisions ne nous permet pas de donner la note maximale : mise en oeuvre à quelle échéance, quel montant accordé en échange, ...	1 (x3)
choisir le train plutôt que l'avion pour les déplacements professionnels	OK	l'absence de précisions ne nous permet pas de donner la note maximale : pour quels types de déplacements, pour quels collaborateurs, ...	2 (x3)
privilégier les visioconférences ou conférences téléphoniques aux déplacements	OK	l'absence de précisions ne nous permet pas de donner la note maximale : nombre d'équipements, quelle fréquentation, combien de déplacements évités, ...	2 (x3)
autres mesures	OK	cette question requiert des précisions pour être notée	0 (x1)
Plan de Déplacements Entreprise			1 (x3)
connaître l'existence de la démarche PDE	OUI		1 (x1)

s'engager dans une telle démarche d'ici fin 2008	Depuis trois ans, le groupe BNP Paribas réalise un bilan CO ₂ des émissions résultant de son activité propre. La méthodologie et les résultats de ce bilan sont présentés dans le Rapport de la Responsabilité Sociale et Environnementale du Groupe, accessible à l'adresse suivante: http://www.bnpparibas.com/fr/developpement-durable/pdf/rapport-developpement-durable-2006.pdf Les collaborateurs des sites parisiens du Groupe, qui est présent dans 85 pays et emploie plus de 150 000 collaborateurs, sont assujettis, au même titre que tous les autres, aux principes de la responsabilité environnementale de BNP Paribas, même s'ils ne représentent qu'une part minoritaire de cet ensemble.	même si la notion est connue, la mise en oeuvre de PDE pour BNP Paribas sur Paris n'est pas envisagée.	0 (x1)
--	---	--	--------

5 Caisse d'Epargne

Sites concernés : Avant Seine, 50 av Pierre Mendès France 75013 Paris

Note globale après pondération : 118

Commentaire global sur les réponses au questionnaire : Les réponses apportées à ce questionnaire manifestent quelques efforts pour réduire l'impact des déplacements de vos salariés du siège parisien en matière de pollution ou de réchauffement climatique mais l'ambition reste limitée. Pas de précisions quant à la situation actuelle du nombre de ces voitures de sociétés, de leur forme (voiture de fonction, de service..) et de leur utilisation professionnelle ou privée. Serait-ce un sujet tabou ? Quelques actions sont envisagées mais pourraient être plus ambitieuses. Des initiatives doivent être mises en oeuvre afin d'encourager les salariés à utiliser les transports en commun.

QUESTION	REPONSE DE CAISSE d'EPARGNE	COMMENTAIRE des AT - PARIS	NOTE
Meilleure gestion des places de stationnement		Le siège de la Caisse d'Epargne semble doté d'un parc de places de stationnement important et aucune politique de développement durable visant à en réduire l'usage n'est mise en oeuvre ni même envisagée. Compte tenu de la localisation géographique du siège et du rôle d'exemplarité qu'il joue à l'échelle du groupe, nous conseillons vivement d'engager des actions visant à réorienter les comportements de vos salariés pour réduire l'usage de la voiture individuelle dans les trajets domicile - travail.	0 (x2)
réduire le nombre de places de stationnement	Non envisagé - 250 places actuellement Environ 1400 collaborateurs. Le nombre de places dépend de plusieurs type d'utilisation : voitures de fonction et de service (entre 50 et 60 places), personnes handicapées (ratio légal, 5 places, visiteurs (environ 500 visiteurs/jour, tout modes de déplacement confondus) et personnel).	il est toujours possible de décider de limiter le nombre de places de stationnement ou d'en changer l'usage (aménagement de parkings vélos, partage avec d'autres entreprises, transformation en lieux de stockage, ...) afin de ne pas inciter les salariés à venir au travail en automobile. Il est prouvé statistiquement que les salariés disposant de place de parking sur le lieu du travail sont plus nombreux utiliser la voiture.	0 (x2)
revoir les critères d'attribution pour les rendre plus sélectifs	Non envisagé	les enjeux de réduction de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre devraient vous conduire à réduire fortement le nombre de vos places de stationnement et à en faire bénéficier les seuls salariés ayant des fortes contraintes de mobilité (handicapés, travailleurs nocturnes, personnes habitant dans des zones très mal desservies en transports en commun, ...) ou contribuant à la réduction de l'usage individuel de la voiture (co-voitureurs)	0 (x1)
rendre payantes les places de stationnement	Non envisagé	s'il vous est difficile de réduire le nombre de places de stationnement, un moyen pour en limiter l'usage est de les rendre payantes pour les personnes pour lesquelles l'usage de la voiture pour les trajets domicile - travail n'est pas justifié. Les sommes récoltées pourront ainsi être réallouées à la mise en oeuvre d'un PDE, par exemple au remboursement de la carte orange au delà des 50%.	0 (x3)
autres mesures	pas de réponse		0 (x1)
Promotion des transports publics		L'accent n'est pas suffisamment porté, au niveau du siège, en faveur de la promotion des transports publics au regard des enjeux associés. Si la très grande majorité des collaborateurs utilisent les transports en commun, alors pourquoi conserver tant de places de stationnement ?	2 (x1)
vendre des tickets au sein de l'entreprise	Non envisagé	faciliter l'achat des titres de transport (sans attente au guichet RATP) peut être une mesure d'incitation	0 (x1)
attribuer une aide financière au-delà de la ½ carte orange	A l'étude cf notre plan de réduction CO ₂ suite à Bcarbone	l'absence de précisions ne nous permet pas de donner la note maximale : quelle date de mise en oeuvre, quel montant d'aide, ...	1 (x2)
informer et organiser des actions promotionnelles	Mode de transport très majoritaire Une information est disponible sous l'intranet CNCE. Rubrique « bonnes pratiques ».	le contraire eut été inquiétant dans une ville où les transports publics sont très développés. L'information auprès des salariés des enjeux liés au climat et à la pollution de l'air à Paris est un moyen de faire changer les comportements individuels minoritaires.	0 (x1)
autres mesures	pas de réponse		0 (x1)

Promotion du vélo		Quelques efforts sont réalisés en faveur du vélo. La mise en place prochaine du code de la rue sera déterminante pour l'avenir de ce mode de déplacement, il n'est pas inutile de s'y préparer davantage. Non seulement le vélo ne pollue pas l'air et n'émet pas de CO₂, il permet aussi de maintenir une bonne condition physique.	24 (x2)
faciliter et sécuriser l'arrivée et le stationnement des vélos	OK 1 local vélo est disponible (environ 35-40 places) ; un local supplémentaire est disponible en cas de crise qui triple la capacité d'accueil (grève essentiellement). Taux d'occupation : 60% hiver, 90% été. Remarque : 2 stations VELIB à 100 mètres, utilisés par les collaborateurs.	la réponse est jugée satisfaisante, l'ouverture permanente du second local nous semble nécessaire	3 (x3)
mettre à disposition des douches et vestiaires	Des sanitaires/douches sont disponibles 24h/24h sur Avant Seine ; nombre : 8. La salle de sport dispose d'un vestiaire également accessible (la salle de sport est ouverte en dehors des heures de travail). Les deux sont utilisés régulièrement par les collaborateurs.	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x3)
mettre à disposition une flotte de vélos pour les déplacements professionnels	Non envisagé - cf l'opération de la ville de Paris (dépôt près de l'immeuble)	la mise à disposition d'abonnements à Velib financés par la Caisse d'Epargne pourrait être envisagée	0 (x1)
mettre à disposition un garage pour entretien - réparation	Non envisagé	la mise à disposition d'un local équipé pour les cyclistes favorise l'usage du vélo et l'entraide.	0 (x2)
attribuer une aide financière	Non envisagé		0 (x1)
organiser des actions promotionnelles au sein de l'entreprise	Dans les cadres de l'ASSOSportive de la CNCE : création d'une section vélo (14 adhérents à ce jour). L'adhésion permet de participer (prise en charge de 60% par l'ASSOS) à des sorties cyclotouristiques en IdF et province. La démarche est de montrer les possibilités de déplacements, en toute sécurité, dans Paris et la proche couronne mais aussi d'utiliser le réseau transilien pendant le WE. Par ailleurs, la CNCE s'est doté (fin 2007) de deux VAE Matra I. Step afin de proposer un prêt gratuit de 48h à tout salarié : déplacements professionnels intraday ou D/T. Le déploiement de cette initiative interviendra à partir de juillet 2008 (formation préalable d'« ambassadeurs vélo » capables de montrer aux autres collègues l'utilisation de ce type de véhicules. Cette formation de bénévoles est en cours. Cf. Semaines de la mobilité 2007 et semaine DD 2008 avec l'association Voiture and Co	la réponse est jugée satisfaisante	3 (x2)
autres mesures	pas de réponse		0 (x1)
Promotion du co-voiturage		La Caisse d'Epargne fait peu d'efforts au niveau du siège pour favoriser le co-voiturage. Cela faciliterait la gestion des parkings et déplacements, et optimiserait l'utilisation de la voiture.	2 (x1)
faciliter les recherches de partenaires (sites intranet)	Un système de covoiturage sous intranet est mis à disposition des collaborateurs les jours de grève. Une application tout au long de l'année est envisagée.	l'absence de généralisation ne nous permet pas de donner la note maximale.	1 (x2)
attribuer une aide financière	Non envisagé		0 (x2)
réserver des places de stationnement	Non envisagé		0 (x2)
autres mesures	pas de réponse		0 (x1)
Meilleure organisation des déplacements		Quelques efforts semblent être entrepris. Pourtant la part de l'automobile dans les émis-	20 (x3)

ments professionnels		sions de CO₂ est en constante progression. Il est essentiel d'inverser cette tendance.	
réduire le nombre de voitures de société individuelles	Non envisagé	aucun chiffre ne permet d'analyser le nombre de salariés bénéficiant de cet avantage en nature, ni de son évolution dans le temps.	0 (x3)
interdire l'usage des voitures de société à titre privé ou pour les déplacements domicile - travail	Non envisagé	il s'agit là pourtant là d'un élément essentiel pour réduire efficacement la pollution et des émissions de CO ₂ .	0 (x3)
promouvoir les modes alternatifs de déplacement	Non envisagé	se reporter aux commentaires précédents.	0 (x1)
choisir des véhicules «propres» lors des renouvellements de parcs automobiles	A l'occasion d'un changement de véhicule, le DG Nicolas Méridol a opté pour un véhicule hybride ; l'objectif est de promouvoir et déployer cette attitude auprès des dirigeants et des utilisateurs de véhicules du parc auto de la CNCE (démarche en cours).	initiative à généraliser. Pour information, un véhicule roulant aux agro-carburants n'est pas considéré comme propre.	2 (x1)
ne plus offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature	Non envisagé	si l'on souhaite modifier les comportements, l'entreprise ne doit pas faciliter l'usage de l'automobile. Par conséquent, même si cet avantage en nature est partiellement exonéré de contributions sociales et favorables fiscalement aux revenus les plus élevés, la Caisse d'Epargne doit faire des propositions attractives en matière salariale pour faire accepter cet arbitrage définitivement.	0 (x3)
choisir le train plutôt que l'avion pour les déplacements professionnels	OK - IDEM La nouvelle politique voyage mise en œuvre au premier trimestre 2008, rend le voyage en train incite par rapport à l'avion ; sauf contrainte avérée (validation du resp. hiérarchique et contrôle effectué par l'agence de voyage). Cette politique s'applique à l'ensemble des collaborateurs. Un tableau de bord est mis en place pour le train et l'avion ; en cours pour l'automobile (tout type : taxi, location, remboursement, véhicule de fonction et de services).	l'absence de précisions ne nous permet pas de donner la note maximale : pour quelle durée de déplacements, pour quels collaborateurs...	2 (x3)
privilégier les visioconférences ou conférences téléphoniques aux déplacements	L'audio et la visioconférence sont développées au sein de la CNCE ; des salles pré-équipées permettent d'organiser des réunions de ce type. Sur 85 salles de réunions, 5 sont équipées en permanence VISIO-CONF., toutes peuvent faire appel à l'AUDIO-CONF., 7 sont équipées en permanence. Un poste d'audioconférence est installé dès qu'une demande est faite même dans un bureau. Il n'existe pas de statistiques sur l'utilisation de ces deux moyens de communication ; l'observation des pratiques montre que le recours à ces deux procédés est courant (particulièrement pour l'audioconférence).	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x3)
autres mesures	Actions avec les prestataires : <ul style="list-style-type: none"> - courses : si le colis/plis à transmettre est inf. à 3kg, et pour Paris intramuros, 100% des courses sont faites en vélo ; - mutualisation des livraisons (cf. contrat plateforme logistique) : fournitures de bureau, imprimeries ; papier (en cours). Le guide des bonnes pratiques DD accessible sous intranet et soutenu par le WWF, contient un chapitre sur les déplacements (cf. annexe jointe).	nous saluons cette initiative	3 (x1)

	Action spécifique : A l'occasion de l'emménagement à Avant-Seine, une étude « transports » avait été réalisée. Cf. document vu en séance.		
Plan de Déplacements Entreprise			2 (x3)
connaître l'existence de la démarche PDE	OUI		1 (x1)
s'engager dans une telle démarche d'ici fin 2008	OUI - 2008 déploiement à déterminer Le projet est à construire avec la RH Remarque : ce document et l'analyse des Amis de la Terre seront transmis au DRH pour actions.	application du barème de la méthodologie. Nous félicitons la Caisse d'Epargne pour sa volonté d'aller de l'avant.	1 (x1)

6 Caisse des Dépôts

Sites concernés : non précisés - les réponses concernant les établissements de province ne sont pas comptabilisées.

Note globale après pondération : 73

Commentaire global sur les réponses au questionnaire : Un questionnaire qui laisse transparaître un intérêt limité pour ces questions sur les sites parisiens, à moins qu'il ne s'agisse de la difficulté d'une remise en cause plus profonde des comportements et de certains privilèges

QUESTION	REPONSE DE CAISSE DES DEPOTS	COMMENTAIRE des AT - PARIS	NOTE
Meilleure gestion des places de stationnement		Aucune politique sur la gestion des places de stationnement ne semble encore mise en oeuvre. Nous conseillons vivement d'engager des actions visant à réorienter les comportements de vos salariés pour réduire l'usage de la voiture individuelle dans les trajets domicile - travail.	2 (x2)
réduire le nombre de places de stationnement	Envisagé - juin 2005 - Réflexion sur gestion des parkings Caisse	l'absence de précisions et d'éléments chiffrés ne nous permet pas d'attribuer la note maximale.	1 (x2)
revoir les critères d'attribution pour les rendre plus sélectifs	Non envisagé	les enjeux de réduction de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre devraient vous conduire à réduire fortement le nombre de vos places de stationnement et à en faire bénéficier les seuls salariés ayant des fortes contraintes de mobilité (handicapés, travailleurs nocturnes, personnes habitant dans des zones très mal desservies en transports en commun, ...) ou contribuant à la réduction de l'usage individuel de la voiture (co-voitureurs)	0 (x1)
rendre payantes les places de stationnement	Non envisagé - Facturation interne aux services, pas aux salariés	s'il vous est difficile de réduire le nombre de places de stationnement, un moyen pour en limiter l'usage est de les rendre payantes pour les personnes pour lesquelles l'usage de la voiture pour les trajets domicile - travail n'est pas justifié. Les sommes récoltées pourront ainsi être réalloués à la mise en œuvre d'un PDE.	0 (x3)
autres mesures	pas de réponse	application du barème.	0 (x1)
Promotion des transports publics		Malgré les mesures incitatives qui existent en Province, l'accent n'est pas suffisamment porté, au niveau du siège, en faveur de la promotion des transports publics au regard des enjeux associés.	0 (x1)
vendre des tickets au sein de l'entreprise	Non envisagé - La vente de coupons Carte Orange aux salariés a été appliquée dans le passé à l'un des guichets intérieurs - abandonnée il y a plus de 10 ans	nous aimerions connaître les raisons de cet abandon car nous pensons que cela peut faire gagner du temps aux salariés et être une forme d'incitation.	0 (x1)
attribuer une aide financière au-delà de la ½ carte orange	Non envisagé - Pas à Paris mais sur les implantations d'Angers et de Bordeaux ainsi que dans les Directions régionales, lors de la mise en œuvre du remboursement à hauteur de 50% des abonnements annuels ou mensuels des transports publics avec effet rétroactif au 1er janvier (montant plafonné)	nous prenons note des efforts importants de CDC pour ses sites de province cependant la question portait sur vos établissements parisiens pour lesquels il ne semble pas que l'incitation financière aille au-delà des 50% légaux.	0 (x2)
informer et organiser des actions promotionnelles	Non envisagé	application du barème	0 (x1)
autres mesures	pas de réponse	application du barème.	0 (x1)
Promotion du vélo		Malgré la présence de quelques places de stationnement pour les vélos, aucune politique incitative en faveur du vélo n'est mise en oeuvre ou envisagée par la CDC. L'utilisation du vélo permet d'entretenir une bonne condition physique, et n'est pas génératrice de polluants.	9 (x2)
faciliter et sécuriser l'arrivée et le stationnement des vélos	OK - Parking à vélo couvert sur le site d'Austerlitz (une vingtaine de places pour 600 salariés)	vu le nombre de salariés concernés, le nombre de places de vélos pourrait être augmenté, mais sont ils sécurisés ?	3 (x3)
mettre à disposition des douches et	Non envisagé	la mise à disposition d'équipements pour les cyclistes favorise l'usage du vélo	0 (x3)

