

Boîte à outils du Pacte Paris Action Climat Biodiversité

Guide Transport



Introduction

Depuis 2004, la Ville de Paris s'est engagée dans la lutte contre le changement climatique, en débutant par l'évaluation des consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre sur son territoire. Son engagement s'est renforcé au fil du temps, notamment à l'occasion de la COP21 en 2015, où l'Accord de Paris a été signé. En 2018, la Ville a adopté un nouveau Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) visant à rendre la ville neutre en carbone et à 100% énergies renouvelables d'ici 2050, composé de 500 mesures dans divers domaines.

Afin d'atteindre ces objectifs, tous les acteurs du territoire parisien doivent se mobiliser : la Ville, les institutionnels, les entreprises et les citoyens. A Paris, les entreprises ont un rôle majeur à jouer dans la transition écologique du fait de leur fort impact environnemental, puisqu'elles émettent un tiers des émissions de GES du territoire.

La Charte Paris Action Climat (PAC), lancée en 2012, vise à mobiliser les entreprises et les institutions dans cette transition écologique. Elle a ensuite évolué vers le Pacte Paris Action Climat Biodiversité (PACB), élargissant notamment les engagements à la préservation de la biodiversité.

Ce dispositif comprend un Pacte d'engagement et un catalogue d'actions. En signant le pacte, le partenaire s'engage à agir aux côtés de la Ville de Paris à travers la mise en place de nouveaux projets parisiens concrets, de partager ces bonnes pratiques avec le réseau et accepter de revaloriser ces actions.

Afin d'assister les signataires dans la mise en œuvre de ces engagements, la Ville de Paris a introduit dans le dispositif Paris Action Climat Biodiversité une Boîte à outils. Cette Boîte à outils prend la forme de guides thématiques, auxquels sont associés des fiches action, telles que définies dans le catalogue d'actions, et qui sont déclinées en fiches exemple, décrivant des projets mis en œuvre sur le territoire parisien.

Cette Boîte à outils porte plusieurs objectifs :

- Proposer un état de l'art autour des thématiques, relatif à leur contexte local, les enjeux du territoire, le cadre réglementaire etc. ;
- Favoriser la répliquabilité des actions en proposant un catalogue de solutions concrètes, au travers d'exemples issus des signataires ;
- Guider et faciliter la mise en œuvre de ces projets en fournissant des informations opérationnelles aux signataires dès aujourd'hui ;
- Valoriser l'initiative PACB et l'engagement de ses signataires.





TRANSPORT

Sommaire

Guide thématique Transport

Fiche action 18 - Favoriser le train pour les déplacements professionnels

Exemple 18.1 - Rédiger une note de déplacements professionnels proscrivant l'usage de l'avion sous conditions

Fiche action 19 - Convertir la flotte de véhicules vers des motorisations décarbonées

Exemple 19.1 - Elaborer une stratégie d'incitation aux mobilités décarbonées pour les déplacements professionnels

Fiche action 20 - Promouvoir une logistique bas-carbone

Exemple 20.1 - Mettre en place le transport fluvial vers les magasins

Exemple 20.2 - Mettre en place une livraison par voie fluviale

Exemple 20.3 - Mettre en place un mode de gestion des déchets par voie fluviale

Fiche action 21 - Favoriser des modes de transport durables pour les salariés

Exemple 21.1 - Elaborer une stratégie d'incitation aux mobilités douces pour les déplacements domicile-travail

Exemple 21.2 - Concevoir une politique vélo favorable aux déplacements domicile-travail et inter-sites

Exemple 21.3 - Adapter les espaces de parking

Exemple 21.4 - Instaurer le Temps de Trajet Responsable (TTR)





TRANSPORT



DÉFINITION



Le transport, regroupant les **déplacements des biens et des personnes**, qu'il soit **aérien, maritime ou terrestre**, génère d'importants impacts sur l'environnement, le sol, l'eau et l'air. En France, le transport est le **premier secteur émetteur de gaz à effet de serre dont la moitié provient des véhicules particuliers** (Bilan des émissions de GES en France, 2020).

