

VERSION PROVISOIRE



# Plan de Déplacements des Administrations Parisiennes 2024-2030

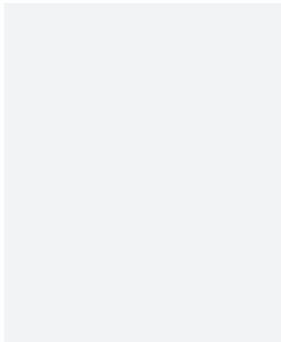


Repensons ensemble nos déplacements  
**PDAP**  
2024-2030

PLAN DE DÉPLACEMENTS DES ADMINISTRATIONS PARISIENNES



# Édito



Prénom Nom

fonction

Éditos Henestor ectu Ut labo. Vernatur, am elique plibus nullabo. Itas magnianda dolessunt, qui coreper ioreribus quam essincia eum facese ducitate quat et fugiant essequam, quamusc illigen iscium ventus conest, omnisit isitent aut as acceptat esequide prorunt vent, non conserspedis ea dipient.

Offic tore abor aut officia cor aut ratem sinumquidunt rem voluptiam ius imil moditat emquod quis ped maximi, nobit ento blatquodis a cor recto id ulpa dolorpo reperrovid que di dignihi llorempe eaque et is eum voluptat.

Umquate molupit alit od quam abore preiciate con remporit doloribearum que cullit que nisi-musam, si berem dolecab imint.

Agnia quat venem ut aut ex eos cullore icilloria quodi si quia sum harchit, quidele ssimolo rers-pide omnisitamet vel et, nos posamet que volut essitas inveria ndernat adic to velibea as molup-ta a voloreped ma sit andusda dolumquam rerumqu aeperiaectem sim qui conse officatempor a viduntint modis dolor sit ipicatus con re ipit, cuptium il istotaquae nonsequi destemp oreium quis doluptat.

Et parchitas as ipsa parum re nonsed eat quunt ex et volorum vendanimus volupta tquatusdam velluptatum vendis incium ipsae vitioere, que ommolup tiure, exerce rorepuda sam dolorat es-ciam, tem aligeni storite omniat.

Necae conse doluptis etur modit pos dolorro tem ditatur? Nullaudis nis vel ipiente ctiocto rioribusae volupid ebitaepel enime volo que poreriation perumet, nusam sim rem utae nonsequ osseque nonest, ut alias peliquam dis molupta doloritem facereh.

Agnia quat venem ut aut ex eos cullore icilloria quodi si quia sum harchit, quidele ssimolo rers-pide omnisitamet vel et, nos posamet que volut essitas inveria ndernat adic to velibea as molup-ta a voloreped ma sit andusda dolumquam rerumqu aeperiaectem sim qui conse officatempor a viduntint modis dolor sit ipicatus con re ipit, cuptium il istotaquae nonsequi destemp oreium quis doluptat.

Et parchitas as ipsa parum re nonsed eat quunt ex et volorum vendanimus volupta tquatusdam velluptatum vendis incium ipsae vitioere, que ommolup tiure, exerce rorepuda sam dolorat es-ciam, tem aligeni storite omniat.

Necae conse doluptis etur modit pos dolorro tem ditatur? Nullaudis nis vel ipiente ctiocto rioribusae volupid ebitaepel enime volo que poreriation perumet, nusam sim rem utae nonsequ osseque nonest. Necae conse doluptis etur modit pos dolorro tem ditatur? Nullaudis nis vel ipiente ctiocto rioribusae volupid ebitaepel enime volo que poreriation perumet, nusam sim rem utae nonsequ osseque nonest.





Henestor ectu Ut labo. Vernatur, am elique plibus nullabo. Itas magnianda dolessunt, qui core-  
per ioreribus quam essincia eum facese ducitate quat et fugiant essequam, quamusc illigen  
iscium ventus conest, omnisit isitent aut as aceptat esequide prorunt vent, non conserspedis ea  
dipient.

Agnia quat venem ut aut ex eos cullore icilloria quodi si quia sum harchit, quidele ssimolo rers-  
pide omnisitamet vel et, nos posamet que volut essitas inveria ndernat adic to velibea as molup-  
ta a voloreped ma sit andusda dolumquam rerumqu aeperiaectem sim qui conse officatempor  
a viduntint modis dolor sit ipicatus con re ipit, cuptium il istotaquae nonsequi destemp oreium  
quis doluptat.

Agnia quat venem ut aut ex eos cullore icilloria quodi si quia sum harchit, quidele ssimolo rers-  
pide omnisitamet vel et, nos posamet que volut essitas inveria ndernat adic to velibea as molup-  
ta a voloreped ma sit andusda dolumquam rerumqu aeperiaectem sim qui conse officatempor  
a viduntint modis dolor sit ipicatus con re ipit, cuptium il istotaquae nonsequi destemp oreium  
quis doluptat.

# Un engagement des opérateurs de la Ville, de Paris Musées, du CASVP

Les opérateurs de la Ville de Paris, sociétés d'économie mixte (SEM) et sociétés publiques locales (SPL), ainsi que ses établissements publics, tels que Paris Musées ou le Centre d'Action Sociale (CASVP), rejoignent les objectifs du Plan des déplacements des administrations parisiennes 2024-2030.

De la promotion de mobilités moins émissives, à la transformation de leur flotte de véhicules vers la décarbonation, de l'inscription de clauses environnementales dans leurs marchés à l'accompagnement de leurs agents vers des mobilités douces, tous ont ainsi déjà entrepris de profondes mutations pour réduire les émissions de gaz à effet de serre issues de leurs déplacements.

Leur mobilisation au sein de ce troisième plan renforce sa force de frappe et permet d'ores et déjà d'envisager de nouvelles synergies, des partages d'expériences au bénéfice de l'ensemble de l'écosystème administratif parisien.

A l'heure où il s'agit d'accélérer notre transition écologique, énergétique pour atteindre les objectifs du Plan Climat Air Energie de la Ville de Paris, leur participation et ce regroupement autour des actions de ce plan confirment la puissance de l'engagement collectif.

# Introduction

## Les enjeux d'un Plan de déplacements

### Vers la neutralité carbone en 2050

Le changement climatique est l'un des plus grands défis auxquels le monde est confronté. En tant qu'émettrices importantes de gaz à effet de serre, les Villes se situent en première ligne pour répondre à ce défi et adapter leur territoire aux conséquences de ces changements. La Ville de Paris est depuis de nombreuses années mobilisée. Elle a ainsi adopté son premier Plan Climat Énergie dès 2007, et l'a amélioré successivement avec les révisions de 2012, 2018 et celle en cours pour 2024.

Particulièrement ambitieux, l'objectif central du Plan Climat est l'atteinte de la neutralité carbone du territoire parisien à l'horizon 2050, poursuivant ainsi la trajectoire décidée unanimement lors des Accords de Paris de 2015, avec un premier palier opérationnel à 2030 diminuant de 40 % les émissions de gaz à effet de serre produites sur le territoire. En 2004, le bilan des émissions locales s'élevait à 7,3 Mt CO<sub>2</sub>e. Les actions mises en place dans le cadre des 3 premiers Plans Climat ont permis une baisse de 35 % de ces émissions, qui atteignent 4,7 Mt CO<sub>2</sub>e en 2021.

A Paris, le secteur du transport représente 700 000 t CO<sub>2</sub>e soit 15 % des émissions locales du territoire. La politique volontariste de la Ville pour réduire la place de la voiture en ville a permis en complément d'une amélioration de la qualité de l'air de réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre associées de 62 % entre 2004 et 2021. L'engagement de Paris vers la sortie du diesel et de basculer vers des motorisations moins polluantes et la reconquête de l'espace public en faveur des mobilités douces ou actives contribuent également à améliorer la qualité de l'air.

Le Plan Climat Air Energie 2024-2030 marque une nouvelle étape clef en réaffirmant la vision d'un territoire neutre en carbone à l'horizon 2050 et précisant le plan d'actions pour les atteindre. Le Plan des Déplacements des Administrations Parisiennes 2024-2030 traduit en actions le Plan Climat sur ses volets mobilités, transition énergétique.