vestiaires			
mettre à disposition une flotte de vélos pour les déplacements professionnels	Non envisagé - Un dispositif de location de vélos doit être mis en place par la ville de Paris. La Caisse des Dépôts relaiera l'information auprès de salariés parisiens (en fonction de la proximité des sites Caisse et des points de prise dépôt des vélos)	la mise à disposition d'abonnements à Velib financés par la CDC pourrait être envisagée	0 (x1)
mettre à disposition un garage pour entretien - réparation	Non envisagé	la mise à disposition d'un local équipé pour les cyclistes notamment en cas de crevaison favorise l'usage du vélo et l'entraide.	0 (x2)
attribuer une aide financière	Non envisagé		0 (x1)
organiser des actions promotionnelles au sein de l'entreprise	Non envisagé		0 (x2)
autres mesures	pas de réponse	application du barème.	0 (x1)
Promotion du co-voiturage		Aucune action même en test n'est malheureusement envisagée. Il s'agit pourtant là d'un levier essentiel pour optimiser les déplacements non seulement en terme d'environnement mais aussi une meilleure gestion des parkings.	0 (x1)
faciliter les recherches de partenaires (sites intranet)	Non envisagé à Paris	la mise en place d'un intranet de mise en relation de personnes intéressées par le co-voiturage n'est pas une mesure difficile à mettre en oeuvre, cela facilite la gestion de parkings et des déplacements.	0 (x2)
attribuer une aide financière	Non envisagé		0 (x2)
réserver des places de stationnement	Non envisagé	pourtant la CDC dispose de places de parking, cela serait utile pour les handicapés et les co-voitureurs.	0 (x2)
autres mesures	pas de réponse	application du barème.	0 (x1)
Meilleure organisation des déplacements professionnels		Effort très limité sur ce volet. Un consensus entre les bénéficiaires de voitures et la Direction de la Caisse des dépôts explique-t-il ce manque de volontarisme, ou s'agit-il tout simplement du peu d'intérêt que l'on accorde aux conséquences forcément négative en terme d'environnement d'une telle politique? L'absence d'éléments chiffrés et d'explication ne permet pas de répondre clairement à cette question, afin de trouver des solutions adéquates	16 (x3)
réduire le nombre de voitures de société individuelles	Non envisagé	des précisions chiffrées sur le nombre et la proportion de salariés utilisant ces véhicules, permettraient d'évaluer l'importance des risques en terme d'environnement et par conséquent l'urgence d'envisager des réponses.	0 (x3)
interdire l'usage des voitures de société à titre privé ou pour les déplacements domicile - travail	Véhicules de service et véhicules de fonction à usage personnel garés à la Caisse des Dépôts du vendredi soir au lundi matin, différents des véhicules de fonction à usage mixte	cela veut-il dire que les salariés n'utilisent pas les voitures de fonction le week-end ?	1 (x3)
promouvoir les modes alternatifs de déplacement	Non envisagé		0 (x1)
choisir des véhicules «propres» lors des renouvellements de parcs automobiles	Envisagé	l'absence de précisions ne nous permet pas d'attribuer la note maximale (quels types de véhicules, ..)	1 (x1)
ne plus offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature	Non envisagé	le fait qu'un arbitrage en faveur d'un salaire plus élevé par exemple ne soit même pas envisagé, mérite d'être étudié afin d'analyser les difficultés qui empêchent d'appréhender cette proposition. Sont-elles financières au regard des contributions sociales et des impôts plus élevés dans le cas d'une rémunération salariale, ou relèvent-elles de la remise en cause d'un statut social pour les bénéficiaires de voiture de fonction.	0 (x3)
choisir le train plutôt que l'avion pour les déplacements professionnels	incité	l'absence de précisions ne nous permet pas d'attribuer la note maximale (selon quels critères, ...)	1 (x3)
privilégier les visioconférences ou	OK - Incité. Visio conférence en place à Paris, Angers et Bordeaux	ok	3 (x3)

conférences téléphoniques aux déplacements	depuis plusieurs années. Déploiement réalisé dans 10 Directions régionales - en cours dans 15 autres		
autres mesures	Non envisagé	application du barème.	0 (x1)
Plan de Déplacements Entreprise			1 (x3)
connaître l'existence de la démarche PDE	Oui		1 (x1)
s'engager dans une telle démarche d'ici fin 2008	non -Sur les sites parisiens, le bilan carbone donne près de 50% des émissions liées à l'énergie - 13% seulement liés aux déplacements (domicile travail, professionnels et visiteurs). En 2007, priorité a été donnée aux diagnostics énergétiques et actions en conséquence. C'est à Angers et Bordeaux où les déplacements pèsent pour 50% des émissions que des actions sont engagées, en relation avec l'ADEME, les collectivités (tracés des transports publics locaux) et dialogue avec certains prestataires de co-voiturage	la démarche bilan carbone permettant de prioriser vos actions est excellente. Cependant, la part liée aux déplacements sur vos sites parisiens n'est pas négligeable et, compte tenu de l'offre de transports publics, l'usage de la voiture individuelle par vos salariés pourrait être fortement réduit par la mise en place d'un PDE.	0 (x1)

7 Carrefour

Sites concernés : Site du siège de Levallois (1140 personnes) et pour certaines réponses, les magasins. Pour plus de précision, merci de bien vouloir vous reporter à la note jointe sur les actions du Groupe en matière de transport.

Note globale après pondération : 147

Commentaire global sur les réponses au questionnaire : Des initiatives semblent être engagées autour du vélo, combinées avec des actions commerciales mais l'absence de PDE et le nombre important de places de stationnement montre que des marges de progrès importantes existent en particulier dans le domaine du co-voiturage. Parallèlement un financement supérieur de la carte orange est parfaitement réalisable financièrement.

QUESTION	REPONSE DE CARREFOUR	COMMENTAIRE des AT - PARIS	NOTE
Meilleure gestion des places de stationnement		Carrefour semble penser faire des efforts sur ce poste alors que le nombre de places de stationnement offertes est beaucoup trop important et qu'aucune mesure de réduction ne semble amorcée, en effet les statistiques prouvent que lorsque des parkings sont mis à disposition une plus forte proportion de salariés opte pour le déplacement en voiture. Les enjeux de pollution et de réchauffement climatique et la nécessité de changer les comportements de ses salariés ne semblent pas suffisamment pris en compte par Carrefour.	3 (x2)
réduire le nombre de places de stationnement	OK - Sur le site du siège de Levallois, le nombre de places de parking réservées aux collaborateurs est limité à environ 480 places, pour un nombre total de 1140 personnes.	les enjeux de réduction de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre devraient vous conduire à réduire fortement le nombre de vos places de stationnement : offrir une place pour 2 salariés est une très forte incitation à l'usage de la voiture individuelle.	1 (x2)
revoir les critères d'attribution pour les rendre plus sélectifs	OK - Les places de parking sont attribuées en priorité aux personnes à mobilité réduite. Les salariés pour lesquels l'entreprise prend en charge 50% du montant du titre de transport en commun, n'ont pas accès au parking gratuit.	une politique beaucoup plus restrictive sur les places de stationnement ne devrait bénéficier qu'aux seuls salariés ayant des fortes contraintes de mobilité (handicapés, travailleurs nocturnes, personnes habitant dans des zones très mal desservies en transports en commun, ...) ou contribuant à la réduction de l'usage individuel de la voiture (co-voiturage). Il est intéressant de noter que ceux qui ont accès aux parkings n'ont pas droit au remboursement de 50% du titre de transport.	1 (x1)
rendre payantes les places de stationnement	Non envisagé	ce pourrait être un moyen pour limiter l'usage de la voiture individuelle, ce qui réduirait à la fois la pollution et possiblement les coûts pour l'entreprise.	0 (x3)
autres mesures	Non envisagé		0 (x1)
Promotion des transports publics		La promotion des transports publics semble mise en oeuvre à Carrefour. Un remboursement plus important de la carte orange pour ceux qui n'utilisent pas les parkings, financé par la location de ces places de stationnement serait déterminant.	6 (x1)
vendre des tickets au sein de l'entreprise	OK - Les collaborateurs du siège ont la possibilité d'acheter des tickets sur leur lieu de travail	bonne initiative, y compris pour le rechargement des cartes Navigo ?	3 (x1)
attribuer une aide financière au-delà de la ½ carte orange	Non envisagé	regrettable même si au delà de 50% de remboursement il n'y a pas d'exonération de contributions sociales. Cela découragerait encore plus les utilisateurs de parkings si Carrefour faisait un effort en la matière.	0 (x2)
informer et organiser des actions promotionnelles	OK - Promotion des transports en commun : organisation d'une Journée "Navigo" pour les collaborateurs du siège. Objectif: faire connaître le pass "Navigo" et promouvoir l'utilisation des transports en commun auprès des collaborateurs	nous saluons cette initiative	3 (x1)
autres mesures	Non envisagé		0 (x1)
Promotion du vélo		Des initiatives concrètes combinées à des actions commerciales qui resteront limitées s'il n'y a pas une volonté politique d'engager une aide financière et la mise à disposition de matériel en faveur des salariés.	24 (x2)
faciliter et sécuriser l'arrivée et le stationnement des vélos	OK - Le parking du siège de Levallois dispose de places réservées au stationnement des vélos (emplacement sécurisé).	il serait intéressant d'en connaître la proportion. Note maximum au bénéfice du doute	3 (x3)

	Pour les collaborateurs travaillant en magasin, un certain nombre d'hypermarchés et tous les supermarchés Champion rénovés (600 magasins) depuis 3 ans, disposent d'abris à vélos.		
mettre à disposition des douches et vestiaires	OK - Tous les magasins et le siège de Levallois disposent de douches. Les magasins disposent également de vestiaires. Le siège de Levallois dispose de vestiaires réservés aux prestataires (sécurité, cantine).	ok	3 (x3)
mettre à disposition une flotte de vélos pour les déplacements professionnels	Non envisagé		0 (x1)
mettre à disposition un garage pour entretien - réparation	Non envisagé	un petit local équipé permettant notamment de remédier aux crevaisons ne serait pas inutile car cela encouragerait l'entraide et l'utilisation du vélo.	0 (x2)
attribuer une aide financière	Non envisagé		0 (x1)
organiser des actions promotionnelles au sein de l'entreprise	OK - Sponsoring ou organisation par les enseignes et le groupe d'événements sportifs: par exemple, tous les ans, le Groupe organise la Course de la Liberté pour ses collaborateurs. En 2007, les Hypermarchés Carrefour seront partenaires de la semaine de la Mobilité (16-22 septembre). Des actions de sensibilisation aux modes de transports durables seront organisées en magasin pour les clients et les collaborateurs, notamment au rayon des vélos. (voir note jointe).	bonne initiative qui permet également de vendre des vélos.	3 (x2)
autres mesures	Non envisagé	pour ceux qui feraient l'effort de venir au travail en vélo, pourquoi ne pas leur offrir des équipements appropriés tels que casques, vêtements ...	0 (x1)
Promotion du co-voiturage		Compte tenu du nombre important de salariés l'encouragement au covoiturage doit être développé pour les salariés qui ne peuvent pas venir autrement qu'en véhicule individuel, car il s'agit d'un de moyens pour lutter contre le gaspillage en optimisant l'utilisation de la voiture, de plus cela facilite la gestion des parkings.	0 (x1)
faciliter les recherches de partenaires (sites intranet)	Non envisagé	un manque de volonté préjudiciable en terme d'environnement. Avec l'aide d'intranet cela ne représente pourtant pas de difficulté majeure de procéder à des tests.	0 (x2)
attribuer une aide financière	Non envisagé		0 (x2)
réserver des places de stationnement	Non envisagé	une mesure administrative simple, qui mériterait pourtant d'être testée.	0 (x2)
autres mesures	Non envisagé		0 (x1)
Meilleure organisation des déplacements professionnels		Quelques éléments vont dans le bon sens, mais le manque de précisions et de développement ne permettent pas de mesurer les progrès qui pourraient être accomplis, notamment en ce qui concerne l'usage privé du carburant. Notons cependant que la distribution de voitures est limitée seulement aux directeurs du siège.	28 (x3)
réduire le nombre de voitures de société individuelles	OK - Seuls certains Directeurs du siège disposent d'une voiture de société.	il est vrai que la fiscalité est plutôt favorable à ce type d'avantage en nature en particulier pour les hauts revenus. Il serait intéressant d'en connaître la proportion ainsi que le type de véhicule offert en terme d'émission de CO2 et de polluants, car ce sont des véhicules haut de gamme plus polluants qui sont généralement attribués aux directions.	3 (x3)
interdire l'usage des voitures de société à titre privé ou pour les déplacements domicile - travail	Non envisagé	est-ce donc autorisé ? Des précisions chiffrées permettraient d'analyser l'ampleur de ce phénomène, Carrefour dispose-t-il d'un tableau détaillé des kilométrages effectués à titre privé et à titre professionnel ?	0 (x3)
promouvoir les modes alternatifs de déplacement	OK - Les déplacements professionnels sont limités (cf.note jointe). La préférence est donnée au train lorsque cela est possible.	argumentaire pas assez développé, notamment sur les critères établis pour l'arbitrage en faveur du train.	2 (x1)
choisir des véhicules «propres» lors des renouvellements de parcs automobiles	A l'étude pour le bioéthanol pour les véhicules de collaborateurs en liaison avec les magasins et effectuant de nombreux trajets en voiture.	manque de précision quant à la date de mise en œuvre. De plus, les véhicules roulant aux agro-carburants ne sont pas considérés comme « propres ».	2 (x1)

ne plus offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature	Non envisagé	pourquoi ne pas faire de propositions salariales ? L'exemplarité en la matière ne peut avoir que des effets positifs.	0 (x3)
choisir le train plutôt que l'avion pour les déplacements professionnels	OK - Le train est favorisé lorsque cela est possible.	manque de précisions quant aux critères qui déterminent ce choix.	2 (x3)
privilégier les visioconférences ou conférences téléphoniques aux déplacements	OK - Les sièges du Groupe disposent de salles de visioconférences. Cette technique est très privilégiée au sein du Groupe. (voir note jointe)	excellente initiative.	3 (x3)
autres mesures	Non envisagé		0 (x1)
Plan de Déplacements Entreprise			1 (x3)
connaître l'existence de la démarche PDE	OUI		1 (x1)
s'engager dans une telle démarche d'ici fin 2008	Envisagé	l'absence de précisions (dates, plans d'actions, ...) ne permettent pas de donner une note.	0 (x1)

8 Dexia

Sites concernés :

Note globale après pondération : 117

Commentaire global sur les réponses au questionnaire : Des mesures sont intéressantes mais d'autres ne vont pas dans le sens d'une diminution des déplacements des salariés et donc de la pollution qu'ils génèrent. Le potentiel de Dexia ne semble pas pleinement exploité. D'autant plus que la mise en place d'un PDE ne nous aurait pas surpris.

QUESTION	REPONSE DE DEXIA	COMMENTAIRE des AT - PARIS	NOTE
Meilleure gestion des places de stationnement		Des interrogations existent sur les réponses. Une meilleure gestion des places de stationnement est certes un geste pour l'environnement, mais peut aussi se révéler intéressant pour l'entreprise : coût, accessibilité des sites, rapport entre la surface dédiée au stationnement et la surface disponible pour le travail, etc. De plus, la facilité d'emploi encourage l'usage. Ici, il s'agissait principalement de voir comment Dexia dissuade (ou encourage) ses salariés d'utiliser les places de stationnement lorsqu'il est possible d'accéder aux sites par d'autres moyens, afin de restreindre l'usage des voitures et des deux-roues motorisés.	3 (x2)
réduire le nombre de places de stationnement	ok. Depuis mars 2007, le parking sous la tour est limité à dix places.	question complémentaire : existe-t-il d'autres parkings disponibles pour les salariés?	1 (x2)
revoir les critères d'attribution pour les rendre plus sélectifs	ok. Depuis mars 2007, trois places de stationnement sont réservées aux personnes en situation de handicap dans le parking de dix places situé directement sous la tour Dexia.	ce point ne concerne pas que les personnes handicapées.	1 (x1)
rendre payantes les places de stationnement	non envisagé. Dexia n'est pas propriétaire des places de parking sous l'esplanade accessibles à la grande majorité de ses salariés dont il loue les emplacements.		0 (x3)
autres mesures	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion des transports publics		Des efforts intéressants sont faits sur la promotion des transports en commun. Mais le potentiel de Dexia ne semble pas utilisé complètement.	9 (x1)
vendre des tickets au sein de l'entreprise	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
attribuer une aide financière au-delà de la ½ carte orange	ok. Depuis février 2007, Dexia prend en charge 60% du prix des titres de transport sur la région IDF mais également sur l'ensemble du territoire français allant ainsi au-delà de l'obligation de prise en charge à hauteur de 50% applicable uniquement en région IDF.	prendre en charge à 60% est une bonne chose. L'idéal serait de rembourser intégralement la carte de transport.	3 (x2)
informer et organiser des actions promotionnelles	ok. Depuis janvier 2007, afin d'anticiper les conséquences de son déménagement du 15ème arrondissement vers le quartier de la Défense, Dexia a publié sur son Intranet différents dossiers récapitulants les bons gestes environnementaux à adopter dans le cadre du déménagement. L'un des dossiers était consacré aux déplacements domicile - travail des collaborateurs et présentait les avantages environnementaux et budgétaires du recours aux transports en commun. Ce dossier a été accompagné de la diffusion d'un dépliant présentant l'ensemble des réseaux de transports en commun desservant la tour Dexia.	la démarche est excellente. Il faut cependant réitérer cette initiative dans des cadres variés.	3 (x1)
autres mesures	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion du vélo		Il est dommage que peu de mesures soient mises en place pour promouvoir le vélo ; cela permettrait également aux salariés de faire du sport ré-	12 (x2)