Le transport routier est également la **première source de polluants de l'air** ; il représente entre 65 et 100 % de l'ensemble des émissions des transports selon les polluants (Ministère de la transition écologique, 2022). Il est le premier émetteur d'oxydes d'azote (NOx), de cuivre (Cu), de zinc (Zn) et de carbone de suie (BC). Pour les particules, la part du transport routier est plus importante pour celles de petites tailles (PM_{2,5}).

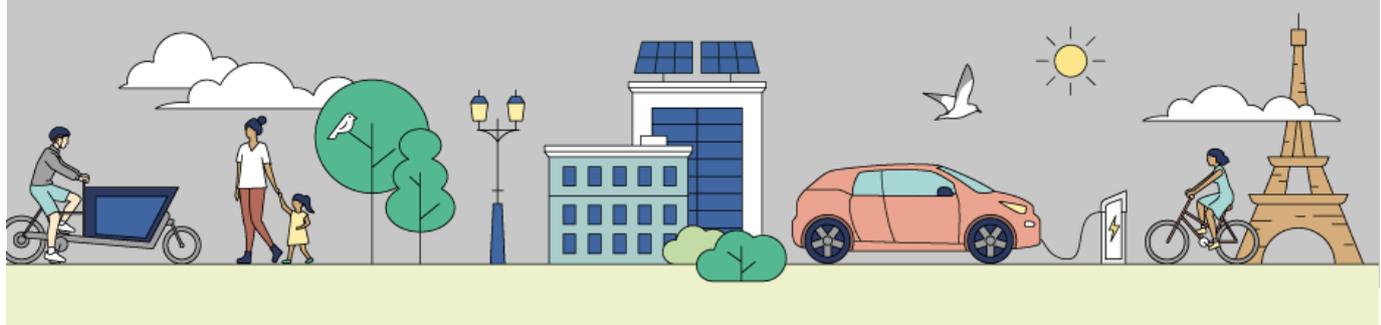
Les conséquences du transport sont encore plus marquées en ville et **impactent la qualité de vie des habitants** : ils sont à l'origine d'**artificialisation** des sols, d'**atteinte à la biodiversité, aux milieux et aux ressources**, et de création de **nuisances** quotidiennes telles que le bruit et l'encombrement de l'espace public.

En agissant sur le transport, il est possible d'améliorer à la fois la qualité de l'air et le climat, contribuant à une meilleure santé des habitants.

CONTEXTE PARISIEN

Chaque jour, **43 millions de déplacements** ont lieu en **Ile-de-France**, dont **30 % ont une origine et/ou une destination à Paris**. A Paris, la majorité des déplacements est réalisée grâce aux modes actifs ou collectifs (45 % des déplacements sont réalisés en marchant et 41 % en transports en commun). En matière de **marchandises**, c'est plus

d'un **million de mouvements de livraison** qui est réalisé à Paris **chaque semaine**, dont **90 % en mode routier** (Diagnostic du Plan local de mobilité, Ville de Paris, 2023). **Chaque jour**, ce sont **500 000 colis** qui sont **livrés à Paris** représentant **18 % du trafic parisien**.