### La décarbonation des déplacements au cœur de ce troisième Plan

Répondant au Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de la Région Île-de-France et, depuis, à l'article 51 de la Loi de Transition Énergétique pour une croissance Verte, la Ville de Paris a adopté son premier Plan de Déplacements de l'Administration Parisienne (PDAP1) en mars 2011 pour la période 2011-2015. Puis, en mars 2017, le conseil de Paris, a approuvé la 2<sup>ème</sup> version du plan, pour la période 2017-2021, devenu Plan de Déplacements des Administrations Parisiennes (PDAP2) en associant le Centre d'Action Sociale de la Ville de Paris et de l'Établissement Public Paris Musées à la démarche.

Le PDAP est un plan stratégique et opérationnel visant à améliorer la mobilité des agents municipaux ou celle liée à l'activité municipale en encourageant les modes de transport les moins polluants et les plus sobres en énergie (les déplacements étant à l'origine de près de 20 % des émissions totales de GES et de 9% de la consommation énergétique de l'administration).

Dans le Plan adopté en 2017, 21 actions avaient été définies, visant à diminuer de 30 % l'empreinte carbone du poste transport de l'Administration par rapport à l'année de référence 2004.

La crise sanitaire de 2020 a apporté de profonds changements dans les comportements et dans le domaine des mobilités : essor du vélo, développement d'habitudes de télétravail, nouveaux désirs d'habitation.

Pour répondre à tous ces changements, et dans la continuité des ambitions portées par les premiers plans de déplacement, la collectivité parisienne se dote d'un nouveau PDAP (PDAP3) pour la période 2024-2030. Alors que le PDAP2 mettait au cœur de son action la dé-diésélisation et l'électrification de la flotte municipale, et l'incitation à des pratiques de déplacements plus vertueuses, le PDAP3 poursuivra les objectifs et ira plus loin en mettant au centre l'objectif de décarbonation.





Pour mieux évaluer l'impact des mesures engagées, des enquêtes mobilités seront réalisées en début, milieu et fin du plan afin d'adapter et de dimensionner au plus juste les différentes actions. Enfin, en plus des établissements publics de la Ville déjà associés depuis le PDAP2, le périmètre du PDAP 2024-2030 sera élargi aux SEM de la Ville.

## Une compatibilité avec les plans de mobilité

La Région Ile-de-France revoit son plan de mobilité mobidf (anciennement PDUIF). Ce plan fixe notamment l'objectif de rendre les flottes captives des collectivités et entreprises publiques locales 100% à faibles ou très faibles émissions.

La Ville de Paris élabore son Plan Local de Mobilité (PLM), déclinaison locale du PDUIF et document réglementaire, instauré par la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019, qui vise à définir l'ensemble des politiques de la Ville en matière de mobilités, à horizon 2030. Elle a également détaillé sa stratégie 2022-2026 en matière de logistique urbaine durable dans le plan : La ville logistique. Pour l'administration, l'objectif est de réduire les flux logistiques internes de la Ville.

Le PDAP3 est compatible avec l'ensemble des objectifs fixés dans ces documents.

## Un pilotage transversal du PDAP

Ce nouveau PDAP fait l'objet d'un pilotage partagé, en adéquation avec l'esprit de transversalité qui préside à son élaboration et à sa mise en œuvre.

Dans le cadre de la mandature actuelle, la gouvernance du PDAP est rattachée à :

- **Madame Olivia Polski**, Adjointe à la Maire de Paris chargée des ressources humaines, du dialogue social et de la qualité du service public.
- **Monsieur David Belliard**, Adjoint à la Maire de Paris chargé de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie.
- **Monsieur Dan Lert**, Adjoint à la Maire de Paris chargé de la transition écologique, du plan climat, de l'eau et de l'énergie.

La Direction de la Transition Écologique et du Climat a été nommée chef de file du projet de mise à jour de ce plan, sous l'égide du Secrétariat Général et en partenariat étroit avec les directions concernées : DILT, DRH, DFA, DCPA et DICOM.

## Des actions concrètes pour atteindre les objectifs

Ce document regroupe les actions prévues dans le cadre du nouveau Plan de Déplacements des Administrations Parisiennes pour la période 2024-2030, qui sera noté « PDAP ».

Ces actions s'inscrivent dans la continuité des actions du plan précédent et sont présentées sous forme de fiches regroupées en 3 chantiers prioritaires :

- Transformation des conditions de travail pour des mobilités moins émissives
- Accompagnement des changements de pratiques des agents
- Faire connaître les bonnes pratiques et les valoriser

Chaque fiche action présente :

- Les directions pilotes et les directions concernées par l'action
- Les moyens humains, budgétaires et matériels nécessaires
- Les objectifs quantitatifs et qualitatifs à atteindre
- Le descriptif de l'action
- Les indicateurs prévus pour le suivi des actions

Enfin, ce document présente également un bilan synthétique du précédent plan et les modalités de pilotage et suivi du plan actuel.

# Bilan du PDAP2

Après avoir adopté un 1<sup>er</sup> Plan de Déplacements pour la période 2011-2016 qui avait permis de mettre en place des services nouveaux de mobilités (comme le service d'auto-partage par exemple) et d'entamer une première restructuration de la flotte municipale, le Conseil de Paris a adopté en 2017 son 2<sup>ème</sup> Plan, pour la période 2017-2021, nommé Plan de Déplacements des Administrations Parisiennes après l'élargissement à l'Établissement Public Paris Musées et au CASVP.

Fruit du retour d'expérience du premier PDAP dont le bilan de la mise en œuvre avait été jugé mitigé et qui était peu connu des agents, le PDAP2 a mis l'accent sur l'implication de tous les acteurs, agents ou directions. Construit en concertation des agents, le PDAP2 a été l'occasion de revoir les priorités de mobilité, de les rendre plus opérationnelles, de proposer des solutions innovantes, mais aussi de mettre en place une gouvernance du Plan renforcée. Le volet formation et accompagnement par la communication fut également pensé pour maintenir une forte implication pendant toute la durée du PDAP2.

Fruit de la concertation, le PDAP2 a ainsi été l'occasion de mettre en place 21 actions calibrées pour permettre à la ville d'être exemplaire en réduisant son empreinte carbone de 30 % sur le poste transport (3<sup>ème</sup> poste d'émission de gaz à effet de serre de la Ville) par rapport à sa référence Plan Climat de 2004, et de favoriser les mobilités les moins polluantes.

Le bilan que l'on peut établir du PDAP2 est plutôt positif :

## Une flotte modernisée, beaucoup moins polluante et largement décarbonée en un temps court

La flotte municipale a connu sur la période une conversion massive en seulement quelques années vers des motorisations plus propres :

- La flotte diesel a été éradiquée fin 2021, à l'exception de quelques véhicules spéciaux (poids lourds) dont l'équivalent non diesel n'a pas pu être trouvé pour le moment. Ainsi, c'est une flotte de près de 3 500 véhicules (dont 735 engins de propretés) qui aura été dé-dieselisée.
- La flotte légère municipale a connu une large conversion pour près de moitié à des motorisations propres (électriques, bioGNV, hydrogène, etc.) n'utilisant plus de carburants fossiles. L'objectif de 90 % fixé par le PDAP2 n'a toutefois pas été encore atteint, notamment en raison de la complexité d'équiper l'ensemble des sites où sont stationnés les véhicules municipaux en bornes de recharges, mais la dynamique est en marche, et c'est 2 350 bornes de recharges qui seront installées par la combinaison des PDAP2 et 3 sur plus de 350 sites différents.
- Les efforts de rationalisation de la flotte se sont poursuivis. Exceptés les nouveaux services intégrés depuis 2017 (notamment les services de la Préfecture de Police devenus Police Municipale), la flotte légère a diminué de plus de 13 % entre 2017 et 2021).