faciliter et sécuriser l'arrivée et le stationnement des vélos	ok. Depuis mars 2007, les pistes cyclables sont accessibles directement sous la tour Dexia où les collaborateurs peuvent garer leurs vélos.	gulièrement. les pistes cyclables directement accessibles sous la tour Dexia contribuent à faciliter l'arrivée des vélos. Mais cela ne sécurise pas nécessairement leur arrivée. Les cyclistes potentiels peuvent être dissuadés de venir travailler en vélo à cause de la dangerosité de certains trajets menant au lieu de travail (par exemple si le cycliste doit utiliser une route où les véhicules motorisés s'autorisent des vitesses élevées). Ce point demande surtout s'il existe par exemple des actions envers les pouvoirs publics pour garantir au cycliste d'arriver sain et sauf et facilement au travail (piste/voie cyclable, etc.), au moins sur la partie finale du trajet.	2 (x3)
mettre à disposition des douches et vestiaires	ok. Fin 2007, dans le cadre du concours interne sur les bonnes pratiques environnementales mis en place durant la semaine du développement durable, la direction de Dexia s'est engagée à mettre en œuvre les initiatives lauréates. L'une d'elles était la mise en place de vestiaires pour les collaborateurs se rendant à la tour en vélo. Cette proposition est à l'étude pour mise en place d'ici fin 2007.	la démarche est très bonne, en espérant que cela a été réalisé.	2 (x3)
mettre à disposition une flotte de vélos pour les déplacements professionnels	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
mettre à disposition un garage pour entretien - réparation	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
attribuer une aide financière	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
organiser des actions promotionnelles au sein de l'entreprise	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué. Organiser des actions promotionnelles peut créer un effet de groupe, renforcer la cohésion d'une équipe et rendre le vélo plus attrayant.	0 (x2)
autres mesures	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion du co-voiturage		Des initiatives intéressantes sont présentées à l'étude au moment de la réception du formulaire rempli. La mise en place d'un PDE permettrait de bénéficier de l'expertise de l'ADEME et d'augmenter les chances de succès des initiatives promues.	12 (x1)
faciliter les recherches de partenaires (sites intranet)	ok. Fin 2007, dans le cadre du concours interne sur les bonnes pratiques environnementales mis en place durant la semaine du développement durable, la direction de Dexia s'est engagée à mettre en œuvre les initiatives lauréates. L'une d'elles était la création d'un site intranet permettant la mise en relation des offres et des demandes de covoiturage. Cette proposition est à l'étude pour mise en place d'ici fin 2007. Elle pourrait être accompagnée d'une aide financière ou de l'attribution de places de stationnement spécifiques.	la réponse est assez satisfaisante. La mise en place d'un site de recherche de partenaires ne garantit pas le bon fonctionnement du covoiturage. L'ADEME a insisté sur ce point dans le cadre d'accompagnement d'entreprises à la mise en place de PDE. Cette initiative doit donc être accompagnée de mesures incitatives.	2 (x2)
attribuer une aide financière	ok. Cette mesure est appliquée fin 2007.	la réponse est liée aux commentaires ci-dessus.	2 (x2)
réserver des places de stationnement	ok. Cette mesure est appliquée fin 2007.	la réponse est liée aux commentaires ci-dessus.	2 (x2)
autres mesures	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Meilleure organisation des déplacements professionnels		Certaines mesures sont excellentes mais d'autres n'incitent pas à une diminution de l'utilisation des véhicules de fonction. La pollution générée par une entreprise (pour les transports) peut être facilement importante si l'organisation des déplacements n'est pas optimale.	21 (x3)
réduire le nombre de voitures de société individuelles	non envisagé. En raison du fort développement du réseau commercial de Dexia, il est très difficile de réduire le nombre de voitures de société.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
interdire l'usage des voitures de société à titre privé ou pour les	non envisagé. Les voitures de société sont des voitures de fonction et à ce titre peuvent être utilisées pour un usage privé.	la réponse est jugée insatisfaisante dans la mesure où il y a une incitation de l'usage de la voiture.	0 (x3)

déplacements domicile – travail			
promouvoir les modes alternatifs de déplacement	ok. Depuis janvier 2007, par la prise en charge à hauteur de 60% des frais de transport en commun de ses collaborateurs et la mise en place de dossiers intranet dédiés à la promotion des transports en commun, Dexia promeut le recours à des modes alternatifs de déplacements.	la prise en charge à 60% a déjà été considérée dans la notation dans une précédente question. De plus la mise en place de dossiers intranet n'est pas une promotion mais une simple information, que les salariés doivent chercher.	1 (x1)
choisir des véhicules «propres» lors des renouvellements de parcs automobiles	ok. Depuis février 2007, la nouvelle "car policy" de Dexia, entrée en vigueur le 07/02/07, inclut systématiquement les véhicules les moins émetteurs de CO ₂ de chaque gamme et propose un véhicule Prius (hybride).	c'est une bonne initiative, mais les gammes en question sont-elles déjà fortement émettrices de CO ₂ ? De plus, le CO ₂ n'est pas le seul rejet nocif ou dangereux pour l'environnement. Un véhicule peut émettre peu de CO ₂ , mais beaucoup de particules fines (scooters par exemple). Par ailleurs, un véhicule utilisant des agro-carburants n'est pas considéré comme « propre ».	2 (x1)
ne plus offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué. Offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature incite fortement l'employé à utiliser son véhicule et donc à polluer.	0 (x3)
choisir le train plutôt que l'avion pour les déplacements professionnels	ok. Depuis novembre 2007, la nouvelle politique "voyages" en vigueur en novembre 2007, privilégie le recours au train plutôt qu'à l'avion. Non seulement le retour en train est obligatoire pour les trajets de moins de trois heures en avion mais son usage est devenu obligatoire pour les trajets les plus fréquemment empruntés de Dexia vers Bruxelles et le Luxembourg, sous peine de non remboursement des frais de transport.	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x3)
privilégier les visioconférences ou conférences téléphoniques aux déplacements	ok. En novembre 2007, le déménagement à la tour Dexia a été accompagné de la mise en place d'un dispositif de visioconférence à chaque étage. De plus, le département IT&Logistique a entamé une politique de réduction des déplacements professionnels au profit des visioconférences.	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x3)
autres mesures	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Plan de Déplacements Entreprise			1 (x3)
connaître l'existence de la démarche PDE	Oui.		1 (x1)
s'engager dans une telle démarche d'ici fin 2008	Non.	les différents PDE déjà mis en place ailleurs reprennent une majeure partie des mesures que Dexia a déjà entreprises pour améliorer son bilan écologique. A nos yeux, l'application d'un PDE nous semblait aller de soi. D'autant plus que l'ADEME a accumulé une certaine expérience qui pourrait être profitable à Dexia (augmentation des chances de réussite du fait des mesures déjà prises).	0 (x1)

9 EDF

Sites concernés : site de Paris (8^{ème} arrondissement)

Note globale après pondération : 239

Commentaire global sur les réponses au questionnaire : L'action d'EDF vers les transports est déjà très correctement entamée. Les PDE vont se mettre progressivement en place sur les sites de la région parisienne. Tous les sujets sont abordés et des initiatives innovantes sont prises. La démarche est encouragée et félicitée.

QUESTION	REPOSE D'EDF	COMMENTAIRE des AT - PARIS	NOTE
Meilleure gestion des places de stationnement		La réponse à la première question peut laisser supposer une politique active de réduction de l'offre de stationnement. Des précisions chiffrées seraient appréciées.	6 (x2)
réduire le nombre de places de stationnement	ok. Le nombre de places est en cours en diminution.	la réponse est jugée assez satisfaisante. Mais dans quelle proportion ces places sont-elles réduites?	2 (x2)
revoir les critères d'attribution pour les rendre plus sélectifs	ok. Depuis de nombreuses années, des places sont attribuées aux personnes handicapées.	la réponse à cette question ne concerne que les handicapés, pour lesquels une législation demande de respecter cette obligation. La réponse ne couvre donc que partiellement la question.	2 (x1)
rendre payantes les places de stationnement	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
autres mesures	sans réponse.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion des transports publics		Des efforts sont réalisés pour la promotion des transports en commun.	6 (x1)
vendre des tickets au sein de l'entreprise	ok. Depuis de nombreuses années, des distributeurs automatiques sont en service.	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x1)
attribuer une aide financière au-delà de la ½ carte orange	non envisagé pour des raisons fiscales	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
informer et organiser des actions promotionnelles	ok. Des initiatives sont mises en place au siège et dans les unités (action planète, trophées du développement durable, campagnes d'affichage et Iso 14001)	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x1)
autres mesures	sans réponse.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion du vélo		Des actions sont mises en œuvre mais beaucoup d'initiatives restent envisagées. EDF peut mieux faire, notamment en faisant la promotion du déplacement à vélo de manière plus engagée.	22 (x2)
faciliter et sécuriser l'arrivée et le stationnement des vélos	ok. Depuis de nombreuses années, il y a la possibilité de stationnement des vélos.	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x3)
mettre à disposition des douches et vestiaires	ok. Depuis de nombreuses années, cela existe sur l'intégralité des sites.	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x3)
mettre à disposition une flotte de vélos pour les déplacements professionnels	non envisagé, principalement pour des raisons de sécurité.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
mettre à disposition un garage pour entretien - réparation	non envisagé, principalement pour des raisons de sécurité.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
attribuer une aide financière	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
organiser des actions promotionnelles au sein de l'entreprise	ok. De façon ponctuelle, EDF est associée à la journée de la mobilité.	c'est une bonne chose mais cette journée n'a lieu qu'une fois par an. Cette action doit être menée sur du long terme.	2 (x2)
autres mesures	sans réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion du co-voiturage		Des initiatives intéressantes sont mises en place.	15 (x1)
faciliter les recherches de parte-	à l'étude sur la base de l'expérience en cours sur le site EDF de Rennes.	la réponse est satisfaisante.	2 (x2)

naires (sites intranet)			
attribuer une aide financière	A l'étude (en cours) avec l'idée d'un 1 euro par personne par an par exemple.	cette réponse est intéressante car rarement envisagée mais il doit y avoir une erreur sur le montant.	2 (x2)
réserver des places de stationnement	A l'étude au même titre que le covoiturage.	cette réponse est jugée satisfaisante.	2 (x2)
autres mesures	ok. La mise en place de deux navettes électriques entre les sites de Cap Ampère et Chatou et les stations de RER correspondantes.	cette mesure est très intéressante.	3 (x1)
Meilleure organisation des déplacements professionnels		Des efforts importants sont faits et précisément exprimés.	50 (x3)
réduire le nombre de voitures de société individuelles	ok (en cours).	aucune précision n'est apportée.	2 (x3)
interdire l'usage des voitures de société à titre privé ou pour les déplacements domicile - travail	ok. L'usage n'est pas interdit mais il y a une pratique exceptionnelle qui est soumise à l'appréciation de la hiérarchie pour les situations d'urgence.	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x3)
promouvoir les modes alternatifs de déplacement	ok. Des campagnes de promotion sont faites régulièrement.	la réponse n'est pas suffisamment précise.	2 (x1)
choisir des véhicules «propres» lors des renouvellements de parcs automobiles	ok. Depuis de nombreuses années, il existe une flotte importante de véhicules électriques (1ère flotte de France).	la réponse est très satisfaisante.	3 (x1)
ne plus offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature	ok. Depuis de nombreuses années, cette pratique est réservée à certains cadres dirigeants.	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x3)
choisir le train plutôt que l'avion pour les déplacements professionnels	ok. Depuis de nombreuses années, une consigne est donnée à l'agence de voyage prestataire : train pour les trajets de moins de 4 heures.	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x3)
privilégier les visioconférences ou conférences téléphoniques aux déplacements	ok. Depuis de nombreuses années, les salles de réunion sont équipées de la technologie nécessaire.	la réponse est jugée satisfaisante. Les salles sont équipées mais les équipements sont-ils bien utilisés?	3 (x3)
autres mesures	ok. La télésurveillance sur certains sites dans le but d'éviter des déplacements. Analyse en cours des déplacements induits par notre activité afin de les optimiser. Ci-dessous les pistes actuelles : > diminuer le nombre de tournées postales, > diminuer les plis urgents nécessitant un coursier à chaque fois, > contractualisation avec des coursiers à vélo, > contractualiser avec des taxis "propres". > Intégration de clauses dans nos contrats d'achat.	ces initiatives sont intéressantes.	3 (x1)
Plan de Déplacements Entreprise			4 (x3)
connaître l'existence de la démarche PDE	Oui		1 (x1)
s'engager dans une telle démarche d'ici fin 2008	Oui. Nombreux PDE en place en région parisienne comme en province à EDF SA. Une démarche de coordination globale est en cours.	la démarche est appréciée.	3 (x1)

10 Essilor

Sites concernés : site de Charenton-le-Pont

Note globale après pondération : 102

Commentaire global sur les réponses au questionnaire : La mise en place de la démarche PDE qui a commencé en 2006 paraît assez légère. En effet, peu de critères quantitatifs et de réel bilan des mesures réalisées transparaissent dans les réponses apportées pour ce questionnaire. Une intention réelle existe dans le domaine de l'usage privé de l'automobile, mais elle se heurte à une difficulté qu'il eût été intéressante à développer afin d'y remédier.

QUESTION	REPOSE D'ESSILOR	COMMENTAIRE des AT - PARIS	NOTE
Meilleure gestion des places de stationnement		Peu d'actions mises en place au sein du Groupe, à noter cependant la sélectivité des critères pour l'attribution des places de stationnement sans plus de précisions	2 (x2)
réduire le nombre de places de stationnement	N'est pas au programme du DPE	l'entreprise voulait certainement dire PDE, le DPE étant le Diagnostic de Performance Energétique, obligatoire désormais pour les locations et achats de bâtiments. Pas d'information sur la situation actuelle.	0 (x2)
revoir les critères d'attribution pour les rendre plus sélectifs	Critères déjà sélectifs, mais il est toujours bon de les revoir régulièrement	quels sont ces critères ?	2 (x1)
rendre payantes les places de stationnement	N'est pas au programme du PDE	cela permettrait pourtant de limiter l'usage de l'automobile et de financer par la même occasion d'autres mesures telles que le vélo ou les transports en commun.	0 (x3)
autres mesures	N'est pas au programme du PDE	application de la notation définie dans la méthodologie.	0 (x1)
Promotion des transports publics		Pas d'effort soutenu, malgré une intention d'action promotionnelle. Les transports en commun sont pourtant la meilleure solution pour libérer l'espace public et lutter contre la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre (CO₂).	3 (x1)
vendre des tickets au sein de l'entreprise	A déjà été fait, puis abandonné. N'est plus au programme du DPE	un point parce que la mesure a déjà été mise en place, les raisons de cet abandon ne sont pas précisées.	1 (x1)
attribuer une aide financière au-delà de la ½ carte orange	Pas de réponse	dommage car cette mesure bien que soumise à cotisations sociales pourrait être financée par la location de places de stationnement.	0 (x2)
informer et organiser des actions promotionnelles	La promotion des transports publics peut entrer dans les attributions de "verres-médailles du développement durable", un concours interne destiné à encourager les bonnes pratiques	suggestion argumentée et judicieuse d'une mise en place d'action promotionnelle.	2 (x1)
autres mesures	pas de réponse	application de la notation définie dans la méthodologie	0 (x1)
Promotion du vélo		Des mesures effectives existent, qu'il convient d'encourager et de valoriser, car l'utilisation du vélo n'entraîne pas de pollution de l'air et de pollution sonore, et cette pratique est excellente pour la santé.	9 (x2)
faciliter et sécuriser l'arrivée et le stationnement des vélos	pas de réponse	déterminant pour inciter d'utiliser ce mode de circulation douce excellent pour la santé.	0 (x3)
mettre à disposition des douches et vestiaires	Des vestiaires et divers aménagements existent. Il n'est pas envisagé d'y installer des douches	la moitié de la réponse est concluante	1 (x3)
mettre à disposition une flotte de vélos pour les déplacements professionnels	Des vélos sont utilisés pour des déplacements sur des sites étendus	réponse ok mais il n'existe pas de flotte pour les déplacements entre 2 sites	2 (x1)
mettre à disposition un garage pour entretien - réparation	n'est pas au programme du PDE	un petit local équipé afin de remédier à des pannes (crevaisons ...) encouragerait l'entraide et l'utilisation du vélo.	0 (x2)
attribuer une aide financière	n'est pas au programme du PDE	application de la notation définie dans la méthodologie	0 (x1)

organiser des actions promotionnelles au sein de l'entreprise	Des opérations de sensibilisation font l'objet d'une réflexion dans le cadre du DPE	cette mesure est à l'étude, application de la notation définie dans la méthodologie	2 (x2)
autres mesures	pas de réponse	pourquoi ne pas proposer des équipements pour les cyclistes (casques, vêtements appropriés)? Application de la notation définie dans la méthodologie	0 (x1)
Promotion du co-voiturage		Le covoiturage est faiblement encouragé dans l'entreprise. Des mesures simples permettent d'utiliser ce mode de transport de manière plus rationnelle et favoriserait la maîtrise de la gestion des déplacements.	2 (x1)
faciliter les recherches de partenaires (sites intranet)	Fait partie des mesures envisagées dans le programme du PDE	cette mesure est envisagée, application de la notation définie dans la méthodologie.	1 (x2)
attribuer une aide financière	Il existe d'autres moyens d'incitation et de récompense que l'aide financière	lesquelles ? Application de la notation définie dans la méthodologie	0 (x2)
réserver des places de stationnement	"Réserver" n'est pas envisagé. "Revoir" les critères d'attribution est à l'étude.	manque de précisions. Application de la notation définie dans la méthodologie	0 (x2)
autres mesures	pas de réponse	application de la notation définie dans la méthodologie	0 (x1)
Meilleure organisation des déplacements professionnels		Des idées intéressantes quant au parc automobile. Des éléments quantitatifs permettraient de prendre la mesure des efforts accomplis.	21 (x3)
réduire le nombre de voitures de société individuelles	Non envisagé. Il est envisagé en revanche d'y inclure des véhicules à moteur hybride	il est pourtant indispensable de réduire et non d'encourager ce mode de déplacement individuel nuisible en terme d'environnement. Au delà de son utilisation il n'est pas inutile de rappeler également que la fabrication des automobiles est l'industrie la plus polluante.	0 (x3)
interdire l'usage des voitures de société à titre privé ou pour les déplacements domicile - travail	A l'étude. Un type de mesure difficile à mettre en place	de quelle difficulté s'agit-il ? administrative, opposition des bénéficiaires, remise en cause des habitudes, ... la réponse mériterait d'être développée.	2 (x3)
promouvoir les modes alternatifs de déplacement	Une idée à mettre à l'étude	application de la notation définie dans la méthodologie	0 (x1)
choisir des véhicules «propres» lors des renouvellements de parcs automobiles	Des véhicules à moteur hybride font partie de l'offre	même s'il n'existe pas de véritable alternative à l'essence si ce n'est pour des déplacements courts les voitures électriques qui présentent toutefois d'autres inconvénients, le fait de proposer des voitures hybrides est une bonne chose, même si elles présentent d'autres inconvénients (recyclages des batteries). Application de la notation définie dans la méthodologie	3 (x1)
ne plus offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature	Une idée à mettre à l'étude	il est vrai que cet avantage en nature est malheureusement une véritable niche fiscale comparativement à un équivalent salaire en particulier pour les hauts revenus et pour l'entreprise ce qui relève des pouvoirs publics. Cela demande donc un certain courage de la part de l'entreprise pour agir en proposant une compensation salariale suffisamment attractive afin que le salarié y trouve avantage.	0 (x3)
choisir le train plutôt que l'avion pour les déplacements professionnels	Déjà fait systématiquement en tant que de raison	cette mesure est appliquée, mais quels sont les critères retenus ?	2 (x3)
privilégier les visioconférences ou conférences téléphoniques aux déplacements	Déjà fait systématiquement en tant que de besoin	cette mesure est appliquée, mais les conditions en sont inconnues, on retirera donc un point au barème prévu.	2 (x3)
autres mesures	pas de réponse	application de la notation définie dans la méthodologie	0 (x1)
Plan de Déplacements Entreprise			4 (x3)
connaître l'existence de la démarche PDE	Oui		1 (x1)
s'engager dans une telle démarche d'ici fin 2008	oui, démarche engagée en 2006	application de la notation définie dans la méthodologie	3 (x1)