POLITIQUE DE LA VILLE



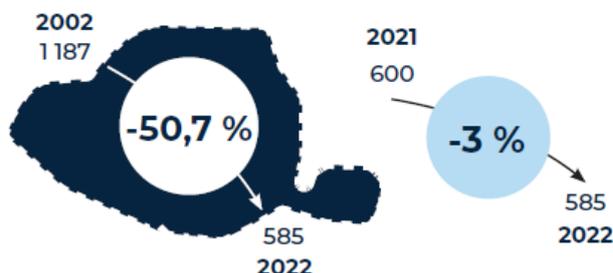
La politique de transport mise en œuvre par la Ville de Paris vise à proposer une **offre de mobilité adaptée à tous**, une mobilité durable, décarbonée, sûre, efficace. La Ville de Paris entend permettre à chacun de se déplacer avec le mode de transport le plus adapté à son besoin, Parisiens, visiteurs, professionnels, touristes, tout en préservant l'environnement et en garantissant un équilibre de l'espace public entre les différents modes et usages. L'offre de mobilité est multimodale, et privilégie la marche, les modes actifs, les transports collectifs et partagés. L'ensemble de ces solutions doit permettre d'atteindre les **objectifs de sortie du diesel à horizon 2024** et de **sortie du véhicule thermique à horizon 2030**. Enfin, la logistique, indispensable au dynamisme économique, doit également trouver le moyen de poursuivre sa transition énergétique et environnementale pour s'inscrire dans une logique durable.

Le **Plan local de mobilité** intègre notamment des mesures de **développement de la logistique urbaine durable** (aides à l'achat de véhicules propres, livraisons en horaires décalés, formation à la cyclo-logistique, etc.), complété par la **Stratégie de logistique urbaine 2022-2026**, ainsi que des mesures de développement de l'offre de mobilité décarbonée (réseau de transports en commun, Vélib', offre d'auto-partage, etc.). Le **Plan vélo 2021-2026** fixe, lui, des objectifs de **développement des infrastructures cyclables**, avec la volonté de créer et d'adapter les pistes cyclables, de proposer une meilleure offre de stationnement et d'inscrire le vélo dans une stratégie d'économie circulaire.

Volumes de circulation

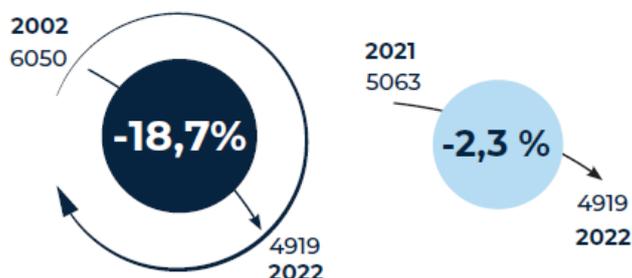
Dans Paris Intra-muros

Unité : véhicules par kilomètres par heure



Sur le Boulevard Périphérique

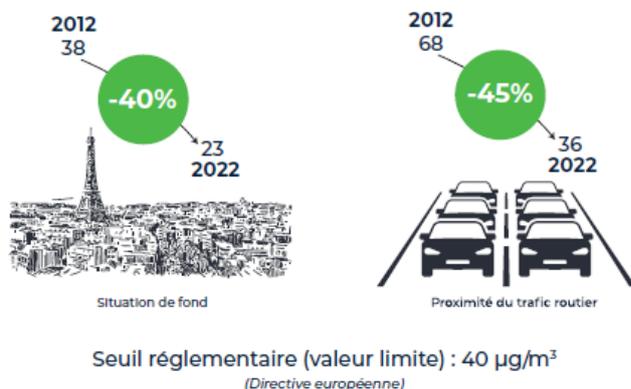
Unité : véhicules par kilomètres par heure



Qualité de l'air à Paris

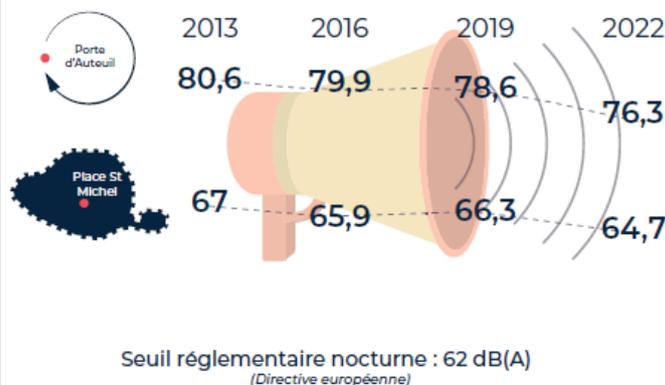
Concentration de NO₂ en µg/m³

Source : AIRPARIF



Bruit routier nocturne parisien

Source : BRUITPARIF



Diagnostic du plan local de mobilité, Ville de Paris, 2023





COMMENT AGIR ?