## Une administration qui s'est modernisée et qui a pu faire face plus rapidement à la crise Covid lorsque les déplacements ont été interdits

Le PDAP2, en fixant dès 2017 un objectif ambitieux de déploiement massif d'outils de communication à distance, a largement contribué à l'adaptation de la Ville aux conséquences de la pandémie survenue en 2020. Ainsi, alors qu'un objectif de 1 500 télétravailleurs était fixé pour 2021 par le PDAP2, la Ville comptait 2 000 agents en télétravail fin 2019. Aujourd'hui, c'est près de 10 000 agents qui télétravaillent plus ou moins régulièrement à la Ville, diminuant d'autant les déplacements inutiles.

De même, des outils et moyens de téléconférences avaient commencé à être déployés à la Ville par le PDAP. Ces outils se sont largement développés depuis la pandémie.





## La commande publique comme levier de la transition écologique

La responsabilité d'acheteur de la Ville est pleinement assumée pour contribuer à décarboner la logistique liée aux fournitures et services dont la ville a besoin.

Concernant les commandes et fournitures de la Ville, cette dernière a continué à renforcer les clauses environnementales des marchés passés pour inciter à des déplacements plus durables des fournisseurs et prestataires. Par ailleurs, une étude a été initiée visant à définir des scénarios d'optimisation des flux d'approvisionnement de la ville.

## Un PDPA2 tourné vers les agents pour les accompagner à changer de comportement, voire à faciliter leurs déplacements lorsque cela est possible

Avec le PDAP2, la Ville a poursuivi sa campagne d'incitation et de facilitation pour permettre aux agents de basculer vers les mobilités les moins polluantes : maintien du remboursement Vélib, aide à l'achat de Vélo à assistance électrique, renforcement du service d'auto-partage, test de mise en place de l'Indemnité kilométrique vélo.

D'autres mesures, comme la mise en place des Burolib', des actions pour fluidifier les mobilités professionnelles et aider les agents à trouver un poste plus proche de leur domicile (bourses à l'emploi), l'appui aux formations telles que l'éco-conduite ou à l'usage des outils de communication à distance ont été mises en place.

## Un PDAP2 tourné vers l'efficacité et la volonté de s'assurer de sa bonne mise en œuvre

La gouvernance du PDAP2 s'est appuyée sur des indicateurs clairs de suivi et s'est opérée de manière transversale sous l'égide du Secrétariat Général. Des points d'avancement ont été tenus régulièrement devant les adjoints à la Maire concernés. Ces points ont permis de s'assurer que les actions avaient toutes été mises en œuvre et de lever un certain nombre de difficultés, au contraire du PDAP1 qui n'avait pas pu bénéficier d'un tel suivi. L'enjeu du PDAP3 est de renforcer le bilan objectif des mesures prises, sur les déplacements des agents, ou sur les émissions (polluant, carbone) de la Ville.

Au final, la majorité des actions du PDAP2 ont été lancées et, pour beaucoup, ont permis des avancées significatives pour une administration parisienne porteuse de modernité et de sobriété dans ses déplacements. Quelques actions n'ont pas pu être mises en place, comme les trophées de l'écomobilité par exemple, notamment en raison de la situation particulière sanitaire rencontrée en fin de Plan. Certaines actions ont été confrontées à des difficultés plus importantes, comme l'objectif d'électrification à 90 % de la flotte. L'expérience qu'en a tirée la Ville lui permet aujourd'hui d'envisager la mise en œuvre.

Le PDAP2 a néanmoins été une étape importante dans l'accompagnement de la transition des mobilités et des déplacements générés par la Ville, et dans l'ambition de faire de Paris une ville exemplaire en terme d'environnement. Le présent PDAP3 est l'occasion de finir cette transition amorcée pour que, d'ici 2030, l'administration parisienne prouve que la compatibilité est tout à fait possible entre les enjeux climatiques portés par la Ville et le maintien d'un haut niveau de qualité de service public.

Naturellement, les agents de la Ville, qui portent quotidiennement ce service public et dont l'implication sur les enjeux de transition écologique a été et sera toujours essentielle, restent au cœur de ce Plan.



# Sommaire

- 02 Édito
- 04 Encart des partenaires
- 05 Les enjeux d'un Plan de déplacements
- 07 Bilan du PADP2
- 09 Sommaire

## **10** **CHANTIER 1**

---

**Transformation des conditions de travail pour des mobilités moins émissives**

## **19** **CHANTIER 2**

---

**Accompagnement des changements de pratiques des agents**

## **28** **CHANTIER 3**

---

**Faire connaître et valorisation du Plan**

- 31 Pilotage et suivi du Plan
- 32 Annexes

## CHANTIER

# 1

---

Transformation  
des conditions  
de travail pour  
des mobilités moins  
émissives



# 1 Réduction de la flotte de véhicules motorisés au sein de la Ville de Paris

**Directions pilotes :** DILT, DPE, DEVE

**Directions concernées :** DVD, DTEC, DSIN

**Moyens nécessaires :**

**Moyens Humains :** Groupe de travail par direction/ Conseil du ST-TAM.

**Moyens Matériels :** Outils de télématique embarqués pour suivre l'utilisation du parc et accompagner le changement.

**Méthodologie :** Travail sur le partage des véhicules de service entre entités sur des sites communs.

**Besoin budgétaire :**

0,280 M€ (achat d'outils de télématique) et 0,286 M€ (abonnement lié aux outils de télématique).



© Jean-Baptiste Gurliat - Ville de Paris

## OBJECTIFS PROPOSÉS

- Poursuivre la réduction de la flotte motorisée de la Ville de Paris d'ici 2030, d'environ 180 véhicules.
- Augmenter la part de mobilités partagées des directions disposant d'un parc de véhicules légers (citadines et fourgonnettes) mis à disposition par le ST-TAM (Service Technique des Transports Automobiles Municipaux) de plus de 50 véhicules, pour accompagner la réduction du parc de la ville.

## INDICATEURS DE SUIVI

- État semestriel du parc de véhicules motorisés de la ville de Paris (année de référence 2023), et suivi de l'évolution à isopérimètre.
- Suivi semestriel de l'utilisation du service d'autopartage par direction, et de la réduction du parc de véhicules légers par direction (année de référence 2023).
- Suivi semestriel de l'utilisation du service de vélopartage (année de référence 2023).

## DESCRIPTIF DE L'ACTION

- En prenant l'année 2023 comme référence, une diminution progressive à isopérimètre du parc de véhicules motorisés toutes catégories confondues est visée. Cette diminution s'appuiera sur une enquête d'usage auprès des agents et une étude menée par les directions sur leurs besoins, avec l'accompagnement et les conseils du ST-TAM pour le parc mis à disposition.
- Réduction du parc en remplaçant les véhicules légers par une solution de partage des véhicules comme l'offre d'autopartage. Les directions concernées sont celles pour lesquelles le ST-TAM met à disposition plus de 50 véhicules légers. L'objectif est de remplacer 10 % de ce parc loué par direction par un partage de véhicules ou le service autopartage. Pour aider les directions à optimiser les déplacements de leurs véhicules, le ST-TAM propose une offre en télématique embarquée.

## 2 Évolution du parc motorisé : vers un parc de véhicules à motorisations décarbonées

**Directions pilotes :** DILT, DEVE, DPE, DVD

**Directions concernées :** DTEC

**Moyens nécessaires :**

**Moyens Humains :** Un référent par direction gérant un parc (DILT, DPE, DEVE, DVD) en charge de la veille sur les évolutions technologiques propres de substitution.

**Moyens Matériels :** Offre d'avitaillement future en cohérence avec les objectifs de transformation du parc (cf. Fiche action 3).

**Méthodologie :** Point étape en 2026 pour actualisation du plan en fonction de l'évolution de l'offre à motorisation décarbonée.

**Besoins budgétaires :**

- Pour la période 2023-2026 80M€ (acquisition de véhicules propres par la DILT et la DEVE).
- Estimé à ce stade à 128 M€ mais une mise à jour sera effectuée à l'occasion du point d'étape 2026.



© Ville de Paris

### OBJECTIFS PROPOSÉS

- Décarbonation du parc de véhicules et engins de la ville de Paris d'ici 2030.