11 Lafarge

Sites concernés : Apparemment, le siège parisien de Lafarge au 61, rue des belles-feuilles, dans le 16ème arrondissement à Paris. Toutefois, le questionnaire cite de temps en temps de son siège à Lyon, ce qui induit une très grande confusion dans le questionnaire : on a l'impression que les réponses de Lafarge concernent Paris, mais que le site de Lyon est cité lorsque cela arrange Lafarge. Parfois, il est impossible de savoir.

Note globale après pondération : 130

Commentaire global sur les réponses au questionnaire : Il convient tout d'abord de noter la transparence et la précision de certaines réponses au questionnaire : on sait en effet le nombre exact de places de parking et le nombre de salariés travaillant au siège, ce qui permet d'apprécier de façon précise certaines réponses. A contrario, le fait de citer le siège de Lyon sur certaines réponses quand il n'y a apparemment rien à dire sur celui de Paris conduit à une appréciation négative. Il ressort du questionnaire une appréciation très négative sur la gestion des places de stationnement, la promotion des transports en commun, du vélo et du co-voiturage, ou aucune volonté de faire évoluer les pratiques n'est perceptible. En revanche, et de façon assez paradoxale, le siège de l'entreprise semble avoir des idées et des initiatives intéressantes en matière de gestion globale des déplacements d'entreprise. Il faut surtout noter la proposition d'une rémunération, dont le chiffre est donné (9800€), en remplacement d'une voiture de société, une des seules sociétés à s'engager dans cette démarche, que les Amis de la Terre considèrent comme favorisant particulièrement la diminution des gaspillages d'énergie fossile. La réponse sur l'opportunité d'un PDE montre en revanche une mauvaise connaissance de la finalité de l'outil et, au delà de l'exemple très pertinent sur les véhicules de société, d'engager une démarche structurée et globale d'optimisation des déplacements.

QUESTION	REPONSE DE LAFARGE	COMMENTAIRE des AT - PARIS	NOTE
Meilleure gestion des places de stationnement	Nous avons 450 collaborateurs et une cinquantaine de sous traitants. Nous ne disposons que de 233 places de parkings dont 10% réservés aux visiteurs.	Lafarge annonce qu'il ne dispose « que de 233 places de parking » pour 450 collaborateurs et 50 sous-traitants, dont 10% réservés aux visiteurs. Cela nous fait donc 23 places réservées aux visiteurs, reste 210 places pour 500 personnes, soit presque une place pour deux personnes. Conclusion : pour un siège situé en plein paris, non loin d'une station de métro, du RER C et du RER A, (nous sommes au cœur de Paris avec une gare SNCF (RER) et le métro à proximité et donc toutes les facilités). On peut donc difficilement parler d'un faible équipement en place de parking. Un très fort taux d'équipement en places de parking en dépit d'une situation privilégiée pour les transports en commun, une incitation pour les visiteurs à venir en voiture avec des places qui leur sont réservées, aucune volonté affichée de faire évoluer les choses.	1 (x2)
réduire le nombre de places de stationnement	Non envisagé	vu le nombre record de parkings, l'évidence est d'en réduire le nombre afin de moins encourager un mode de déplacement individuel particulièrement nocif en terme de santé et d'émission de gaz à effet de serre (CO ₂).	0 (x2)
revoir les critères d'attribution pour les rendre plus sélectifs	Nous sommes en train de créer des places handicapés avec accessibilité pour personnes à mobilité réduite. Sur Lyon, les places les plus proches des bureaux sont réservées au covoiturage	le verbe « sommes en train de » n'est pas précis en terme de délai. Le fait que, d'ores et déjà, il n'y a aucune place réservée aux handicapés sur 233, alors que c'est déjà obligatoire, n'est pas un signe de politique sociale très en pointe. Le fait que le questionnaire réponde sur Lyon pour le co-voiturage semble montrer qu'il n'y a aucune volonté d'en faire au siège de paris.	1 (x1)
rendre payantes les places de stationnement	Non envisagé	afin de ne pas inciter le personnel à venir au travail en voiture, cela permettrait également de dégager des ressources pour encourager l'usage d'autres modes de déplacements.	0 (x3)
autres mesures	Pas de réponse	application du barème prévu par la méthodologie	0 (x1)
Promotion des transports publics		Il semble qu'aucun effort particulier ne soit fait pour inciter les personnels de l'entreprise à utiliser préférentiellement les transports en commun.	0 (x1)
vendre des tickets au sein de l'entreprise	Nous sommes au cœur de Paris avec une gare SNCF (RER) et le métro à proximité et donc toutes les facilités. Nous disposons pour les déplacements professionnels, d'une agence de voyage au sein de l'entreprise	l'argument pour ne pas faire de vente des tickets est la proximité des stations de train et métro. Il est donc mal compris par l'entreprise que cette proximité doit être utilisée pour promouvoir ce mode de déplacement, et que la vente sur place est toujours une facilité et un gain de temps pour les salariés. Cela serait d'autant plus facile qu'ils disposent d'une agence de voyage qui pourrait s'en charger, mais qui est sûrement là davantage pour la vente des tickets d'avions ou de train pour les déplacements professionnels.	0 (x1)

attribuer une aide financière au-delà de la ½ carte orange	Compte tenu de la mise en place du covoiturage sur notre site de Lyon, une réflexion est en cours pour aider les collaborateurs utilisant les transports publics à Lyon	cette réponse dessert le questionnaire en laissant supposer qu'aucune réflexion n'est en cours pour promouvoir les transports collectifs à Paris. S'il est vrai qu'au delà des 50% cette aide financière est soumise à des contributions sociales, il n'est cependant pas très onéreux d'augmenter cette part (voir notre commentaire concernant la location des parkings).	0 (x2)
informer et organiser des actions promotionnelles	Compte tenu de notre situation à Paris, la grande majorité des collaborateurs connaissent bien les transports publics	des informations à vocations pédagogiques notamment sur les conséquences du choix des modes de déplacement seraient toutefois nécessaires de façon à démontrer des progrès en terme de confort et de rapidité que les transports collectifs réalisent souvent à condition de prioriser leurs parcours et l'aide financière indispensable.	0 (x1)
autres mesures	pas de réponse	application du barème prévu par la méthodologie	0 (x1)
Promotion du vélo		Comme pour les transports en commun, on ne note aucune volonté claire de promouvoir la pratique du vélo dans l'entreprise, il s'agit pourtant là d'une pratique excellente pour la santé, n'émettant pas de polluant ni de gaz à effet de serre (CO2), sans nuisance sonore et libérant l'espace public. La mise en place du code de la rue repoussée de puis plusieurs années aura un impact positif et déterminant sur ce mode de transport, il est important de s'y préparer en anticipant ce mouvement.	16 (x2)
faciliter et sécuriser l'arrivée et le stationnement des vélos	Beaucoup de nos collaborateurs utilisent les transports publics. Cependant, les personnes venant en 2 roues et notamment en vélo, peuvent stationner dans le parking en sécurité. Nous pourrions cependant améliorer le lieu de stationnement	le parking est ouvert aux vélos, mais comme il l'est aux deux-roues motorisés aussi polluants que la voiture et particulièrement dangereux. Il ne semble pas qu'il y ait d'effort particulier en faveur des vélos. Il y a toutefois une intention manifestée d'améliorer les choses.	2 (x3)
mettre à disposition des douches et vestiaires	Nous avons déjà des installations, mais nous souhaitons en augmenter le nombre, car c'est en effet une limite à la pratique d'un sport ou à l'utilisation du vélo.	il y a apparemment des installations, qui n'ont pas été faites spécifiquement en vue de rendre service aux personnes qui viennent travailler en vélo, mais il y a une intention manifestée d'améliorer les choses.	2 (x3)
mettre à disposition une flotte de vélos pour les déplacements professionnels	NE - Il faut préciser que nous sommes à proximité d'une station Velib	ce type de réponse, si elle n'est pas accompagnée d'une action incitative forte pour l'utilisation de Vélib' (mise à disposition gratuite de cartes Vélib' par exemple tant pour les déplacements domicile-travail que pour les déplacements professionnels dans Paris) ne vaut pas.	0 (x1)
mettre à disposition un garage pour entretien - réparation	non envisagé	un petit local équipé permettant notamment de remédier aux crevaisons ou autres problèmes techniques ne serait pas inutile et cela encouragerait l'entraide.	0 (x2)
attribuer une aide financière	non envisagé	application du barème prévu par la méthodologie	0 (x1)
organiser des actions promotionnelles au sein de l'entreprise	OK - Nous organisons des réunions sur la sécurité routière pour sensibiliser les collaborateurs sur ce sujet	cette réponse sur la sécurité routière, sans précision, laisse présumer qu'elle s'adresse surtout aux automobilistes, et peut être considérée comme s'inscrivant davantage dans une politique d'utilisation de la voiture que du vélo. De plus, ces manifestations, bien qu'utiles, ne semblent pas aborder le problème de la pollution de l'air qui même à faible émissions a des conséquences négatives compte tenu du nombre croissant de voitures individuelles mis en circulation dans les déplacements domicile - travail.	2 (x2)
autres mesures	pas de réponse	application du barème prévu par la méthodologie	0 (x1)
Promotion du co-voiturage		Les réponses sur le site de Lyon laissent présager que rien n'est envisagé à Paris. Il n'y a même pas une phrase pour dire que ce qui est expérimenté à Lyon pourrait être étendu au siège de Paris, une utilisation plus rationnelle de la voiture n'est pourtant pas à négliger.	0 (x1)
faciliter les recherches de partenaires (sites intranet)	OK - Nous avons mis ces mesures en place sur notre site de l'île d'Abeau dans l'Isère près de Lyon	cette réponse sur le site de Lyon laisse présager que rien n'est envisagé à Paris. Réponse hors sujet donc.	0 (x2)
attribuer une aide financière	envisagé - Un concours est envisagé pour récompenser les personnes les plus fidèles au dispositif	réponse basée sur le site de l'île d'Abeau, hors sujet également.	0 (x2)
réserver des places de stationnement	à l'étude - Pour développer le dispositif, nous étudions la possibilité de réserver les parkings les plus proches des bureaux au covoiturage	réponse basée sur le site de l'île d'Abeau, hors sujet également	0 (x2)
autres mesures	pas de réponse	application du barème prévu par la méthodologie	0 (x1)

Meilleure organisation des déplacements professionnels		Des efforts réels semblent faits par Lafarge sur les déplacements professionnels, même si certaines réponses manquent encore de précision et suscitent des interrogations, notamment sur l'utilisation du train et de l'avion, avec une question : la présence d'une agence de voyage en interne, dont l'objectif est sans doute de vendre les prestations qui lui rapportent le plus, est-elle une bonne solution ? La solution visioconférence est-elle systématiquement étudiée ? En revanche, la réponse sur le choix entre supplément de salaire et voiture de société propulse Lafarge d'emblée comme agissant sur le domaine des déplacements professionnels.	32 (x3)
réduire le nombre de voitures de société individuelles	OK - Nous n'avons que peu de voitures de société puisque notre population n'est ni technique ni commerciale.	réponse moyennement satisfaisante, dans la mesure où le « peu » est subjectif, et que l'idée de réduction n'apparaît pas.	2 (x3)
interdire l'usage des voitures de société à titre privé ou pour les déplacements domicile - travail	non envisagé	pourquoi non envisagé ? Est-ce à dire que cet avantage en nature est délicat à remettre en cause, est-il tout simplement difficile de modifier ces habitudes, ... ?	0 (x3)
promouvoir les modes alternatifs de déplacement	non envisagé	application du barème prévu par la méthodologie	0 (x1)
choisir des véhicules «propres» lors des renouvellements de parcs automobiles	OK - Nous limitons à 200 grammes de CO ₂ le rejet des véhicules et favorisons une diminution de la taille des véhicules. Nous favorisons l'utilisation de moteurs avec filtres à particules pour limiter consommation et rejets	réponse satisfaisante même si 200 grammes reste un chiffre très élevé. De plus, « favoriser » n'est pas « mettre en place de manière définitive ». Remarque : les filtres à particule diminuent partiellement ce polluant, néanmoins des particules fines et invisibles, bien plus dangereuses pour la santé ne sont pas filtrées. Cette volonté d'imposer le filtre à particules est malgré tout positive.	2 (x1)
ne plus offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature	OK - Nous proposons aux collaborateurs qui ont droit à un véhicule de sociétés de choisir comme alternative, l'équivalent en rémunération. Pour 2007, 9800 E de salaire brut.	excellent ! Une des rares sociétés à proposer cette mesure, déterminante pour éviter les gaspillages d'utilisation d'énergie fossile dans les entreprises ! Il s'agit là d'une mesure courageuse car elle n'est pas forcément avantageuse fiscalement tant pour l'entreprise que pour le salarié. Des précisions sur le taux d'acceptation par les salariés seraient intéressantes.	3 (x3)
choisir le train plutôt que l'avion pour les déplacements professionnels	OK - Pour certaines destinations, Lyon, Avignon, Lille, le TGV est le mode de transport le plus utilisé	réponse moyennement satisfaisante : bien sûr que pour Lyon et Lille le TGV est logiquement le plus utilisé... Le silence sur les autres destinations, comme Marseille ou Bordeaux, peut laisser supposer que l'avion y est le plus utilisé, en dépit de la desserte par TGV. Il n'y a pas de volonté exprimée d'améliorer encore les choses.	2 (x3)
privilégier les visioconférences ou conférences téléphoniques aux déplacements	OK - Nous avons équipé nos salles de réunion de systèmes de vidéo conférence et nous favorisons au maximum ce mode de communication. Sur notre site lyonnais, l'accord d'intéressement tient compte de la fréquence d'utilisation du matériel.	cette réponse semble exprimer une vraie volonté de développer la visioconférence. Une fois de plus, il est dommage que leur site de Lyon semble expérimenter des solutions intéressantes, qu'il ne semble pas envisagé d'étendre au site parisien. Le terme « favoriser au maximum » mériterait d'être précisé.	3 (x3)
autres mesures	pas de réponse	application du barème prévu par la méthodologie	0 (x1)
Plan de Déplacements Entreprise			0 (x3)
connaître l'existence de la démarche PDE	non		0 (x1)
s'engager dans une telle démarche d'ici fin 2008	Non : Compte tenu d'une implantation rurale, notre site de Lyon se prête mieux à l'innovation dans ce domaine, ce qui explique notamment la mise en place du covoiturage. Sur Paris, nos collaborateurs utilisent les transports en commun et nos marges de manœuvre sont réduites. Par ailleurs, le groupe est fortement sensibilisé au développement durable, grâce à l'action des personnes qui en sont chargées et à notre accord avec le WWF.	tout d'abord, le nombre de places de parking par rapport au nombre de salariés laisse supposer que les collaborateurs n'utilisent pas les transports en commun dans une forte proportion, des progrès sont encore réalisables. Ensuite, il y a certainement des pistes à explorer sur les déplacements professionnels. Cette réponse montre donc une méconnaissance des finalités du PDE.	0 (x1)

12 LVMH

Sites concernés : Sites sur Paris

Note globale après pondération : 83

Commentaire global sur les réponses au questionnaire : De nombreuses questions sont sans réponse, quelques initiatives sont notées mais qui ne remplacent pas une véritable démarche PDE à lancer.