### DESCRIPTIF DE L'ACTION

Cette transformation du parc vise à tendre vers une sortie de la motorisation thermique d'ici 2030. En l'absence d'une offre technologique pertinente en véhicules propres pour certaines gammes du parc, les renouvellements s'orienteront prioritairement et de manière transitoire vers des propositions à faibles émissions en gaz à effet de serre, comme le bio-GNV ou les biocarburants.

### INDICATEURS DE SUIVI

- Suivi semestriel de la motorisation du parc de la ville de Paris (année de référence 2023), suivi de l'évolution par type de motorisation.
- Création et mise à jour annuelle d'une liste par direction possédant un parc en propre recensant les véhicules et engins sans alternatives technologiques décarbonées crédibles au vu des missions régulières qui leurs sont associées, ainsi qu'un suivi des offres technologiques existantes de remplacement.
- Suivi annuel de la part du parc en mobilités partagées qu'elles soient douces ou décarbonées.

### 3 Transformer l'offre d'avitaillement en vue de disposer d'un parc décarboné

**Direction pilote :** DCPA

**Directions concernées :** DVD, DPE, DTEC, DEVE, DILT

**Moyens nécessaires :**

**Moyens Humains :** Groupes de travail inter-directions pour le recensement des typologies de places de stationnement et le suivi de la supervision des bornes de recharge électrique.

**Moyens Matériels :**

Besoin en bornes à établir et à mettre en place en cohérence avec l'évolution du parc électrique de la ville et éventuel renforcement des capacités de puissance électrique des sites.

**Méthodologie :**

Point d'étape en 2026 en vue de dresser un état des lieux de l'avancement et d'affiner les moyens nécessaires pour finaliser le déploiement des bornes de recharge.

**Besoins budgétaires :**

- Installation des bornes de recharge électrique : 20,7 M€ d'ici 2030 (hors sprinklage et hors renforcement des contrats électriques).
- Si création de deux stations à hydrogène : 5 M€ d'ici 2030.
- Exécution du marché de supervision : 0,200 M€ par an en 2024, 0,700 M€ HT en 2030.



© Joséphine Brueder - Ville de Paris

#### DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'offre d'avitaillement thermique actuelle est fournie à part égale par les stations privées et celles de la ville.

D'ici 2030, il est proposé d'installer 2000 nouvelles bornes en vue d'atteindre une offre de 2800 bornes. Avec la transformation du parc et de la motorisation, cette offre sera gérée différemment. La recharge se fera ainsi sur les lieux de stationnement des véhicules (et non plus en station). Cette offre d'avitaillement sera couplée à un suivi de la consommation électrique des véhicules. Une expérimentation est en cours dans le cadre d'un marché de supervision et de maintenance de bornes en vigueur jusqu'en 2025 (renouvelable une fois). En 2025, un point étape sera réalisé en vue d'étendre la supervision à l'ensemble des bornes de la ville. Une étude sera réalisée afin d'établir un schéma directeur de transition énergétique des mobilités qui prendra en compte les besoins de la Ville, veillera à identifier les capacités de transformation des mobilités vers la décarbonation. L'électrification de la flotte sera privilégiée.

Cette étude intégrera les modifications d'aménagement induites par la mise en œuvre des bornes électriques (sécurité incendie, étude des bilans de puissance). L'étude prendra en considération la nécessité pour la Ville de maintenir une offre d'avitaillement en interne afin de préserver sa souveraineté et d'assurer une continuité de service en cas de crise. En fonction des conclusions de l'étude, la Ville développera une offre d'avitaillement propre en hydrogène décarboné. La ville mènera une étude précise pour identifier les besoins d'avitaillement autres que pour la mobilité électrique. En cas de besoin avéré d'autres énergies à faible ou zéro émission, telles que l'hydrogène, une offre d'avitaillement interne sous forme de stations à hydrogène d'origine renouvelable pourrait être déployée, une au Nord et une au Sud de Paris.

#### OBJECTIFS PROPOSÉS

- Poursuivre le déploiement des bornes de recharge électrique au sein de la ville, en lien avec celui des véhicules électriques.
- Développer une offre d'avitaillement en hydrogène en régie en complément de l'offre privée.
- Établir un schéma directeur de transition énergétique des mobilités.

#### INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de bornes électriques installées chaque année, par type de bornes et par catégorie de véhicules utilisant ces bornes.
- Suivi semestriel de la consommation électrique des véhicules de la ville dès raccordement des bornes de recharge correspondantes au système unique de supervision.
- Suivi semestriel de la consommation en hydrogène des véhicules de la Ville (année de référence 2023).

## 4 Développer l'offre en mobilité douce pour les agents



© Emilie Chaix - Ville de Paris

**Direction pilote :** DILT

**Directions concernées :** DVD, DPE, DEVE, DTEC

**Moyens nécessaires :**

**Moyens Humains :** Groupe de travail inter-directions pour définir les modèles de vélos-cargos adaptés aux différents usages de la Ville.

**Moyens Matériels :** Essais de différents matériels de rangement vélo, en vue d'optimiser l'espace disponible dans les sites de la Ville et d'armoires

coupe-feu de recharge des vélos à assistance électrique (VAE).

**Méthodologie :** Accompagnement au changement pour les agents.

**Besoins budgétaires :**

- 1,5 M€ (acquisition et renouvellement de vélos).
- 2,6 M€ (développement et optimisation du nombre de places de stationnement et de l'offre de recharge des VAE).

### OBJECTIFS PROPOSÉS

- Poursuivre le développement de l'offre en mobilité douce pour les directions de la Ville.
- Développer le nombre de places de stationnement (ainsi que leurs accessoires) et de recharge disponibles pour les offres de vélos mises à disposition par le ST-TAM.

### INDICATEURS DE SUIVI

- État semestriel du parc en mobilité douce mis à disposition par le ST-TAM, et suivi de l'évolution de cette part modale à partir de 2023.
- Suivi semestriel de l'évolution du nombre de vélos-cargos mis à disposition par le ST-TAM, par rapport à l'année 2023.
- Suivi annuel du nombre de places de stationnement vélo à disposition des agents à partir de l'année 2023, et de l'offre en recharge électrique au sein de la Ville.

### DESCRIPTIF DE L'ACTION

- Augmenter la part modale en mobilité douce mise à disposition par le ST-TAM aux directions de 25 % à 35 % d'ici 2030 (soit environ + 400 vélos et 600 renouvellements).
- Mener une étude en lien avec les directions volontaires sur les modèles de vélos-cargos adaptés aux agents pour développer l'offre, et atteindre 10 % du parc de vélos mis à disposition d'ici 2030.
- En accompagnement du développement de l'offre en mobilité douce mise à disposition par le ST-TAM, il sera créé 1000 places de stationnement vélo d'ici 2030. En complément, des solutions innovantes et sécurisées de stockage, réparation d'appoint et recharge des vélos seront mises en place, comme l'installation de racks double-hauteur ou d'armoires coupe-feu de recharge des batteries de VAE.

## 5 Poursuivre les efforts en matière de lutte contre la pollution automobile sur l'ensemble des contrats de la commande publique parisienne



© Clément Dorval - Ville de Paris

**Direction pilote : DFA**

**Directions concernées : Toutes les directions.**

### OBJECTIFS PROPOSÉS

- Élargir la sortie du diesel aux contrats de concession de la Ville, en lien avec le SPASER (Schéma Promotion Achat Socialement et Écologiquement Responsable) 2022-2026.
- Imposer aux titulaires de marché la délivrance de données et d'indicateurs de performance environnementales liés à leurs déplacements.
- Imposer à 100 % des nouveaux marchés une clause de motorisation propre et décarbonnée.

### INDICATEURS DE SUIVI

- % de marchés avec motorisation décarbonnée.
- % des marchés en exécution faisant l'objet d'un contrôle sur les clauses environnementales dont celles sur la motorisation.
- Nombre de pénalités appliquées.

### DESCRIPTIF DE L'ACTION

Hors les contrats de concessions, les marchés passés par la sous-direction achats comportent à 95 % une clause de motorisation. Cette clause exclut a minima l'utilisation du diesel et favorise les mobilités décarbonnées pour les livraisons et les déplacements.

Une clause de motorisation décarbonnée sera introduite dans les nouveaux marchés passés par la Ville afin de renforcer nos exigences environnementales et d'amener nos prestataires à modifier leurs pratiques.

# 6 Optimiser les fréquences de livraison et réduire le nombre de kilomètres parcourus

**Direction pilote :** DFA

**Directions concernées :** DVD, DILT

**Moyens nécessaires :**

**Moyens humains :**

1 ETP pour la coordination de l'étude.

**Besoin budgétaire :**

100 000 € HT pour une étude d'analyse et d'identification des différents flux logistiques.



©Clément Dorval - Ville de Paris

## OBJECTIFS PROPOSÉS

- Différencier dans les consultations les coûts d'achats de fournitures et les coûts de livraison.
- Valoriser les offres proposant une livraison plus respectueuse de l'environnement sur l'ensemble de la chaîne logistique.
- Valoriser le recours aux structures de l'ESS en matière de logistique urbaine.

## INDICATEURS DE SUIVI

- % de consultations de fournitures avec sourcing logistique et/ou rencontres fournisseurs abordant la décarbonation de la chaîne logistique.
- % de marchés de fournitures avec bilan carbone.
- % de marchés de fournitures disposant d'une clause d'optimisation de livraison.

## DESCRIPTIF DE L'ACTION

Les achats de la Ville ont des impacts sur les émissions de gaz à effet de serre. Le choix d'un mode de transport plus écologique et l'optimisation des itinéraires afin de minimiser la distance parcourue et les flux de livraison permettent de réduire ces émissions.

La loi Climat et résilience de 2021 oblige les acheteurs publics à s'atteler au coût du cycle de vie des biens. Ils devront intégrer le coût global lié notamment à l'acquisition, à l'utilisation, à la maintenance et à la fin de vie des biens ainsi que certaines externalités négatives telles que la pollution atmosphérique, les émissions de gaz à effet de serre.

La Ville déploie donc des actions permettant de gérer l'impact carbone des fournisseurs dans la phase de préparation d'un nouveau marché, lors du renouvellement ainsi que sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement :

- Participer à l'élaboration de normes à travers le programme européen (Decarb-Pro) visant à réduire

l'empreinte carbone à travers l'introduction d'une tarification carbone dans les processus de sélection des marchés publics européens dont l'objectif est de réduire de 50 % l'empreinte carbone des achats de fournitures.

- Identifier les flux de marchandises et évaluer les avantages et inconvénients du stockage (régie ou externalisé) ou du flux tendu par catégorie d'achats.
- Associer les fédérations professionnelles de cyclologistiques pour connaître les flux de marchandises éligibles à ce moyen de transport.
- Atteindre 75 % de marchés de fournitures intégrant une disposition d'optimisation des commandes et livraisons.
- Intégrer dans 100 % des cahiers des charges des fournisseurs la production du bilan carbone.



# 7 Expérimenter la logistique du dernier kilomètre décarboné

**Directions pilotes :** DFA, DILT, DVD

**Directions concernées :** DU, DTEC

**Moyens nécessaires :**

**Moyens humains :**

1 ETP pour suivre et piloter l'étude

**Besoins budgétaires :**

- À évaluer par les directions concernées par l'expérimentation.
- 100 000 € HT pour une étude d'optimisation des derniers kilomètres de livraison sur l'ensemble des achats de la Ville.



© Ville de Paris

## OBJECTIFS PROPOSÉS

- Développer sur les achats de la Ville les livraisons du dernier kilomètre en mobilités propres et partagées (décarbonées) : fret fluvial et ferroviaire, deux-roues, nouvelles formes de mobilité douce, véhicules électriques, etc.
- Travailler au développement d'espaces logistiques urbains de livraison pour les achats de la Ville.

## INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de marchés dont la livraison du dernier kilomètre est réellement réalisée avec un véhicule décarboné.
- Coût carbone évité par marché et nombre de kilomètres de livraison gagnés.
- Gains environnementaux détaillés comprenant : des nuisances liées au bruit, à la pollution, à la congestion ; l'évaluation des émissions de particules, de dioxyde et de Co2 du processus logistique selon les préconisations de l'ADEME et/ou de l'ObsAR (Observatoire de l'achat responsable).
- Équilibre économique du modèle.
- Acceptabilité des services destinataires.
- Point de vue des chauffeurs et des livreurs (Ville ou prestataire) sur ce changement de pratiques.
- Appréciation de l'utilisation de véhicules de différents gabarits.

## DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'action proposée dans cette fiche est en lien avec le SPASER.

Dans le cadre du déploiement du tri à la source des biodéchets au sein des équipements de la Ville proposant de la restauration collective, une expérimentation de l'acheminement décarboné des sacs biocompostables au niveau de certains établissements sera menée.

Cette expérimentation vise à :

- Démontrer l'intérêt de la solution testée pour mieux organiser les flux Ville opérés par des fournisseurs et les transporteurs en réduisant la congestion.
- Démontrer que des schémas plus performants

existent et sont sources de gain de productivité en limitant les kilomètres, en assurant des livraisons en tournées avec un meilleur taux de remplissage des véhicules.

- Tester la pertinence, la viabilité, le caractère répliquable de la solution, aussi bien opérationnelle qu'économique, en vue d'un déploiement à d'autres flux.
- Tester l'adaptabilité des processus des transporteurs de la Ville par rapport à cette nouvelle solution logistique.

En parallèle, une étude d'optimisation des derniers kilomètres de livraison sur l'ensemble des achats de fournitures de la Ville sera lancée en 2024.



Elle aura pour but d'identifier les marchés générant les plus gros flux donc les plus émissifs en carbone.

Elle proposera des solutions d'optimisation de la logistique à partir de sites mutualisés et la concentration des livraisons sur un ou plusieurs sites de la Ville. Les livraisons finales seront prises en charge ou pilotées par la Ville ou traitées par un prestataire externe. Les fournisseurs

se verront ainsi déchargés de la livraison du dernier kilomètre (point de livraison finale).

L'étude devra aussi calculer les gains carbone des solutions proposées et les coûts évités du côté fournisseurs.

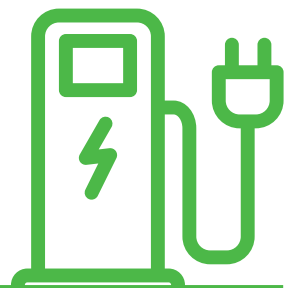
**CHANTIER**

---

# 2

---

Accompagnement  
des changements  
de pratiques  
des agents



## 8 Adapter les aides aux agents en faveur de la mobilité douce et partagée



©Jean-Baptiste Gurliat - Ville de Paris

### **Direction pilote :**

DRH

### **Directions concernées :**

DILT, DVD, DTEC

### **Moyens humains :** Groupe de travail DVD/DRH/

DTEC sur l'enquête mobilité des agents.

### **Besoins budgétaires :**

- Forfait Mobilités Durables.
- 70 000 € HT pour une enquête mobilité réalisée par un prestataire.

### OBJECTIF PROPOSÉ

- Inciter les agents à utiliser des modes de transports alternatifs et durables en mettant en place à la Ville de Paris le « Forfait Mobilités Durables ».
- Réaliser de nouvelles enquêtes mobilités pour évaluer précisément les déplacements des agents, les évolutions, et identifier au mieux les besoins.

### INDICATEURS DE SUIVI

- Suivi semestriel du nombre de bénéficiaires (par catégorie de modes de transport).
- Suivi du coût du dispositif.
- Enquête mobilité réalisée.

### DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'instauration du Forfait Mobilités Durables (FMD) représente un levier à la promotion et au soutien de déplacements moins émissifs. Parce qu'il peut être cumulé avec d'autres aides, telles que le remboursement partiel du Pass Navigo, l'indemnité kilométrique vélo, et est élargi à une diversité plus grande de modes de

transports (covoiturage, entre autres), il favorise et encourage à choisir et à combiner différents types de déplacements domicile-travail plus doux.

L'identification des besoins et les changements de pratiques des agents seront documentés par une enquête mobilité.