QUESTION	REPOSE DE LVMH	COMMENTAIRE des AT - PARIS	NOTE
Meilleure gestion des places de stationnement		Des efforts à poursuivre sur ce thème qui constitue un levier important pour faire changer les comportements des salariés utilisant leur voiture individuelle dans leur trajet domicile - travail.	4 (x2)
réduire le nombre de places de stationnement	Elles sont déjà très limitées. Beaucoup de nos salariés utilisent les transports en commun. Concernant la future fondation Louis Vuitton au jardin d'acclimatation, aucune place de parking n'est prévue.	bonne initiative	2 (x2)
revoir les critères d'attribution pour les rendre plus sélectifs	Pas de réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
rendre payantes les places de stationnement	Pas de réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
autres mesures	Pas de réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion des transports publics		Peu d'effort particulier n'est fait sur ce thème.	2 (x1)
vendre des tickets au sein de l'entreprise	Pas de réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
attribuer une aide financière au-delà de la ½ carte orange	Pas de réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
informer et organiser des actions promotionnelles	Comme toutes les entreprises parisiennes, nous payons la moitié de la carte orange des collaborateurs. Lors de la semaine de la mobilité, nous organisons des animations faisant la promotion des transports en commun.	ok. Il est dommage que LVMH n'aille pas au-delà.	2 (x1)
autres mesures	Pas de réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion du vélo		Des efforts à amplifier sur ce thème.	3 (x2)
faciliter et sécuriser l'arrivée et le stationnement des vélos	Pas de réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
mettre à disposition des douches et vestiaires	Pas de réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
mettre à disposition une flotte de vélos pour les déplacements professionnels	Le groupe LVMH a offert l'abonnement Vélib' à tous ses collaborateurs. Nous étudions actuellement la possibilité de nous équiper de flottes vélo avec entretien/réparation à notre charge pour nos salariés hors Paris.	excellente initiative !	3 (x1)
mettre à disposition un garage pour	Pas de réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)

entretien - réparation			
attribuer une aide financière	Pas de réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
organiser des actions promotionnelles au sein de l'entreprise	Pas de réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
autres mesures	Pas de réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion du co-voiturage		Peu d'effort n'est fait sur ce thème.	4 (x1)
faciliter les recherches de partenaires (sites intranet)	Les études réalisées dans nos maisons montrent que 10% à 15% de nos salariés seulement utilisent une voiture/moto pour se déplacer. Ce chiffre rend difficile le covoiturage. Cela dit, des études sont menées ponctuellement pour nos sites difficiles d'accès par les transports en commun.	ok, à l'étude	2 (x2)
attribuer une aide financière	Pas de réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
réserver des places de stationnement	Pas de réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
autres mesures	Pas de réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Meilleure organisation des déplacements professionnels		A amplifier et concrétiser sur les différents points du chapitre.	20 (x3)
réduire le nombre de voitures de société individuelles	Pas de réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
interdire l'usage des voitures de société à titre privé ou pour les déplacements domicile - travail	Pas de réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
promouvoir les modes alternatifs de déplacement	Pas de réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
choisir des véhicules «propres» lors des renouvellements de parcs automobiles	Concernant les véhicules propres, les loueurs que nous avons pu rencontrer sont très frileux vis-à-vis des modèles concernés. Néanmoins, lors de l'achat automobile, le management tend à se tourner vers les véhicules hybrides.	à concrétiser. Pour information, les véhicules utilisant des agro-carburants ne sont pas considérés comme « propres ».	2 (x1)
ne plus offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature	Pas de réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
choisir le train plutôt que l'avion pour les déplacements professionnels	Le train est privilégié dans le cas de déplacements inférieurs à 3 heures.	ok.	3 (x3)
privilégier les visioconférences ou conférences téléphoniques aux déplacements	Beaucoup de nos salles de réunion sont équipées en visioconférence et sont, tant qu'à faire ce peu, privilégiées par rapport aux déplacements.	ok, quel nombre ?	3 (x3)
autres mesures	Pas de réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Plan de Déplacements Entreprise			1 (x3)
connaître l'existence de la démarche PDE	oui. La démarche est connue depuis fort longtemps chez LVMH grâce aux groupes de travail de l'association Orée.		1 (x1)
s'engager dans une telle démarche d'ici fin 2008	A ce jour, nos démarches concernent les sites hors région pa-	donc pas envisagé en 2008 sur sites parisiens.	0 (x1)

	risienne étant donnée l'importance des modes de transport alternatifs en région parisienne. A noter pour le fret de marchandises, une tendance à passer par la voie fluviale de plus en plus prépondérante.		
--	---	--	--

13 Pernod Ricard

Sites concernés : le siège parisien de Pernod Ricard, 12, place des Etats Unis 75016

Note globale après pondération : 40

Commentaire global sur les réponses au questionnaire : Un questionnaire très décevant et pauvre en information, qui laisse transparaître un bien faible intérêt pour ces questions, à moins que la dernière réponse ne cache un réel intérêt pour les PDE ? Il est pourtant nécessaire que l'entreprise, car elle en a les moyens, s'implique davantage afin de modifier les comportements en encourageant l'utilisation des transports publics et des modes de déplacement doux qui rendraient la ville plus agréable en décongestionnant l'espace public, et en rendant l'air de Paris plus respirable.

QUESTION	REPOSE DE PERNOD RICARD	COMMENTAIRE des AT - PARIS	NOTE
Meilleure gestion des places de stationnement		Les réponses de l'entreprise ne sont nullement développées, donc très peu instructives, et qui laisse craindre à priori le peu d'intérêt aux questions d'environnement.	1 (x2)
réduire le nombre de places de stationnement	non envisagée	ne pas envisager de réduire les places de stationnement sans autre précision n'augure pas d'une volonté de ne plus encourager l'utilisation de la voiture.	0 (x2)
revoir les critères d'attribution pour les rendre plus sélectifs	à l'étude	le manque de commentaire et de précision de l'entreprise équivaut à ce que la mesure soit simplement envisagée.	1 (x1)
rendre payantes les places de stationnement	non envisagée	cela permettrait pourtant de dégager des ressources qui pourraient être réemployées pour des modes de transports plus respectueux de l'environnement, et découragerait ceux qui sont tentés de venir travailler en voiture.	0 (x3)
autres mesures	non envisagé	application du barème prévu par la méthodologie	0 (x1)
Promotion des transports publics		Aucune action n'a été mise en place par rapport aux transports publics et aucune réflexion n'est en cours. Il semble qu'aucun effort particulier ne soit fait pour inciter les personnels de l'entreprise à utiliser préférentiellement les transports en commun. Il nous semble indispensable de modifier des habitudes alors qu'il existe un important réseau de transports collectifs.	0 (x1)
vendre des tickets au sein de l'entreprise	non envisagée	dommage car voilà une mesure simple et très peu coûteuse qui permet au personnel de ne pas perdre de temps à l'achat de ticket de transport.	0 (x1)
attribuer une aide financière au-delà de la ½ carte orange	non envisagé	ce complément de remboursement bien que soumis à cotisations sociales n'est pas excessivement coûteux et serait un encouragement à l'utilisation des transports publics. Il pourrait être financé par la location des parkings.	0 (x2)
informer et organiser des actions promotionnelles	non envisagé	application du barème prévu par la méthodologie. Il existe de multiples possibilités pour encourager l'usage des transports en commun en faisant comprendre les enjeux climatiques et la mauvaise qualité de l'air que nous respirons en raison de l'utilisation de l'automobile et des 2 roues motorisées, lors des déplacements domicile – travail, enfin présenter les transports en commun comme un mode de déplacement attractif et incontournable dans l'avenir.	0 (x1)
autres mesures	pas de réponse	application du barème prévu par la méthodologie	0 (x1)
Promotion du vélo		Les réponses OK aux deux premières questions, sans commentaires ne nous renseignent pas beaucoup sur la volonté de l'entreprise de promouvoir le vélo : il peut s'agir, comme pour beaucoup de sièges d'entreprise, de la simple ouverture du parking voitures aux vélos, et de l'existence de douches car il y a une salle de sports, sans aucune politique orientée vers le vélo. Les réponses de l'entreprise restent très floues et ne donne pas de renseignements précis. La réponse "Ok" pour le simple affichage de Velib' montre le peu d'intérêt de la société pour la question. Le déplacement en vélo, ne génère pas de polluants et entretient la condition physique, l'encourager se relève pourtant bien moins coûteux que la mise à disposition de places de stationnement gratuites.	16 (x2)
faciliter et sécuriser l'arrivée et le stationnement des vélos	ok	pas de commentaire de l'entreprise. Il existe souvent un espace qui permet d'installer quelques emplacements sécurisés.	2 (x3)
mettre à disposition des douches et vestiaires	ok	pas de commentaire de l'entreprise. La mise à disposition de douches ne peut qu'encourager la pratique du vélo, et un bon moyen de commencer sa journée en bonne forme.	2 (x3)
mettre à disposition une flotte de vélos pour les déplacements professionnels	non envisagé, les voyages sont généralement hors de France	application du barème prévu par la méthodologie	0 (x1)

mettre à disposition un garage pour entretien - réparation	non envisagé	lorsque que cela est possible, un petit local équipé voué à la réparation et l'entretien de cycles, encourage l'entraide et la pratique du vélo. application du barème prévu par la méthodologie	0 (x2)
attribuer une aide financière	non envisagé	ne serait-ce que pour favoriser Veli'b, ou fournir des équipements (casques, gilet fluorescent etc..).	0 (x1)
organiser des actions promotionnelles au sein de l'entreprise	ok, affichage Veli'b	un effort de promotion bien léger !	2 (x2)
autres mesures	pas de réponse	application du barème prévu par la méthodologie	0 (x1)
Promotion du co-voiturage		La réponse "envisagé" sur la question des places de stationnement semble indiquer un début de réflexion sur le sujet. Cependant, rien n'est fait pour l'instant et l'entreprise n'a pas communiqué sur les projets qu'elle souhaitait développer...	0 (x1)
faciliter les recherches de partenaires (sites intranet)	non envisagé	cela n'est pas une mesure difficile à mettre en place. Application du barème prévu par la méthodologie	0 (x2)
attribuer une aide financière	non envisagé	application du barème prévu par la méthodologie	0 (x2)
réserver des places de stationnement	envisagé	application du barème prévu par la méthodologie. Manque de commentaire de l'entreprise. Pourquoi ne pas faire un test, c'est pourtant un excellent moyen de favoriser le covoiturage.	0 (x2)
autres mesures	pas de réponse	application du barème prévu par la méthodologie	0 (x1)
Meilleure organisation des déplacements professionnels		Bien peu d'effort sur ce volet, malgré la réponse "Envisagé" sans plus de précision à la question relative au remplacement des voitures de fonction ou carburant par une rémunération. A moins qu'il ne s'agisse d'une remise en cause de privilèges, très difficile à faire accepter (la voiture de fonction est une niche fiscale comparativement à un équivalent salaire).	0 (x3)
réduire le nombre de voitures de société individuelles	non envisagé	quelques précisions quant au nombre de voitures de fonction ou de service permettraient d'évaluer la proportion d'utilisation de ce type d'avantage en nature et les améliorations qu'il conviendrait d'apporter. Application du barème prévu par la méthodologie	0 (x3)
interdire l'usage des voitures de société à titre privé ou pour les déplacements domicile - travail	non envisagé	il est pourtant nécessaire de ne plus encourager ce type de transport individuel qui nuit à l'environnement. Application du barème prévu par la méthodologie	0 (x3)
promouvoir les modes alternatifs de déplacement	non envisagé	application du barème prévu par la méthodologie	0 (x1)
choisir des véhicules «propres» lors des renouvellements de parcs automobiles	non envisagé	un véhicule hybride par exemple, même s'il présente des inconvénients en matière d'environnement (recyclage des batteries) pollue moins l'air des villes, et incite à une conduite apaisée. Les véhicules roulant aux agro-carburants ne sont pas considérés comme « propres ». Application du barème prévu par la méthodologie	0 (x1)
ne plus offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature	Envisagé – Véhicules peu polluants en CO ₂	réponse absconse ; le commentaire veut-il dire qu'ils n'offrent que des véhicules de fonction à faible émission de CO ₂ ? Le "Envisagé" signifie-t-il qu'ils réfléchissent à les remplacer par une rémunération.	0 (x3)
choisir le train plutôt que l'avion pour les déplacements professionnels	Non envisagé, carburant privé non offert	le commentaire veut-il dire que Pernod Ricard ne rembourse pas l'essence quand les salariés souhaitent prendre leur véhicule personnel pour leurs déplacements ? Par ailleurs, une des rares entreprises à ne pas répondre qu'elle privilégie le train pour certains déplacements.	0 (x3)
privilégier les visioconférences ou conférences téléphoniques aux déplacements	A l'étude	pas de commentaire plus développé de la part de l'entreprise	0 (x3)
autres mesures	OK, en place	trop peu de précisions	0 (x1)
Plan de Déplacements Entreprise			2 (x3)
connaître l'existence de la démarche PDE	oui		1 (x1)
s'engager dans une telle démarche d'ici fin 2008	à l'étude	trop peu de précisions.	1 (x1)

14 PPR

Sites concernés : PPR 75008 Paris

Note globale après pondération : 66

Commentaire global sur les réponses au questionnaire : Le site de PPR indique que le secteur des transports comme un "important producteur de gaz à effet de serre, le secteur de la logistique et du transport constitue un enjeu environnemental majeur pour PPR... Les émissions de CO₂ liées aux transports, calculées à partir du périmètre du reporting, s'élèvent en 2006 à **330 731 tonnes** pour le Groupe". Une démarche PDE mise en oeuvre au siège et étendue au Groupe constituerait un facteur important de réduction des gaz à effet de serre liés aux transports.

QUESTION	REPONSE DE PPR	COMMENTAIRE des AT - PARIS	NOTE
Meilleure gestion des places de stationnement		Des efforts à poursuivre sur ce thème qui constitue un levier important pour faire changer les comportements des salariés utilisant leur voiture individuelle dans leur trajet domicile - travail.	6 (x2)
réduire le nombre de places de stationnement	nous avons réduit notre abonnement Vinci de 50% et donc divisé par 2 le nombre de places de parking louées.	ok	3 (x2)
revoir les critères d'attribution pour les rendre plus sélectifs	seuls les directeurs et directeurs adjoints ont droit à une place, moins de dérogations.	sont-ce les bons critères d'attribution des places ? le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
rendre payantes les places de stationnement	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
autres mesures	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion des transports publics		Aucun effort n'est fait sur ce thème sauf pour la vente de tickets de transport.	2 (x1)
vendre des tickets au sein de l'entreprise	ok.	aucune précision n'est apportée.	2 (x1)
attribuer une aide financière au-delà de la 1/2 carte orange	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
informer et organiser des actions promotionnelles	les lignes de bus et de métro sont indiquées sur nos plans d'accès, nos invitations.	c'est normal, le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
autres mesures	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion du vélo		Des efforts à amplifier sur ce thème.	8 (x2)
faciliter et sécuriser l'arrivée et le stationnement des vélos	mesure prise en fonction des demandes, notamment pendant les grèves.	à appliquer de manière permanente, le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
mettre à disposition des douches et vestiaires	oui, nous en avons.	ok mais manque de précisions	2 (x3)
mettre à disposition une flotte de vélos pour les déplacements professionnels	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
mettre à disposition un garage pour entretien - réparation	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
attribuer une aide financière	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
organiser des actions promotionnelles au sein de l'entreprise	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
autres mesures	Idée non encore validée : une carte Veli'b pour les collaborateurs.	ok, à l'étude	2 (x1)

Promotion du co-voiturage		Aucun effort n'est fait sur ce thème.	0 (x1)
faciliter les recherches de partenaires (sites intranet)	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
attribuer une aide financière	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
réserver des places de stationnement	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
autres mesures	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Meilleure organisation des déplacements professionnels		A amplifier sur les différents points du chapitre.	10 (x3)
réduire le nombre de voitures de société individuelles	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
interdire l'usage des voitures de société à titre privé ou pour les déplacements domicile - travail	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
promouvoir les modes alternatifs de déplacement	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
choisir des véhicules «propres» lors des renouvellements de parcs automobiles	envisagé, décision comex	à concrétiser	1 (x1)
ne plus offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
choisir le train plutôt que l'avion pour les déplacements professionnels	Oui, la politique voyage du groupe favorise le train.	ok mais à préciser.	2 (x3)
privilégier les visioconférences ou conférences téléphoniques aux déplacements	Oui, achat récent d'un nouveau matériel.	ok mais qu'en est-il du nombre de salles équipées et de la promotion ?	1 (x3)
autres mesures	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Plan de Déplacements Entreprise			2 (x3)
connaître l'existence de la démarche PDE	oui.		1 (x1)
s'engager dans une telle démarche d'ici fin 2008	envisagé. Un rendez-vous a été proposé. Groupe de travail eco-gestes constitué au siège de PPR.	la lecture de ce rapport devrait apporter à PPR des recommandations d'actions pouvant être mises en œuvre dans le cadre d'un PDE (ne figure pas dans les éco-gestes du groupe).	1 (x1)

15 SNCF

Sites concernés : Les immeubles des directions centrales, les grandes gares, les ateliers.

Note globale après pondération : 76

Commentaire global sur les réponses au questionnaire : De très bonnes mesures qui ne peuvent qu'encourager l'utilisation des trains, mais nous n'avons pas l'impression que toutes les possibilités ont été utilisées. A l'évidence des blocages existent en particulier sur l'utilisation de la visioconférence.

QUESTION	REPONSE DE SNCF	COMMENTAIRE des AT - PARIS	NOTE
Meilleure gestion des places de stationnement		Point positif : le nombre de places de stationnement est faible. Mais aucune mesure concernant la réduction du nombre de places de stationnement pour les cadres dirigeant ne semble être prise. L'exemple peut venir d'en haut. Une meilleure gestion des places de stationnement est certes un geste pour l'environnement, mais peut aussi se révéler intéressante pour l'entreprise : coût, accessibilité des sites, rapport entre la surface dédiée au stationnement et la surface disponible pour le travail, etc. De plus, la facilité d'emploi encourage l'usage. Ici, il s'agissait principalement de voir comment la SNCF dissuade (ou encourage) son personnel d'utiliser les places de stationnement lorsqu'il est possible d'accéder aux sites par d'autres moyens, afin de restreindre l'usage des voitures et des deux-roues motorisées.	9 (x2)
réduire le nombre de places de stationnement	OK; "Seulement 4 % des résidents peuvent avoir accès à une place de stationnement."	le nombre de places de stationnement est effectivement faible. Le commentaire nous semble cohérent avec la réponse de l'entreprise.	3 (x2)
revoir les critères d'attribution pour les rendre plus sélectifs	OK; "Les accès autorisés au parking ne concernent que les cadres dirigeants de l'entreprise."; depuis 1999	ok. Application de la notation définie dans la méthodologie. Rendre les critères d'attribution plus sélectifs a un effet dissuasif auprès des utilisateurs de véhicules motorisés.	3 (x1)
rendre payantes les places de stationnement	Non envisagé; "Mesure trop complexe à mettre en œuvre du point de vue de la facturation."	à ce point ? Le nombre de places n'est pourtant pas élevé. Application de la notation définie dans la méthodologie	0 (x3)
autres mesures	Pas de réponse.	application de la notation définie dans la méthodologie	0 (x1)
Promotion des transports publics		La gratuité et les réductions sont d'excellents moyens pour faciliter l'usage des trains. De plus ces avantages sont le plus souvent connus des postulants à l'embauche, et constituent de fait une action de promotion pour leur usage parmi le personnel.	3 (x1)
vendre des tickets au sein de l'entreprise	Pas de réponse.	application de la notation définie dans la méthodologie	0 (x1)
attribuer une aide financière au-delà de la ½ carte orange	Pas de réponse.	application de la notation définie dans la méthodologie	0 (x2)
informer et organiser des actions promotionnelles	Pas de réponse.	application de la notation définie dans la méthodologie	0 (x1)
autres mesures	OK; Facilités de circulation pour les trajets domicile - travail, les déplacements professionnels et réductions attribués aux ayants - droits. Le réseau SNCF Transilien est gratuit	difficile de mieux pour faciliter l'utilisation des transports en commun.	3 (x1)
Promotion du vélo		De nombreuses mesures intéressantes, mais qui concernent surtout les déplacements intra sites ou pour la clientèle.	22 (x2)
faciliter et sécuriser l'arrivée et le stationnement des vélos	Non envisagé; "Il existe rarement des emplacements pour les vélos dans les parkings réservés aux salariés de la SNCF. Ils peuvent utiliser les emplacements réservés dans les parkings des gares si elles sont à proximité"	l'arrivée sur le site (ou à proximité) doit aussi être sécurisée, car cela peut être dissuasif. De plus, sachant que la facilité d'emploi encourage l'usage, avoir un parking à disposition où les employés ne risquent pas le vol de leur vélo promouvoir l'usage. Application de la notation définie dans la méthodologie.	0 (x3)
mettre à disposition des douches et vestiaires	OK; "Des espaces de douches sont accessibles à tous les salariés des bâtiments industriels et dans certains bâtiments tertiaires (ex direction	ok. La perspective d'arriver transpirant sur le lieu de travail peut dissuader plus d'un cycliste potentiel.	3 (x3)

	de l'ingénierie)."		
mettre à disposition une flotte de vélos pour les déplacements professionnels	OK; 2001; "Historiquement, les vélos ont toujours été utilisés dans les ateliers (grande superficie). 50 vélos de services ont été achetés et répartis sur les directions centrales parisiennes"	ok. Application de la notation définie dans la méthodologie.	3 (x1)
mettre à disposition un garage pour entretien - réparation	OK; "Le service général fait réparer les vélos défectueux par le vélociste le plus proche (le principe d'interventions ponctuelles a été retenu). S'agissant des sites disposant d'un atelier, les vélos peuvent y être réparés."	les réparations ne concernent-elles que les vélos de l'entreprise, ou le personnel peut-il faire réparer les vélos privés ? L'idée ici est de délester les cyclistes de la réparation sur leur lieu de travail.	1 (x2)
attribuer une aide financière	Non envisagé	application de la notation définie dans la méthodologie.	0 (x1)
organiser des actions promotionnelles au sein de l'entreprise	OK; "Associations cyclistes cheminotes ; partenaire de l'opération Tous à vélo ; promotion : exposition vélo au siège en 2004 et campagne de pub en interne."	commentaire cohérent.	3 (x2)
autres mesures	OK; "Existence de la Mission Vélo http://www.velo.sncf.com/ : animation de la politique vélo ; newsletter à destination des relais porteurs du message : chef de gare, responsables marketings...; gestion des articles vélos dans le catalogue des objets promotionnels : combinaison sportive, sacoches... Il faut noter que pour faciliter les déplacements quotidiens, la SNCF équipe ses gares de parcs à vélos et incite les clients comme les agents à profiter des services proposés dans certaines gares par les Points Vélos : gardiennage, atelier de réparation, service de location... Pour savoir où trouver les parkings et les loueurs de vélos dans les grandes gares (www.gares-en-mouvement.com).	ces mesures semblent concerner surtout les clients. Mais l'importance des mesures et la possibilité pour les agents d'en bénéficier nous a conduit à attribuer la note maximale.	3 (x1)
Promotion du co-voiturage		Pas de mesures concernant le covoiturage, qui est portant un de moyens d'optimiser l'usage de la voiture et de mieux gérer les places de stationnement.	0 (x1)
faciliter les recherches de partenaires (sites intranet)	Non envisagé;	application de la notation définie dans la méthodologie. Cependant, la mise en place d'un site intranet ne garantit pas le succès du covoiturage. Sans promotion et sans prise en compte des trajets effectués par le personnel, cette mesure est vouée à l'échec. Pour cette question, ne faire qu'un site intranet n'aurait pas garanti la note maximale.	0 (x2)
attribuer une aide financière	Non envisagé;	application de la notation définie dans la méthodologie.	0 (x2)
réserver des places de stationnement	Non envisagé; "Difficultés de mise en œuvre au regard des moyens de contrôle nécessaires."	application de la notation définie dans la méthodologie.	0 (x2)
autres mesures	Non envisagé;	application de la notation définie dans la méthodologie.	0 (x1)
Meilleure organisation des déplacements professionnels		Peu est fait concernant une meilleure organisation des déplacements professionnels, d'autre part la SNCF devrait proposer un équivalent suffisamment attractif en remplacement de la voiture de fonction si un tel avantage en nature existe dans votre entreprise. Même si leur nombre est limité puisque offert généralement aux salariés se situant au plus haut de l'échelle hiérarchique, il s'agit souvent dans ce cas de véhicules haut de gamme, plus polluants.	0 (x3)
réduire le nombre de voitures de société individuelles	Non envisagé;	application de la notation définie dans la méthodologie.	0 (x3)
interdire l'usage des voitures de société à titre privé ou pour les déplacements domicile - travail	Non envisagé;	application de la notation définie dans la méthodologie.	0 (x3)
promouvoir les modes alternatifs de déplacement	Non envisagé;	application de la notation définie dans la méthodologie.	0 (x1)
choisir des véhicules «propres» lors	Non envisagé;	application de la notation définie dans la méthodologie. Une réponse erronée	0 (x1)

des renouvellements de parcs automobiles		fréquente est de dire qu'une voiture pollue moins parce qu'elle émet peu de CO ₂ . Ce qui n'est qu'en partie vrai puisque la voiture émet d'autres gaz et particules fines plus ou moins dangereuses pour la santé et l'environnement. Autre point, un véhicule roulant aux agro-carburants ne sera pas considéré comme « propre » étant donné les dégâts que ce genre de combustibles provoquent (déforestation massive et donc augmentation de l'effet de serre, compétition entre l'agriculture pour l'alimentation et pour les carburants, etc.)	
ne plus offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature	Non envisagé;	application de la notation définie dans la méthodologie. Dans certaines entreprises, on offre la voiture ou le carburant, incitant de fait l'employé(e) à privilégier la voiture quelque soit le trajet (petit ou très grand), en outre cet avantage en nature est partiellement, défiscalisé et exonéré de contributions sociales, mesure qui va à l'encontre du développement durable, mais cela relève aussi de la responsabilité des pouvoirs publics.	0 (x3)
choisir le train plutôt que l'avion pour les déplacements professionnels	Non envisagé ;		0 (x3)
privilégier les visioconférences ou conférences téléphoniques aux déplacements	Non envisagé;	son développement permettrait pourtant de limiter les déplacements. Application de la notation définie dans la méthodologie.	0 (x3)
autres mesures	Non envisagé;	application de la notation définie dans la méthodologie.	0 (x1)
Plan de Déplacements Entreprise			3 (x3)
connaître l'existence de la démarche PDE	Oui		1 (x1)
s'engager dans une telle démarche d'ici fin 2008	Oui; " Réflexions en cours sur l'ensemble des dispositifs techniques constitutifs d'un PDE. D'ores et déjà, des facilités de circulation sont accordées aux salariés pour les trajets domicile - travail et les déplacements professionnels (+ réductions attribués aux ayant - droits). Le réseau SNCF Transilien est gratuit."	un PDE n'est pas qu'une succession de mesures. Un PDE nécessite en plus un suivi régulier, au moins une personne centrale le gérant et une supervision par l'ADEME. C'est pour cela que nous encourageons les entreprises intéressées à contacter l'ADEME, qui est le seul organisme à dire si l'entreprise a mis en place un PDE ou non. La SNCF semble avoir fait la démarche de contacter l'ADEME. Nous appliquerons donc le barème défini dans la partie méthodologie.	2 (x1)

16 Société Générale

Sites concernés : La Défense, Val de Fontenay, Paris

Note globale après pondération : 141

Commentaire global sur les réponses au questionnaire : Certaines parties du questionnaire révèlent quelques faiblesses, et d'autres des mesures intéressantes. Indépendamment des PDE, les choix de la Société Générale concernant la desserte de ses sites semblent judicieux. Un PDE va, à notre avis, dans le même sens que ces décisions, si ce n'est plus loin. Globalement, nous avons le sentiment que la Société Générale n'exploite pas complètement ses possibilités en matière de déplacement.

QUESTION	REPONSE DE SOCIETE GENERALE	COMMENTAIRE des AT - PARIS	NOTE
Meilleure gestion des places de stationnement	Les Parisiens utilisent presque tous les transports en commun : les habitants de la banlieue ouest n'ont en revanche quasiment pas de choix autres que celui de prendre leur véhicule, à moins de passer un temps excessif dans les transports en commun, d'où la nécessité d'offrir des places de stationnement non contraignantes	Commentaire non comptabilisé (ce n'est pas une question à proprement parler, mais un thème). Une meilleure gestion des places de stationnement est certes un geste pour l'environnement, mais peut aussi se révéler intéressant pour l'entreprise : coût, accessibilité des sites, rapport entre la surface dédiée au stationnement et la surface disponible pour le travail, etc. De plus, la facilité d'emploi encourage l'usage. Ici, il s'agissait principalement de voir comment la Société Générale dissuade (ou encourage) son personnel d'utiliser les places de stationnement lorsqu'il est possible d'accéder aux sites par d'autres moyens, afin de restreindre l'usage des voitures et des deux-roues motorisés.	2 (x2)
réduire le nombre de places de stationnement	A l'étude; Fin 2008; "Places de stationnement limitées dans la tour Granite (en construction)". Il y aura proportionnellement moins de places dans la tour Granite qu'il n'y en a dans la Tour SG, ce qui incitera inévitablement les salariés à faire un choix (transport en commun ou covoiturage)	pas assez de précisions dans le commentaire pour attribuer la note correspondant à AE. En effet, le nombre de places peut être limité au nombre de personnes travaillant dans la tour. Ce qui ne réduit en rien le nombre de places de stationnement.	1 (x2)
revoir les critères d'attribution pour les rendre plus sélectifs	Non envisagé	application de la notation définie dans la méthodologie. Ce point ne concerne pas que les handicapés.	0 (x1)
rendre payantes les places de stationnement	Non envisagé	afin de ne pas encourager l'utilisation de voitures, et cela permettrait peut-être de dégager des ressources pouvant être réemployées vers d'autres modes de déplacements.	0 (x3)
autres mesures	Non envisagé	application de la notation définie dans la méthodologie	0 (x1)
Promotion des transports publics	Une enquête en 2006 (source EPAD) a permis d'établir la proportion suivante, sur les 160 000 salariés accédant chaque jour sur le pôle de La Défense :- Transport en commun: 85% dont 38% en RER- Voiture : 10%- Vélos : 1.5% (part négligeable)Soucieux de maîtriser son empreinte environnementale, le Groupe s'attache à optimiser les déplacements professionnels des collaborateurs .Une instruction destinée à l'ensemble du personnel est venue renforcer en 2005 ses engagements en la matière afin de limiter leur nombre et privilégier les modes les moins polluants. Elle précise qu'au préalable, les moyens de substitution au voyage (audio et visioconférences) doivent être utilisés. Elle rappelle également que l'utilisation des transports en commun doit être privilégiée dans la mesure du possible. Elle préconise l'utilisation du train par rapport à l'avion, notamment pour tous les trajets de courte distance, rappelant qu'en matière d'émission de GES, un voyage en avion équivaut à 35 voyages en train. Pour plus de détails: http://www.socgen.com/rse/#la-maitrise-des-consommations .	Commentaire non comptabilisé (ce n'est pas une question à proprement parler, mais un thème). Les transports en commun semblent peu promus au sein de la Société Générale, alors qu'elle s'est engagée avec le Pacte Mondial de l'ONU à "promouvoir une plus grande responsabilité en matière d'environnement". Et cela passe notamment par la promotion des transports publics qui se révèlent ramenés à chaque utilisateur moins polluants que les transports individuels motorisés.	5 (x1)

vendre des tickets au sein de l'entreprise	OK; "Distributeurs RATP et SNCF" Des distributeurs de tickets transports publics (RATP et SNCF) sont à disposition des collaborateurs au sein des immeubles de La Défense et de Val de Fontenay, sites principaux en Ile de France.	la réponse est jugée satisfaisante (abonnement NAVIGO possible ?)	3 (x1)
attribuer une aide financière au-delà de la ½ carte orange	Non envisagé	financer au-delà de la demi-carte de transport inciterait le personnel à utiliser davantage les transports en public puisque le coût du transport à l'intérieur des zones payées ne serait pas un problème. Application de la notation définie dans la méthodologie.	0 (x2)
informer et organiser des actions promotionnelles	Non envisagé	des actions promotionnelles permettraient de voir les transports en commun autrement que sous un angle toujours négatif. De plus, cela permettrait de faire connaître des nouveautés. Application de la notation définie dans la méthodologie.	0 (x1)
autres mesures	OK; "Participation active aux réunions de l'EPAD (gestionnaire du quartier de la Défense) sur les déplacements vers/à partir de / La Défense en particulier en transport en commun" Société Générale fait pression sur l'EPAD pour améliorer les possibilités de circulation douce à La Défense. La réflexion est actuellement en cours (exemple: projet de liaison douce entre la Porte Maillot et le quartier d'affaires qui dépend de la mairie de Neuilly est à l'étude ...).	la participation active aux réunions de l'EPAD est une bonne chose.	2 (x1)
Promotion du vélo		Du fait de l'interdiction de circuler en vélo sur le parvis de la Défense, la Société Générale ne peut promouvoir activement le vélo en son sein mais des efforts sont notés. La promotion du vélo réduirait la pollution automobile puisque les vélos auraient plus de place. Et ainsi, cela contribuera à la diminution du nuage de pollution qu'il y a de temps en temps au dessus de la Défense et des zones urbaines d'Île de France diminuant au passage le nombre des problèmes respiratoires et les nuisances sonores. Rappelons que le code de la rue sans cesse repoussé par les pouvoirs publics devrait enfin voir le jour et favoriser la pratique du vélo.	10 (x2)
faciliter et sécuriser l'arrivée et le stationnement des vélos	OK; "Etagé 2 roues dans le parking. Places stationnements vélo en face des bâtiments" Dans le parking, étage sécurisé (avec un badge) réservé aux 2 roues. La surface attribuée aux 2 roues a été récemment augmentée, au détriment des voitures.	les cyclistes potentiels peuvent être dissuadés de venir travailler en vélo à cause de la dangerosité de certains trajets menant au lieu de travail (par exemple si le cycliste doit utiliser une route où les véhicules motorisés s'autorisent des vitesses élevées). Ce point demandait s'il existait par exemple des actions envers les pouvoirs publics pour garantir au cycliste d'arriver sain et sauf et facilement au travail (piste/voie cyclable, etc.). De plus, des doutes subsistent quant à la place effectivement réservée aux vélos (des parkings deux-roues peuvent favoriser l'utilisation des scooters et des motos au détriment des vélos, ce qui n'est pas l'objectif recherché). Aucune précision quant à la sécurisation de ces emplacements.	1 (x3)
mettre à disposition des douches et vestiaires	Un ensemble de douches / vestiaires est prévu lors de la construction de l'immeuble Marchés situé à La Défense (livraison prévue en 2011).	application de la notation définie dans la méthodologie.	1 (x3)
mettre à disposition une flotte de vélos pour les déplacements professionnels	Non envisagé; "Il est interdit de faire du vélo sur le parvis de La Défense, et impossible d'en faire sur le boulevard circulaire ; Société Générale ne peut donc proposer une flotte de vélos pour se déplacer d'un immeuble à l'autre, malgré les nombreuses demandes de ses collaborateurs." Société Générale fait pression sur l'EPAD pour que soient aménagées des pistes cyclables. La réflexion est actuellement en cours. Pour les sites hors	cela pose effectivement problème. Il s'agira de faire pression sur les administrateurs de la Défense pour qu'il soit aménagé des zones cyclables.	1 (x1)