## 9 Étendre la possibilité de bénéficier de la semaine de 4 jours



© Marc Verhille - Ville de Paris

**Direction pilote :**  
DRH

**Directions concernées :**  
Toutes les directions.

**Moyens humains :** Une communication et un accompagnement de la DRH pour son déploiement.

### OBJECTIFS PROPOSÉS

- Réduire les trajets domicile-travail des agents.
- Améliorer la qualité de vie au travail en en faisant un projet de direction.
- Cibler en priorité les agents dont les missions et les activités permettent difficilement le télétravail.

### INDICATEUR DE SUIVI

- Nombre de services s'étant engagés dans la mise en place de la semaine de 4 jours.

### DESCRIPTIF DE L'ACTION

La possibilité de travailler 4 jours dans la semaine est inscrite depuis 2001 dans le règlement du temps de travail de la Ville de Paris. Elle est cependant très peu utilisée (à peu près 200 agents concernés), pour différentes raisons : manque de valorisation ou de communication sur cette modalité, des réserves d'un certain nombre

d'agents, des réticences de certains services.

Un travail d'accompagnement et d'appropriation de cette disposition sera menée au sein de l'administration parisienne.

# 10 Faciliter l'accès au logement social pour certains agents de la Ville de Paris



© Joséphine Brueder - Ville de Paris

## Direction pilote :

DRH

## Direction concernée :

DDCT (pour les Mairies d'arrondissement)

## Moyens nécessaires

(humains / financiers / autres) :

Engager toutes les mairies à travailler sur ces dispositifs à travers des actions de communication régulières.

## OBJECTIFS PROPOSÉS

- Inciter les Maires d'arrondissement à attribuer des logements dans un pack « affectation/logement » voire « affectation/logement/place de crèche ».
- Permettre de rapprocher les domiciles des lieux de travail.
- Renforcer l'attractivité de certains métiers en tension.

## INDICATEUR DE SUIVI

- Nombre d'agents de la Ville de Paris ayant bénéficié annuellement d'un logement social au titre notamment de l'éloignement domicile/travail.

## DESCRIPTIF DE L'ACTION

Les agents de la Ville de Paris qui résident loin de leur lieu de travail sont astreints à des déplacements quotidiens importants. Rapprocher les agents de leur lieu de travail diminue automatiquement les trajets et peut participer de l'amélioration des conditions de travail et de l'attractivité d'un poste.

La Ville a élaboré une « charte en faveur de l'attractivité des métiers du service public parisien » proposée à la signature des Maires d'arrondissement. Les Maires signataires s'engagent à flécher 25 % des logements

sociaux de leur contingent, ainsi qu'une attribution prioritaire de places en crèche pour des agents de la Ville exerçant ou souhaitant exercer un métier en tension. En contrepartie, les directions veillent à affecter les agents sur les postes en tension de ces arrondissements. La Ville étudie également la possibilité d'apporter un soutien financier pour le dépôt de garantie ou se porter caution. Enfin, la Ville cherche à renforcer une offre en logements sociaux à destination des agents primo-recrutés..

# 11 Développer des espaces de travail partagés



© Ville de Paris

## **Direction pilote :**

DRH

## **Directions concernées :**

DILT, DDCT, DSIN

## **Moyens nécessaires**

**(humains / financiers / autres) :**

## **Besoins budgétaires :**

- Budget pour l'aménagement des espaces en Burolib'.
- Budget pour le développement d'une solution de réservation (RH).

## OBJECTIFS PROPOSÉS

- Au moins un espace de travail partagé dans chaque arrondissement en favorisant notamment la mutualisation d'espaces en coopération avec d'autres institutions ou des partenaires de la Ville.
- Favoriser le multiusage.
- Etudier la solution d'un partenariat avec un prestataire spécialisé dans la mise à disposition d'espaces de co-working pour permettre à des agents ne vivant pas à Paris d'avoir accès à ce service.

## INDICATEURS DE SUIVI

- Bilan annuel des créations ou des projets de création d'espaces de travail partagés.
- Chiffre sur la fréquentation des espaces de travail partagés.

## DESCRIPTIF DE L'ACTION

La période de confinement a démontré que, pour un bon nombre d'agents, télétravail ne rimait pas automatiquement avec le travail à domicile, soit en raison de la petitesse ou de l'inconfort de certains logements parisiens, soit en raison de la présence d'autres personnes. Il est proposé de créer un lieu d'espace de travail partagé (Burolib', autres solutions) dans chaque arrondissement

et hors du territoire parisien.

Une solution numérique de réservation des bureaux et espaces de travail partagés sera mise en place afin de faciliter leurs usages.

## 12 Proposer une plateforme de covoiturage dédiée aux agents de la Ville de Paris



© Ville de Paris

**Direction pilote :**  
DRH

**Directions concernées :**  
DSIN, DFA

**Moyen humain :**  
Groupe de travail DRH/DSIN.

**Besoins budgétaires :**  
Le coût d'un partenariat avec une plateforme existante (abonnement) est estimé à environ 28 000 € HT/an pour 52 000 agents en multi-sites.

### OBJECTIFS PROPOSÉS

- Promouvoir et faciliter le covoiturage entre agents de la Ville de Paris.
- Prendre appui sur une plateforme de covoiturage existante.

### INDICATEURS DE SUIVI

- Partenariat passé avec une plateforme de covoiturage existante.
- Fréquentation de la plateforme par les agents.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

Afin de donner les moyens aux agents qui le souhaitent d'utiliser le covoiturage, la Ville propose de s'adosser à une plate-forme existante pour promouvoir encore davantage cette pratique et de bénéficier d'une communauté d'utilisateurs déjà établie et pérenne qui ne se limite pas aux seuls agents de la Ville.



# 13 Encourager la bonne pratique du vélo



© Joséphine Brueder - Ville de Paris

**Direction pilote :**  
DRH

**Besoins budgétaires :**  
Coûts associés aux partenariats  
avec des associations.

## OBJECTIFS PROPOSÉS

- Rechercher des partenariats avec des associations de formation à la conduite du vélo en ville et à la sécurité routière.
- Faciliter la pratique du vélo pour les agents de la Ville.
- Proposer aux agents une reconversion dans la réparation du vélo.
- Développer des compétences en interne à la ville dans la transition écologique des mobilités.
- Faciliter l'usage du vélo auprès des agents et agentes de la Ville.

## INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de partenariats.
- Nombre de bénéficiaires .

## DESCRIPTION DE L'ACTION

L'encouragement à l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail gagne à être accompagné d'une offre de service de réparation des vélos mise à disposition des agents. Cette offre pourrait s'intégrer à

un service plus large de conciergeries à destination des agents. Par ailleurs, la sécurité serait renforcée par un accompagnement pédagogique à la conduite.

# 14 Renforcer les offres de l'AGOSPAP pour les pratiques de mobilités douces et actives



©Jean-Baptiste Gurliat - Ville de Paris

**Direction pilote :**  
DRH

**Moyens nécessaires  
(humains / financiers / autres) :**  
Groupe de travail DRH-AGOSPAP.

## OBJECTIFS PROPOSÉS

- Faciliter les changements de pratiques.
- Promouvoir les mobilités douces.

## INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre et types d'articles proposés.
- Pourcentage d'agents ayant recours à l'offre dédiée à la mobilité douce.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Sous l'impulsion du précédent Plan, l'AGOSPAP a commencé à développer une offre d'articles de sport. Il s'agit de poursuivre cette dynamique en renforçant et en étoffant l'offre au regard des évolutions des pratiques en mobilités douces.

# 15 Déployer des conseillers et conseillères en transition douce



© Henri Garat - Ville de Paris

**Direction pilote :**  
DRH

**Directions concernées :**  
Toutes les directions

**Moyens nécessaires  
(humains / financiers / autres) :**

**Besoins budgétaires :**  
Renforcer en effectif la DRH.

## OBJECTIFS PROPOSÉS

- Accompagner les agents dans des changements de pratiques vers des mobilités moins émissives.
- Informer les agents sur les aides, les dispositifs existants et les emplacements de places de parking à leur disposition.
- Envisager un partenariat pour faciliter le financement de l'acquisition de moyen de transport moins polluant.