	Défense, les bâtiments sont regroupés, les déplacements se font tous à pied en moins de 5 mn.		
mettre à disposition un garage pour entretien - réparation	Non envisagé	application de la notation définie dans la méthodologie. Un employé-cycliste potentiel peu bricoleur pourrait se demander comment il rentrerait si son vélo crève ou casse. Un garage lui assurerait un retour de plus cela encouragerait l'entraide entre les cyclistes.	0 (x2)
attribuer une aide financière	Non envisagé	application de la notation définie dans la méthodologie.	0 (x1)
organiser des actions promotionnelles au sein de l'entreprise	Non envisagé	application de la notation définie dans la méthodologie. Organiser des actions promotionnelles peut créer un effet de groupe, et rendre plus attractif le vélo. De plus cela peut renforcer la cohésion d'une équipe.	0 (x2)
autres mesures	Le recours à un coursier n'utilisant que des vélos a permis à Société Générale d'économiser 982 tonnes de CO ₂ en 2007	bonne initiative (le coursier peut donc circuler sur le parvis ?).	3 (x1)
Promotion du co-voiturage	Ce n'est plus une réflexion mais une réalité depuis octobre 2007	Attention à ne pas tout miser sur les logiciels. Contacter l'ADEME si besoin est.	10 (x1)
faciliter les recherches de partenaires (sites intranet)	Lancement en octobre 2007 du site de covoiturage www.roulons-ensemble.com (avec la société Ecolutis), réservé aux salariés Société Générale (un partenariat a été proposé à Total, Framatome et Axa mais ces entreprises n'ont pas donné suite). Initialement ouvert uniquement aux 15 000 salariés de l'Ile-de-France, il a rapidement été proposé à nos grosses implantations de province (Nantes, Lille...) et à nos filiales françaises. Il y a un peu plus de 5 000 abonnés aujourd'hui, essentiellement en Ile-de-France. Nous communiquons beaucoup sur cet outil, via les intranets, la messagerie, l'affichage interne. Chaque grève des transports est également l'occasion d'attirer de nouveaux salariés. Nous sommes très satisfaits du partenariat avec Ecolutis. Pour plus de détails: http://www.socgen.com/rse/#la-maitrise-des-consommations	la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x2)
attribuer une aide financière	Non envisagé	application de la notation définie dans la méthodologie.	0 (x2)
réserver des places de stationnement	A l'étude. Testé dans la filiale CGI à Lille : attente du résultat et de son efficacité avant un éventuel déploiement ailleurs.	un moyen pourtant déterminant pour promouvoir le covoiturage. Application de la notation définie dans la méthodologie.	2 (x2)
autres mesures	Non envisagé	application de la notation définie dans la méthodologie.	0 (x1)
Meilleure organisation des déplacements professionnels		Plusieurs mesures intéressantes sont prises, même si certaines ne sont pas exploitées complètement. - Le fait d'utiliser très peu de voitures individuelles et d'offrir peu d'avantage en nature telle que la voiture et le carburant sont des éléments très positifs.	32 (x3)
réduire le nombre de voitures de société individuelles	OK; "Il y a peu de voitures individuelles à la Société Générale"	le faible nombre de voitures individuelles est positif, mais cela signifie donc qu'il y en a. De plus, il s'agissait de savoir si des mesures étaient prises pour réduire le nombre de voitures de société individuelles.	2 (x3)
interdire l'usage des voitures de société à titre privé ou pour les déplacements domicile - travail	Non envisagé, car il y a peu de voitures de société	dans certaines entreprises, lorsque l'employé peut utiliser la voiture de société à titre privé, cela l'incite à l'utiliser. Application de la notation définie dans la méthodologie.	0 (x3)
promouvoir les modes alternatifs de déplacement	OK; "Location d'autocars pour les déplacements de groupes; Tests d'utilisation de véhicules électriques; Incitation à prendre le RER pour les déplacements sur le site de Val de Fontenay" Egalement : incitation au covoiturage pour les séminaires internes (zone réservée dans le site de covoiturage).	très bien.	3 (x1)
choisir des véhicules «propres» lors des renouvellements de parcs automobiles	Le Groupe a testé les voitures électriques pour son usage en partenariat avec la filiale du groupe ALD Automotive. Cette expérimentation achevée courant 2007 s'est avérée concluante. Toutefois, la disponibilité du produit, les prévisions sur les délais de livraison ainsi que le surcoût du véhicule constituent en-	bonne initiative.	2 (x1)

	core un frein à l'extension du projet. Plus de détails sur http://www.socgen.com/rse/#test-de-voitures-electriques		
ne plus offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature	Non envisagé "Cet avantage en nature est très peu utilisé dans l'entreprise"	très bien. Il y a déjà peu de voitures et cet avantage est très peu utilisé. Nous avons donc exceptionnellement réhaussé la note. Cela n'exclut cependant pas d'être exemplaire en la matière, d'autant que dans nombre d'entreprises, des voitures de fonction haut de gamme plus polluantes sont parfois utilisées par des responsables se situant généralement dans le haut de l'échelle hiérarchique.	1 (x3)
choisir le train plutôt que l'avion pour les déplacements professionnels	OK; "Existence d'une politique voyage Groupe - Incitation forte à prendre l'Eurostar plutôt que l'avion pour se rendre à Londres et en France" Soucieux de maîtriser son empreinte environnementale, le Groupe s'attache à optimiser les déplacements professionnels des collaborateurs. Une instruction destinée à l'ensemble du personnel est venue renforcer en 2005 ses engagements en la matière afin de limiter leur nombre et privilégier les modes les moins polluants. Elle précise qu'au préalable, les moyens de substitution au voyage (audio et visioconférences) doivent être utilisés. Elle rappelle également que l'utilisation des transports en commun doit être privilégiée dans la mesure du possible. Elle préconise l'utilisation du train par rapport à l'avion, notamment pour tous les trajets de courte distance, rappelant qu'en matière d'émission de GES, un voyage en avion équivaut à 35 voyages en train. Pour plus de détails: http://www.socgen.com/rse/#la-maitrise-des-consommations - Une instruction voyages qui tient compte de l'impact environnemental	ok mais il serait préférable de préciser à partir de quels critères (distance ou nombre d'heures de trajet, etc..) on choisit le train.	3 (x3)
privilégier les visioconférences ou conférences téléphoniques aux déplacements	OK Actions promotionnelles internes pour promouvoir les visioconférences : promotion sur les intranets, e-mailings internes, publicité via l'affichage interne, enquêtes régulières auprès des utilisateurs pour améliorer le service. Tous les sites parisiens sont équipés de salles de visioconférence, en particulier dans les services travaillant beaucoup avec l'étranger. D'autre part, un logiciel développé en interne permet de restituer les conférences sur les intranets : sur l'écran, film de la conférence et transparents utilisés, qui défilent au même rythme que dans la salle.	ok	3 (x3)
autres mesures	Non envisagé	application de la notation définie dans la méthodologie.	0 (x1)
Plan de Déplacements Entreprise			2 (x3)
connaître l'existence de la démarche PDE	Oui		1 (x1)
s'engager dans une telle démarche d'ici fin 2008	Non; "Globalement, Société Générale plaide fortement pour une meilleure desserte de La Défense en transports en commun ; le choix de la localisation du siège a été notamment déterminé en fonction de la proximité d'un nœud de transports en commun (La Défense/Val de Fontenay). 90% des voyages domicile - travail sont effectués en transports en commun." Le site Société Générale de Nantes (qui est un service du Siège de la Défense, délocalisé à Nantes) est en cours de rédaction de son PDE. Il servira de pilote pour promouvoir le PDE auprès de l'entreprise. Pour plus de détails: http://www.socgen.com/rse/#plan-de-deplacement-entreprise	les choix de la Société Générale concernant les dessertes sont judicieux. Il est cependant regrettable qu'un PDE ne soit pas envisagé. Cela pourrait optimiser la desserte des sites et donner plus de poids face aux transporteurs, à l'EPAD et aux décideurs politiques. De plus, 10% des trajets domicile - travail ne sont pas effectués en transport en commun, ce qui n'est pas négligeable (grossièrement, si on considère qu'une voiture émet en moyenne 150g de CO ₂ /km, multiplier le nombre de voitures par 150 et par la distance moyenne pour connaître la quantité de CO ₂ en grammes émis par la Société Générale par jour rien que par ces 10%). Application de la notation définie dans la méthodologie.	1 (x1)

17 Suez

Sites concernés : Siège à Miromesnil.

Note globale après pondération : 140

Commentaire global sur les réponses au questionnaire : Quelques efforts sont notés mais il semble que Suez peut aller plus loin en lançant une véritable démarche de PDE.

QUESTION	REPONSE DE SUEZ	COMMENTAIRE des AT - PARIS	NOTE
Meilleure gestion des places de stationnement		La gestion des places de stationnement ne semble pas être prise en considération. Une meilleure gestion des places de stationnement est certes un geste pour l'environnement, mais peut aussi se révéler intéressant pour l'entreprise : coût, accessibilité des sites, rapport entre la surface dédiée au stationnement et la surface disponible pour le travail, etc. De plus, la facilité d'emploi encourage l'usage.	6 (x2)
réduire le nombre de places de stationnement	Ok, 2001, Suez dispose d'un parking souterrain avec un nombre limité de places	quel nombre de places par rapport au nombre de salariés ?	2 (x2)
revoir les critères d'attribution pour les rendre plus sélectifs	Ok, 2001, dans le parking Suez, les places ne sont pas attribuées. Par contre pour les handicapés, les places sont prioritaires.	critères supplémentaires à définir	2 (x1)
rendre payantes les places de stationnement	Non envisagé	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
autres mesures	Une adresse email a été mise en place pour demander une place de stationnement aux sociétés du groupe.	c'est une incitation à venir en voiture.	0 (x1)
Promotion des transports publics		Pas de réelle promotion des transports publics.	1 (x1)
vendre des tickets au sein de l'entreprise	A l'étude	à concrétiser	1 (x1)
attribuer une aide financière au-delà de la ½ carte orange	Non envisagé	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
informer et organiser des actions promotionnelles	Non envisagé	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
autres mesures	sans réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion du vélo		La volonté de promouvoir le vélo n'est pas suffisamment affichée.	16 (x2)
faciliter et sécuriser l'arrivée et le stationnement des vélos	Ok, 2001	la réponse doit être précisée	2 (x3)
mettre à disposition des douches et vestiaires	Ok, 2001, il existe des douches pour le personnel dans les locaux de Suez	s'agit-il des douches des ateliers, de la salle de gym utilisables par les cyclistes ?	2 (x3)
mettre à disposition une flotte de vélos pour les déplacements professionnels	Non envisagé, le siège de Suez se situant dans Paris, les déplacements en métro ou RER sont ainsi facilités. De plus, il va y avoir une station vélo mise à la disposition des parisiens par la ville de Paris à Miromesnil.	suez pourrait par exemple financer l'abonnement Vélib'.	0 (x1)
mettre à disposition un garage pour entretien - réparation	Non envisagé	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
attribuer une aide financière	Non envisagé	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
organiser des actions promotionnelles au sein de l'entreprise	Ok, 2001, Suez organise chaque année une rencontre sportive pour les collaborateurs du groupe appelée RAID. Le groupe Suez dispose	ok mais ne concerne pas directement la promotion du vélo pour aller au travail	2 (x2)

	également d'un club de sport à proximité du siège. De nombreuses sorties sportives sont organisées par ce biais.		
autres mesures	sans réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion du co-voiturage		Le système de covoiturage n'est pas particulièrement promu au sein de Suez.	2 (x1)
faciliter les recherches de partenaires (sites intranet)	A l'étude	A concrétiser	1 (x2)
attribuer une aide financière	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
réserver des places de stationnement	Ok, 2001, des places de stationnement peuvent être réservées via l'adresse email qui est proposée.	pas de places réservées aux co-voitureurs donc.	0 (x2)
autres mesures	sans réponse.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Meilleure organisation des déplacements professionnels		L'ensemble des réponses de ce chapitre nous conduit à penser que Suez peut aller plus loin pour réduire l'impact des déplacements professionnels.	29 (x3)
réduire le nombre de voitures de société individuelles	Non envisagé.	aucune précision n'est apportée.	0 (x3)
interdire l'usage des voitures de société à titre privé ou pour les déplacements domicile - travail	Ok, 2001, la politique voiture du groupe se limite à certains collaborateurs car il faut payer pour y avoir droit (prélèvement sur salaire).	est-ce dissuasif ? Quelles sont les conditions ?	2 (x3)
promouvoir les modes alternatifs de déplacement	Ok, 2001, l'essence est prise en charge par les collaborateurs pour les déplacements personnels, week-end et vacances.	est-ce dissuasif ?	0 (x1)
choisir des véhicules «propres» lors des renouvellements de parcs automobiles	A l'étude, 2006, le renouvellement du parc voiture tient compte des émissions de CO ₂ . En ce qui concerne les véhicules électriques, cela est encore au stade pilote, nous attendons que les concessionnaires déploient leur offre et étudions le lancement de pilote dans certaines entités.	ok.	2 (x1)
ne plus offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature	Cela ne s'applique pas car le collaborateur paye pour avoir accès à une voiture.	ok mais quelles sont les conditions ?	2 (x3)
choisir le train plutôt que l'avion pour les déplacements professionnels	Ok, 2001, la politique du groupe privilégie les voyages en train par rapport aux voyages en avion lorsque cela s'avère possible.	ok mais critères à préciser.	2 (x3)
privilégier les visioconférences ou conférences téléphoniques aux déplacements	Ok, 2002, dès le départ, et au vu de la présence du groupe à l'international, des outils comme les visioconférences, webex ou conférences téléphoniques ont été lancés au sein du groupe Suez afin de réduire les coûts de déplacement et faciliter le travail des collaborateurs et de leurs partenaires	ok.	3 (x3)
autres mesures	2002, il y a des programmes de formations régulières en ligne pour tous les collaborateurs du groupe sur la gestion du changement organisées par la direction de la performance et la direction des systèmes d'information. Une formation par semaine sur les réunions à distance (online meetings) et une newsletter trimestrielle pour utilisateurs de l'évolution de ces outils. Cela a de l'effet car on constate une augmentation de +30% d'utilisation par an et	la réponse est déjà prise en compte.	0 (x1)

	depuis 2007 de plus de 50%.		
Plan de Déplacements Entreprise			2 (x3)
connaître l'existence de la démarche PDE	Oui, le contenu du PDE est intégré à la démarche développement durable du groupe et des entités opérationnelles.		1 (x1)
s'engager dans une telle démarche d'ici fin 2008	Oui, en suivant le déploiement des démarches développement durable et en fonction de l'évolution des technologies et véhicules électriques et hybrides.	Attention, un PDE ne concerne pas seulement la recherche de véhicules moins polluants mais concerne aussi les autres modes de transport.	1 (x1)

18 Total

Sites concernés : La Défense

Note globale après pondération : 55

Commentaire global sur les réponses au questionnaire : peu de mesures vraiment convaincantes, alors que Total affiche sur la page d'accueil de son site internet une volonté de protéger l'environnement et de réduire les gaz à effet de serre. Le PDE irait pourtant dans ce sens.

QUESTION	REPONSE DE TOTAL	COMMENTAIRE des AT - PARIS	NOTE
Meilleure gestion des places de stationnement		La gestion des places de stationnement ne semble pas être prise en considération. Une meilleure gestion des places de stationnement est certes un geste pour l'environnement, mais peut aussi se révéler intéressant pour l'entreprise : coût, accessibilité des sites, rapport entre la surface dédiée au stationnement et la surface disponible pour le travail, etc. De plus, la facilité d'emploi encourage l'usage. Ici, il s'agissait principalement de voir comment Total dissuade (ou encourage) ses salariés d'utiliser les places de stationnement lorsqu'il est possible d'accéder au site par d'autres moyens, afin de restreindre l'usage des voitures et des deux-roues motorisés.	0 (x2)
réduire le nombre de places de stationnement	sans réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
revoir les critères d'attribution pour les rendre plus sélectifs	sans réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
rendre payantes les places de stationnement	ok. Le salarié a le choix entre disposer d'une place de parking ou percevoir l'aide aux transports en commun.	la réponse est hors sujet.	0 (x3)
autres mesures	sans réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion des transports publics		Il n'y a pas de réelle promotion des transports publics.	5 (x1)
vendre des tickets au sein de l'entreprise	ok. Depuis 2002, des distributeurs RATP sont dans halls d'accueil.	les distributeurs sont déjà à proximité à la Défense, et le commentaire semble cohérent avec la réponse. Vendre des tickets au sein de l'entreprise permet notamment d'éviter aux salariés d'avoir à subir une file d'attente trop longue en début de mois.	3 (x1)
attribuer une aide financière au-delà de la ½ carte orange	sans réponse.	financer au-delà de la demi-carte de transport inciterait pourtant le personnel à utiliser davantage les transports en public puisque le coût du transport à l'intérieur des zones payées ne serait pas un problème.	0 (x2)
informer et organiser des actions promotionnelles	ok. Depuis avril 2007, le programme "Ecotidien" est mis en oeuvre.	ok mais réponse à préciser.	2 (x1)
autres mesures	sans réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion du vélo		La volonté de promouvoir le vélo n'est pas clairement affichée. Ce mode de transport n'est certes pas polluant, mais il permet aussi au salarié de pratiquer un sport avant de travailler, et donc d'entretenir sa forme au quotidien. De plus, cela peut aussi renforcer la cohésion d'une équipe autour d'une même activité.	8 (x2)
faciliter et sécuriser l'arrivée et le stationnement des vélos	envisagé. En cours avec l'Epad.	la réponse doit être précisée: quelles sont les mesures envisagées avec l'Epad ?	1 (x3)
mettre à disposition des douches et vestiaires	ok. Le centre sportif situé sous chacune des deux tours principales dispose de douches.	le centre sportif appartient-il à Total ? Ou est-il un centre à part (Club Med Gym par exemple) ? dans ce second cas, le droit d'accès peut être particulièrement élevé, et ainsi dissuader les cyclistes potentiels de venir en vélo : une des réticences est d'arriver en sueur au travail.	1 (x3)
mettre à disposition une flotte de vélos pour les déplacements professionnels	sans réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
mettre à disposition un garage pour entretien - réparation	sans réponse.	le barème de la méthodologie est appliqué. Un employé-cycliste potentiel peu bricoleur pourrait se demander comment il rentrerait si son vélo a un souci technique. Un garage lui assurerait l'utilisation de son vélo pour rentrer à son domicile.	0 (x2)