## INDICATEUR DE SUIVI

- Nombre d'agents accompagnés.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

La Ville propose de nombreux dispositifs d'aide et de soutien à des déplacements domicile-travail, moins émissifs. Mais, ces aides sont mal connues.

Afin d'accélérer les changements de pratiques des agents, la DRH a identifié le besoin de conseillers et de conseillères en transition mobilités douces qui pourraient accompagner les agents dans la mobilisation de financements, la recherche de solutions quant à leurs besoins spécifiques, notamment à l'adresse des agents

en situation de handicap, des agents travaillant en horaires décalés.

Ces conseillers et conseillères seraient en première ligne pour voir émerger et identifier de nouveaux besoins et participer ainsi à trouver et à développer des dispositifs et mesures pour y répondre.

**CHANTIER**

---

**3**

---

Faire connaître et  
valorisation du Plan



# 16 Mobiliser les agents, les directions, les services en proposant des défis collectifs

**Directions pilotes :**

DICOM, DTEC

**Directions concernées :** Toutes les directions**Moyens nécessaires (humains / financiers / autres) :****Moyen humain :**

DTEC et DICOM.

**Besoin budgétaire :**

Budget compris entre 15 000 € et 25 000 € pour la mise en place d'un défi de Ma Petite Planète.



©Guillaume Bontemps - Ville de Paris

## OBJECTIFS PROPOSÉS

- Le sport comme nouveau facteur de cohésion entre agents.
- Amélioration de la santé et du bien-être au travail / durant ses études grâce aux différents défis.
- Une occasion originale de participer au mouvement des Jeux Olympiques et Paralympiques.
- Se saisir de cette action pour communiquer sur le Plan auprès des agents et plus globalement sur le plan climat (sobriété énergétique, les bons gestes,...).

## INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de ligues créées, de participants, de défis relevés.
- Calcul des gains environnementaux réalisés par les ligues : chiffres fournis par Ma Petite Planète.

## DESCRIPTIF DE L'ACTION

La proposition aux agents de participer à des défis autour d'enjeux liés à la transition écologique, tels que leurs déplacements, permet de faire connaître le plan, ses mesures, et d'amener à des prises de conscience pouvant provoquer des changements de pratiques.

Plusieurs applications existent. Ma Petite Planète est l'une d'entre elles.

# 17 Communiquer – Informer - Sensibiliser

**Directions pilotes :**  
DICOM, DRH, DTEC

**Directions concernées :**  
Toutes les directions

**Moyens nécessaires  
(humains / financiers / autres) :**

**Moyens Humains :**  
DTEC et DICOM



© Intranet Ville de Paris - Ville de Paris

## OBJECTIFS PROPOSÉS

La communication autour du Plan et, plus largement, des mobilités douces poursuit trois objectifs :

- Sensibiliser les agents aux gestes éco-responsables et aux impacts environnementaux.
- Faire connaître aux agents l'offre en mobilités douces.
- Accompagner la sortie du PDAP par la mise en valeur des actions.

## INDICATEURS DE SUIVI

Tous les supports de communication internes peuvent être activés :

- L'Actu Capitale pour la mise en valeur des actions directions et des bonnes pratiques.
- IntraParis pour la mise en valeur des actions directions et des bonnes pratiques.
- La Lettre Capitale pour une promotion de l'offre agents.
- Mission Capitale dossier sur les actions mises en œuvre par les directions.
- Campagne d'affichage ciblée sur les bonnes pratiques.
- Recours au panel agents notamment pour tester les défis Ma Petite Planète et d'autres dispositifs de communication et de mobilisation.

## DESCRIPTIF DE L'ACTION

### Communiquer :

Campagne d'affichage autour des bonnes pratiques. Les agents acteurs de la réduction des gaz à effet de serre.

Mettre en valeur les actions entreprises par les directions (parkings vélos, réduction de la flotte véhicule, etc).

### Informier :

Promouvoir l'existant en matière d'incitation aux mobilités douces : ikv, abonnement vélib', remboursement titre de transport, etc.

### Sensibiliser

Les agents acteurs de leurs déplacements. Proposer des défis via Ma Petite Planète pour inciter de manière ludique les agents aux mobilités douces.

# Pilotage et suivi du PDAP

## Des comités de suivi annuels du plan

Afin de garantir l'efficacité de la mise en œuvre des actions proposées, le suivi et l'évaluation du PDAP devront être effectifs dès l'adoption du nouveau PDAP par le Conseil de Paris.

Dans le mois qui suivra l'adoption du PDAP par le Conseil de Paris, un plan de communication sera établi conformément à l'action n°17.

Dans le même délai, la **liste précise des indicateurs opérationnels** (définition précise, fréquence de fourniture, méthodologie de renseignement) sera établie par l'ensemble des directions pilotes de chaque action qui seront chargées de leur renseignement sur la base des principaux indicateurs figurant dans ce plan.

Chaque année, une compilation et synthèse des indicateurs ainsi que l'avancement de chaque action seront établies, sur la base des éléments transmis par les directions pilotes de chaque action. Ces résultats seront présentés au **Comité de Pilotage annuel** du PDAP, présidé par les élus concernés et le Secrétariat Général, qui se réunira une fois par an (4<sup>e</sup> trimestre) pour superviser l'avancement des actions et veiller au respect du calendrier de mise en œuvre.

Un **comité technique intermédiaire** aura lieu une fois dans l'année (1<sup>er</sup> semestre), sous la présidence du Secrétaire Général et en présence des directions pilotes, afin de faire un point d'avancement en milieu d'année. Le Comité technique intermédiaire **fera l'objet d'un avis écrit**, qui sera transmis aux membres du Comité de Pilotage.

Ces comités supervisent le suivi et l'évaluation du plan d'actions et réorientent les actions qui ne seraient pas ou plus adaptées aux objectifs fixés. Par ailleurs, les comités s'accorderont sur les demandes de moyens budgétaires (financiers et humains) éventuellement nécessaires à formuler dans le cadre des procédures budgétaires en vigueur à la ville pour les budgets primitif ou supplémentaire. Les comités donneront un avis sur les montants à demander et détermineront le cas échéant quelle(s) direction(s) devra(ont) porter la(es) demande(s) budgétaire(s) nécessaire(s).

Les **4 groupes de travail, constitués des directions pilotes et de la DTEC**, pour l'élaboration du présent plan se réuniront autant que de besoin pour analyser l'évolution de la mise en œuvre des actions les concernant ou toute demande émise par les comités.

Les **directions pilotes** de chaque action sont responsables de la mise en œuvre des actions qui leur sont affectés et de transmettre un bilan qualitatif et quantitatif (indicateurs du tableau de bord PDAP) un mois avant chaque comité (2 fois par an).

## Une clause de revoyure à mi-parcours et trois enquêtes mobilités

Le plan est mis en œuvre sur la période 2024-2030.

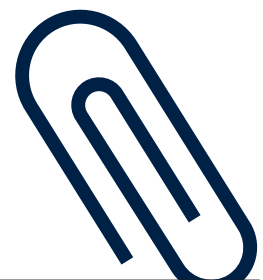
La dernière enquête mobilité de la Ville a été réalisée en 2016, au lancement du PDAP2. La crise sanitaire a largement fait évoluer les habitudes de travail et de déplacements des agents.

Afin d'évaluer l'efficacité des actions et de mieux dimensionner les actions notamment celles relatives aux pratiques des agents et à la conduite du changement, **trois enquêtes mobilités** seront prévues : une en 2024 au début du plan, une à mi-parcours en 2027 et une en fin de plan en 2030. Ces enquêtes auront pour objet essentiel d'analyser les déplacements domicile-travail des agents. Elles seront **pilotées et financées** par la DRH, avec l'appui de la DVD et de la DTEC, cette dernière émettra par ailleurs un bilan carbone.

**Une clause de revoyure** est prévue à mi-parcours du plan soit en 2027 à l'issue de la 2<sup>ème</sup> enquête mobilité. À cette date, un bilan plus détaillé sera proposé au Comité de Pilotage ainsi qu'une revue de l'ensemble des actions afin, le cas échéant, de les réorienter ou d'en proposer des nouvelles.