attribuer une aide financière	sans réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
organiser des actions promotionnelles au sein de l'entreprise	envisagé	aucune précision n'est apportée. Organiser des actions promotionnelles peut créer un effet de groupe, renforcer la cohésion d'une équipe et rendre le vélo plus attrayant.	1 (x2)
autres mesures	sans réponse	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion du co-voiturage		Un site intranet est mis en place, mais aucune mesure d'accompagnement et d'incitation n'est prise, ce qui montre que le système de covoiturage n'est pas particulièrement promu au sein de Total.	4 (x1)
faciliter les recherches de partenaires (sites intranet)	ok. Depuis 2003, il existe un site intranet de co-voiturage.	la mise en place d'un site de recherche de partenaires ne garantit pas le bon fonctionnement du covoiturage. Sans accompagnement, sans incitation, sans promotion, la mise en place débouche en général sur un échec. L'ADEME insiste sur ces points à certaines entreprises inscrites dans une démarche de PDE.	2 (x2)
attribuer une aide financière	sans réponse.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
réserver des places de stationnement	sans réponse.	le barème de la méthodologie est appliqué. Réserver des places de stationnement pour les covoitureurs faciliterait la recherche de places et les encouragerait dans cette démarche.	0 (x2)
autres mesures	sans réponse.	le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Meilleure organisation des déplacements professionnels		L'ensemble des réponses de ce chapitre nous conduit à penser que Total ne cherche pas à optimiser, du moins du point de vue de la pollution, les déplacements professionnels.	9 (x3)
réduire le nombre de voitures de société individuelles	envisagé.	aucune précision n'est apportée.	1 (x3)
interdire l'usage des voitures de société à titre privé ou pour les déplacements domicile - travail	non envisagé.	le barème de la méthodologie est appliqué. Avoir une voiture de société à disposition permanente incite en général à une trop grande utilisation et de fait polluante.	0 (x3)
promouvoir les modes alternatifs de déplacement	ok. Le programme "Ecotidien" est poursuivi.	ok mais réponse à préciser.	1 (x1)
choisir des véhicules «propres» lors des renouvellements de parcs automobiles	ok. Les voitures des cadres supérieurs sont plafonnées à 160 g/km (CO ₂).	160 g de CO ₂ /km est un seuil trop élevé. De plus la pollution ne se cantonne pas à l'émission de CO ₂ .	2 (x1)
ne plus offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature	non envisagé.	offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature incite fortement le salarié à l'utiliser. le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
choisir le train plutôt que l'avion pour les déplacements professionnels	ok.	le train est nettement moins polluant que l'avion. Aucune précision n'est apportée.	1 (x3)
privilégier les visioconférences ou conférences téléphoniques aux déplacements	ok. Des salles de réunion sont progressivement équipées en visioconférence.	un équipement progressif ne dénote pas une démarche incitative forte. La visioconférence (ainsi que les "conférences téléphoniques") permettent d'éviter tout déplacement.	0 (x3)
autres mesures	ok. Un accompagnement et des conseils sont mis en place pour une utilisation plus importante des visioconférences".	la réponse est déjà prise en compte.	0 (x1)
Plan de Déplacements Entreprise			1 (x3)
connaître l'existence de la démarche PDE	oui		1 (x1)
s'engager dans une telle démarche d'ici fin 2008	ok. Le programme "Ecotidien" est enrichi.	les programmes "maison" ne peuvent être acceptés comme PDE dans la mesure où le PDE est un projet à part entière, qui peut éventuellement faire partie d'un programme plus large, mais qui se construit en partenariat avec l'ADEME.	0 (x1)

19 Vinci

Sites concernés : différents sites du groupe à Paris (beaucoup de parkings souterrains gérés par Vinci); certaines réponses peuvent concerner l'ensemble du groupe.

Note globale après pondération : 104

Commentaire global sur les réponses au questionnaire : Les activités principales du groupe Vinci étant la construction et la gestion de parkings (gestion de tous les parkings parisiens notamment), d'infrastructures de transport, des aéroports et des autoroutes, la logique PDE qui doit conduire à une limitation des déplacements en voiture individuelle des salariés va en partie à l'encontre des activités sur lesquelles repose son développement. Nous notons toutefois un véritable souci de l'entreprise de se donner une bonne image de marque avec la promotion du vélo et du co-voiturage, mais qui trouve rapidement ses limites dès qu'il s'agit de limiter directement l'usage de la voiture et de l'avion pour les déplacements professionnels. Il ne semble pas que l'engagement dans un PDE soit souhaité mais plutôt de poursuivre une démarche maison; ce qui est pour nous insatisfaisant.

QUESTION	REPONSE DE VINCI (non reprises car la confidentialité a été demandée par Vinci)	COMMENTAIRE des AT - PARIS	NOTE
Meilleure gestion des places de stationnement		Les réponses à ce chapitre sont forcément difficiles à analyser pour une entreprise dont le métier est de louer des places de stationnement. L'objectif d'un PDE est de limiter les déplacements en voiture individuelle; nous constatons que le fait d'attribuer des places gratuites et sécurisées ne va pas dans ce sens.	3 (x2)
réduire le nombre de places de stationnement		pour une entreprise dont l'activité principale est de louer des places de parking, la question est difficile à traiter. Les commentaires faits sur d'autres questions montrent que tout est fait pour faciliter le parking gratuit et sécurisé, en nombre suffisant, pour les salariés et les visiteurs et que la proximité du RER n'est pas un choix de l'entreprise. L'entreprise ne fait donc rien pour réduire les places offertes, ce qui inciterait peut-être certains à prendre davantage le RER.	0 (x2)
revoir les critères d'attribution pour les rendre plus sélectifs		la question également difficile à traiter vu la nature de l'entreprise. La réponse est jugée satisfaisante pour les mesures en faveur des handicapés et du co-voiturage.	3 (x1)
rendre payantes les places de stationnement		la réponse est cohérente avec celle de la question 1.	0 (x3)
autres mesures		le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion des transports publics		Hormis la vente de tickets sur place, tout est surtout fait pour faciliter le déplacement en voiture, ce qui est contraire à la promotion des transports en commun.	3 (x1)
vendre des tickets au sein de l'entreprise		la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x1)
attribuer une aide financière au-delà de la ½ carte orange		une partie de la réponse concerne une autre question.	0 (x2)
informer et organiser des actions promotionnelles		la réponse est contre-productive par rapport à l'objectif visé (promotion des transports publics); en effet l'exemple cité revient à inciter au déplacement en voiture.	0 (x1)
autres mesures		la réponse est contre-productive : ce système facilite le déplacement en voiture.	0 (x1)
Promotion du vélo		Le chapitre « la promotion du vélo » est traité de façon intéressante; en effet, il semble y avoir un réel intérêt d'encourager ce mode de déplacement.	27 (x2)
faciliter et sécuriser l'arrivée et le stationnement des vélos		la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x3)
mettre à disposition des douches et vestiaires		aucune précision n'est apportée.	2 (x3)
mettre à disposition une flotte de vélos pour les déplacements professionnels		la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x1)

mettre à disposition un garage pour entretien - réparation		compte tenu des commentaires précédents, la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x2)
attribuer une aide financière		le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
organiser des actions promotionnelles au sein de l'entreprise		la démarche est intéressante mais est-ce une initiative de l'entreprise ou des salariés? et l'entreprise apporte-t-elle une aide financière?	3 (x2)
autres mesures		le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Promotion du co-voiturage		C'est une préoccupation bien prise en compte par Vinci.	14 (x1)
faciliter les recherches de partenaires (sites intranet)		la réponse est jugée satisfaisante.	3 (x2)
attribuer une aide financière		le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x2)
réserver des places de stationnement		cette initiative est peu fréquente; la réponse est donc jugée satisfaisante.	3 (x2)
autres mesures		la réponse n'est pas liée au co-voiturage mais est intéressante en termes de réduction des déplacements domicile - travail; elle mériterait des précisions.	2 (x1)
Meilleure organisation des déplacements professionnels		Des réponses sont paradoxales : l'entreprise a un groupe de travail interne « transports et C02 », mais bien peu d'actions vont dans le sens d'une optimisation des déplacements professionnels.	5 (x3)
réduire le nombre de voitures de société individuelles		la réponse n'est pas jugée satisfaisante.	0 (x3)
interdire l'usage des voitures de société à titre privé ou pour les déplacements domicile - travail			0 (x3)
promouvoir les modes alternatifs de déplacement		cette initiative est très intéressante.	3 (x1)
choisir des véhicules «propres» lors des renouvellements de parcs automobiles		aucune précision n'est apportée.	2 (x1)
ne plus offrir une voiture ou le carburant comme avantage en nature		le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
choisir le train plutôt que l'avion pour les déplacements professionnels		le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
privilégier les visioconférences ou conférences téléphoniques aux déplacements		le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x3)
autres mesures		le barème de la méthodologie est appliqué.	0 (x1)
Plan de Déplacements Entreprise			2 (x3)
connaître l'existence de la démarche PDE		cette réponse fait état d'une bonne connaissance de certains des éléments constitutifs d'un PDE mais pas du PDE lui-même.	1 (x1)
s'engager dans une telle démarche d'ici fin 2008		tout cela est très intéressant et montre un souci d'optimiser certains postes en émissions de gaz à effet de serre mais ne remplace pas un PDE.	1 (x1)

IV.Recommandations des Amis de la Terre - Paris

Afin de vous aider à mettre en œuvre un PDE au sein de votre entreprise, voici quelques suggestions d'actions pouvant être réalisées. Vous pourrez en découvrir une version plus détaillée en lisant le guide «réaliser un PDE» de l'ADEME (www.ademe.fr) ou en consultant le site www.pdeiledefrance.fr où figure une méthodologie plus développée et des fiches action type qui peuvent être reprises par les entreprises pour lancer leur PDE en interne. Sur ce site figurent également des cartes qui peuvent permettre aux différentes entités de trouver des structures similaires proches pour mettre en place des actions communes et gagner en efficacité.

1 Meilleure gestion des places de stationnement

Enjeux :

- réduire les coûts de location ou d'achat/entretien d'emplacements de stationnement des voitures des salariés
- réduire les accidents de la circulation (1^{ère} cause d'accidents mortels parmi les accidents du travail et de trajet)
- réduire les arrêts de travail (la durée moyenne d'arrêt de travail pour un accident lié à un déplacement est de 2 mois).

Recommandations:

- réduire le nombre de places de stationnement mis à disposition de vos salariés
- définir des critères très sélectifs d'attribution (handicapés, co-voitureurs, salariés ayant de réelles difficultés pour venir en transports en commun)
- rendre payantes les éventuelles places de stationnement attribuées aux salariés ne respectant pas les critères
- partager les éventuelles places de stationnement résiduelles avec d'autres entreprises avoisinantes.

2 Promotion des transports publics

Enjeux :

- se doter d'une image plus respectueuse de l'environnement et à l'écoute des aspirations des citoyens
- réduire la consommation d'énergie génératrice d'émissions de CO₂ et de gaz polluants.

Recommandations:

- offrir une information claire, mise à jour, visible dans les lieux fréquentés sur les transports en commun permettant l'accès à l'entreprise (plans, horaires)
- vendre des titres de transport et des abonnements au sein de l'entreprise
- participer financièrement au-delà des 50% de la carte orange (et cibler cette aide sur les salariés utilisant réellement les transports en commun)
- demander aux élus, à la SNCF, la RATP, au STIF des aménagements favorisant l'utilisation des transports en commun pour vos salariés (sur la base d'une enquête personnalisée) : fréquences des trains et bus, parcours des lignes de bus, qualité des espaces d'attente

- permettre la flexibilité des horaires de salariés ayant des contraintes de transport
- organiser des actions promotionnelles, informer sur la nécessité de changer les comportements.

3 Promotion du vélo

Enjeux:

- se doter d'une image plus respectueuse de l'environnement et à l'écoute des aspirations des citoyens
- réduire la consommation d'énergie génératrice d'émissions de CO₂ et de gaz polluants
- améliorer la santé de ses salariés

Recommandations:

- dédier des emplacements de stationnement sécurisés et abrités près des entrées
- mettre à disposition des douches, vestiaires et casiers de rangement
- mettre à disposition des plans de trajets cyclables
- exiger des élus des aménagements supplémentaires en pistes cyclables et en parcs de stationnement près des transports publics, de réduction de la vitesse automobile (zones 30 km/h), en possibilités de combiner vélo et transports en commun (inter-modalité)
- distribuer des kits sécurité: chasubles, casques, éclairages, coupe-vents, ... (au logo de votre entreprise par exemple)
- offrir des titres de transport en cas de météo défavorable
- organiser des actions promotionnelles, des journées en vélo, des loteries, des clubs cyclistes
- proposer des prêts pour l'achat de vélos, rechercher des accords avec des vendeurs de vélos
- accorder une indemnité kilométrique, des bons d'achat
- mettre en place des services de réparation / entretien des vélos (via un magasin de vélos à proximité ou par les cyclistes eux-mêmes en leur mettant à disposition un local et des outils)
- mettre à disposition des abonnements gratuits à Velib
- promouvoir également la marche à pied en:
 - créant des chemins piétonniers dédiés et signalisés
 - sécurisant les entrées et sorties du site
 - offrant des titres de transport en cas de météo défavorable
 - informant sur les bienfaits pour la santé.

4 Promotion du covoiturage

Recommandations :

- faciliter la recherche de partenaires (associer éventuellement les entreprises voisines pour élargir les possibilités de constitution d'équipages) et développer la communication sur cette modalité
- réserver des places de stationnement aux co-voitureurs
- proposer des indemnités kilométriques, des révisions gratuites

- mettre à disposition une flotte de voitures ou de minibus appartenant à l'entreprise (les utilisateurs sont conducteurs à tour de rôle)
- envisager la redéfinition des horaires pour faciliter la constitution d'équipages.

5 Meilleure organisation des déplacements professionnels

Recommandations :

- définir des critères favorisant les déplacements en train plutôt qu'en avion lorsque la distance le permet
- évaluer précisément le besoin en véhicules de service et favoriser les flottes de véhicules partagés non attribués personnellement
- encourager l'utilisation de taxis ou voitures de location en complément des transports en train si nécessaire
- ne plus considérer les voitures de société comme un élément de valorisation, proposer en échange un complément de rémunération malgré l'existence de dispositions fiscales encore favorables pour l'entreprise
- envisager de nouvelles pratiques de travail qui limitent les déplacements (télétravail au domicile ou dans des sites décentralisés, visioconférences, réunions téléphoniques, horaires flexibles, semaine de 4 jours, ...).

6 Organisation pour mettre en œuvre un PDE au sein de votre entreprise

De la préparation du projet à la mise en place des premières mesures, un délai de 4 à 6 mois est généralement nécessaire. La démarche de mise en œuvre d'un PDE comprend 4 étapes :

Préparer et piloter le projet :

- définir les motivations principales de l'entreprise et des salariés
- choisir des objectifs réalisables et précis (indicateurs de suivi)
- déterminer les acteurs internes à l'entreprise (comité de pilotage, groupe de projet, chef de projet PDE)
- déterminer les acteurs externes à l'entreprise (ADEME, consultants, sociétés de transport, collectivités locales, ...).

Réaliser le diagnostic :

- recueillir et analyser les données relatives aux déplacements dans l'entreprise (accessibilité, stationnement, pratiques, impacts environnementaux)
- enquêter auprès des salariés sur leurs pratiques et leurs attentes
- élaborer en groupe de travail des solutions envisageables
- formaliser un diagnostic.

Elaborer le plan :

- approfondir les solutions en concertation avec les acteurs concernés
- définir le budget et les apports
- formaliser le dossier et faire décider.

Mettre en œuvre et suivre le PDE :

- mettre en œuvre et suivre les mesures
- évaluer l'atteinte des objectifs
- réaliser régulièrement des actions de communication et des recueils de témoignages.

Conclusion

Les déplacements d'entreprise (déplacements domicile - travail et déplacements professionnels) représentent un poids important dans la part des émissions de gaz à effet de serre émis par les sociétés et contribuent à l'altération de la qualité de l'air que nous respirons.

Les Amis de la Terre – Paris ont voulu sensibiliser les grandes entreprises de la région parisienne sur ces enjeux pour qu'elles engagent des politiques de déplacements plus respectueuses de l'environnement.

Les réponses fournies par les entreprises consultées lors de notre enquête montrent de bonnes pratiques mais font surtout apparaître des marges de progrès. Le classement que nous établissons indique que seulement 2 entreprises dépassent la moyenne (165 points sur 330 points possibles).

Ce résultat souligne la nécessité d'une plus grande mobilisation des entreprises dans leurs pratiques de déplacements. Les PDE ne pourront avoir un impact sur la maîtrise du changement climatique et l'amélioration de la qualité de l'air que s'ils se généralisent avec une méthodologie rigoureuse prenant en compte tous les leviers possibles de changement (voir chapitre recommandations).

De nombreux sites de la région parisienne vont bientôt être concernés par l'obligation de mettre en place un PDE au sein de leur structure. Au-delà de leur communication institutionnelle sur le développement durable, les grandes entreprises contactées devront donc mettre en place de réels plans d'action et se montrer exemplaires en vue de généraliser cette démarche à tous leurs établissements.