---

# Annexes





# CARTOGRAPHIE DU PARC DE LA VILLE AU 31/12/2022

		Parc au 31/12/2022														
	Parc total	Part	Essence		Gazole		Hybride		GNV		GPL		Electrique		Hydrogène	
			Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	Part
<b>D. PARC VILLE DE PARIS</b>																
Véhicules ou Engins motorisés		5583														
Véhicules motorisés		3625	65%													
Véhicules motorisés (Vélo, VAE ou Trotinettes)		1964	35%													
Part de véhicules décarbonés ?		2751	49%													
<b>1. PARC DILT (ST-TAM), hors EP et SEM</b>																
Véhicules motorisés		3660														
Véhicules 2 roues motorisés		2654	73%													
Véhicules particuliers		288	8%													
Véhicules particuliers		430	12%													
Véhicules utilitaires		1821	50%													
Véhicules utilitaires lourds		115	3%													
Véhicules motorisés (Vélo, VAE ou Trotinettes)		1006	27%													
<b>2. PARC DEVE</b>																
Véhicules ou engins motorisés		1077														
Balayuses de trottoir		278	26%													
Laveuses de trottoir		15	5%													
Dumpeurs		7	3%													
Engins Polybenne		34	12%													
Engins Porte-outil		21	8%													
Tracteurs		113	41%													
Véhicules motorisés (Vélo, VAE ou Trotinettes)		88	32%													
Véhicules motorisés		799	74%													
<b>3. PARC DPE</b>																
Véhicules ou engins motorisés		745														
Engins de nettoyage de chaussée		684	92%													
Engins de nettoyage de Trottoirs		93	12%													
Bennes de collecte		269	36%													
Porteurs		267	36%													
Engins pour travaux publics		31	4%													
Véhicules utilitaires		11	1%													
Véhicules motorisés (Vélo, VAE ou Trotinettes)		13	2%													
<b>4. PARC DVD</b>																
Véhicules motorisés		9														
Bateaux à passagers		2	22%													
Bateaux nettoyeur		3	33%													
Petits bateaux nettoyeur		2	22%													
Bateau de service avec grue		1	11%													
Pneumatique semi-frigide		1	11%													
<b>5. PARC DCPA</b>																
Véhicules motorisés		92														
Véhicules motorisés (Vélo, VAE ou Trotinettes)		92	100%													
<b>Autres : PARC EP et SEM (mis à disposition par le ST-TAM)</b>																
Véhicules motorisés		54														
Véhicules 2 roues motorisés		48	89%													
Véhicules particuliers		2	0%													
Véhicules particuliers		10	0%													
Véhicules utilitaires		36	1%													
Véhicules utilitaires lourds		0	0%													
Véhicules motorisés (Vélo, VAE ou Trotinettes)		6	11%													

? : Véhicules à motorisation électrique ou hydrogène, Vélos, VAE ou Trotinettes

# CARTOGRAPHIE DU PARC DE LA VILLE AU 31/12/2022

P A R C A U 3 1 / 1 2 / 2 0 2 2																
	Parc total	Essence		Gazole		Hybride		GNV		GPL		Electrique		Hydrogène		
		Part	Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	
<b>0. PARC VILLE DE PARIS</b>	5719															
Véhicules ou Engins motorisés	3761	66%	1672	44%	429	11%	106	3%	628	17%	3	0%	920	24%	3	0%
Véhicules mobilité douce (Vélos, VAE, etc...)	1964	34%														
Part de véhicules décarbonés 2	2887	50%														
<b>1. PARC DILT (ST-TAM), hors EP et SEM</b>	3660															
Véhicules motorisés	2654	73%	1431	54%	256	10%	98	4%	251	9%	3	0%	612	23%	3	0%
Véhicules 2 roues motorisés	288	8%	179	62%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	109	38%	0	0%
Véhicules particuliers	430	12%	225	52%	0	0%	83	19%	1	0%	0	0%	121	28%	0	0%
Véhicules utilitaires	1821	50%	1027	56%	183	10%	15	1%	209	11%	3	0%	381	21%	3	0%
Véhicules utilitaires lourds *	115	3%	0	0%	73	63%	0	0%	41	36%	0	0%	1	1%	0	0%
Véhicules mobilité douce (Vélos, VAE, etc...)	1006	27%														
<b>2. PARC DEVE</b>	1077															
Véhicules ou engins motorisés	278	26%	19	7%	132	47%	8	3%	0	0%	0	0%	119	43%	0	0%
Balayeuses de trottoir	15	5%	14	93%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	7%	0	0%
Laveuses de trottoir	7	3%	0	0%	0	0%	7	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Dumpers **	34	12%	0	0%	24	71%	0	0%	0	0%	0	0%	10	29%	0	0%
Engins Polybenne	21	8%	0	0%	21	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Engins Porte-outil	113	41%	4	4%	0	0%	1	1%	0	0%	0	0%	108	96%	0	0%
Tracteurs **	88	32%	1	1%	87	99%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Véhicules mobilité douce (Vélos, VAE, etc...)	799	74%														

**P A R C A U 3 1 / 1 2 / 2 0 2 2**

	Parc total	Essence		Gazole		Hybride		GNV		GPL		Electrique		Hydrogène		
		Part	Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	
		<b>3. PARC DPE</b>	881													
Véhicules ou engins motorisés	820	93%	222	27%	32	4%	0	0%	377	46%	0	0%	189	23%	0	0%
Engins de nettoyage de chaussée ***	93	11%	0	0%	0	0%	0	0%	93	100%	0	0%	0	0%	0	0%
Engins de nettoyage de Trottoirs ***	269	31%	218	81%	2	1%	0	0%	0	0%	0	0%	49	18%	0	0%
Bennes de collecte ***	267	30%	0	0%	1	0%	0	0%	266	100%	0	0%	0	0%	0	0%
Matériels d'aspiration **	136	15%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	136	100%	0	0%
Porteurs ***	31	4%	0	0%	25	81%	0	0%	6	19%	0	0%	0	0%	0	0%
Engins pour travaux publics **	11	1%	3	27%	4	36%	0	0%	0	0%	0	0%	4	36%	0	0%
Véhicules utilitaires ***	13	1%	1	8%	0	0%	0	0%	12	92%	0	0%	0	0%	0	0%
Véhicules mobilité douce (Vélos, VAE, etc...)	61	7%														

<b>4. PARC DVD</b>	9				9	100%										
Bateaux à passagers	2	22%			2	22%										
Bateaux nettoyeur	3	33%			3	33%										
Petits bateaux nettoyeur	2	22%			2	22%										
Bateau de service avec grue	1	11%			1	11%										
Pneumatique semi-rigide	1	11%			1	11%										

<b>5. PARC DCPA</b>	92															
Véhicules mobilité douce (Vélos, VAE, etc...)	92	100%														

<b>Autres : PARC EP et SEM (mis à disposition par le ST-TAM)</b>	54															
Véhicules motorisés	48	89%	6	13%	4	8%	3	6%	15	31%	0	0%	20	42%	0	0%
Véhicules 2 roues motorisés	2	0%	1	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	0%	0	0%
Véhicules particuliers	10	0%	0	0%	0	0%	1	0%	0	0%	0	0%	9	2%	0	0%
Véhicules utilitaires	36	1%	5	0%	4	0%	2	0%	15	1%	0	0%	10	1%	0	0%
Véhicules utilitaires lourds	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Véhicules mobilité douce (Vélos, VAE, etc...)	6	11%														

2 : Véhicules à motorisation électrique ou hydrogène et véhicules mobilité douce (Vélos, VAE, etc...)

\* : Hors véhicules permettant au ST-TAM de réaliser ses prestations de transport, logistique et de gestion de crise (79 véhicules), qui ne sont pas inclus dans le périmètre de la fiche action 1 (objectif de réduction du parc) du PDAP 3

\*\* : Catégories de véhicules/engins que les directions proposent de ne pas inclure dans le périmètre du PDAP 3

\*\*\* : Catégories de véhicules/engins que la DPE propose de ne pas inclure dans le périmètre de la fiche action 1 (objectif de réduction du parc) du PDAP 3