Les déplacements liés au travail impliquent des transports fréquents pour les collaborateurs, et les activités de l'entreprise impliquent du transport de marchandises et de la logistique. Au quotidien, **61 % des actifs parisiens et 54 % des actifs franciliens utilisent les transports en commun pour se rendre au travail** (Diagnostic du Plan local de mobilité, 2023). Sachant que 60 % des emplois à Paris sont occupés par des actifs ne résidant pas à Paris, et que **le recours à la voiture augmente avec la distance domicile-travail (INSEE, 2021)**, les entreprises parisiennes sont encouragées à **mettre en place des plans mobilité employeur favorisant les mobilités alternatives**, afin de participer à la décarbonation des modes de transport. Par ailleurs, **Paris a l'avantage d'être le centre névralgique des réseaux ferrés lourds, rendant accessibles les déplacements en train**. Pour les déplacements plus longs, il en va donc de la responsabilité des entreprises de favoriser cette alternative aux modes de transport carbonés comme l'avion. La **logistique urbaine concerne les entreprises directement**, qu'elles soient prestataires ou bénéficiaires des services. A ce titre, leur participation est essentielle pour penser la

restructuration de la logistique urbaine et la décarbonation des modes de transport de marchandises.

POURQUOI AGIR ?

Dans un contexte de transition écologique, **proposer une stratégie de mobilité durable** à l'échelle d'une entreprise participe de l'ensemble des avantages employeur, et peut **renforcer son attractivité**. Ceci d'autant qu'encourager les modes de transport plus actifs **améliore le bien-être des collaborateurs**, favorisant leur productivité au travail. A noter également que transitionner vers des modes de transport et une logistique urbaine décarbonés **anticipe la réglementation**, qui prévoit, entre autres, la sortie du diesel d'ici 2030 à Paris.



CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Réglementation nationale : Loi d'orientation des mobilités (2019)

Programmes locaux : Stratégie de logistique urbaine, Plan local de mobilité, Plan vélo, Projet du nouveau Plan Climat de Paris 2024-2030 et le dossier Agir pour le Climat

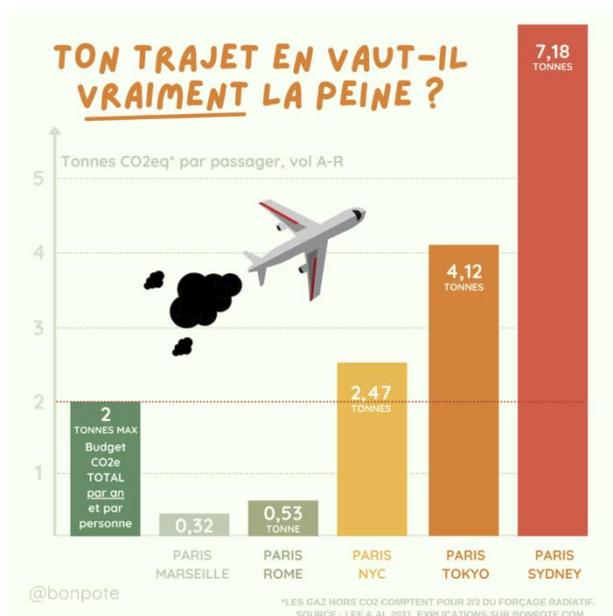
18.

Proscrire l'usage de l'avion lorsqu'une alternative en train est disponible pour les déplacements professionnels



DÉFINITION

L'employeur a la possibilité de déterminer le moyen de transport à privilégier par ses collaborateurs pour leurs déplacements professionnels. La politique voyage de l'entreprise peut ainsi **inclure des obligations de prendre le train pour des trajets inférieurs à une durée déterminée en interne**, afin d'éviter l'avion. A titre d'exemple, un déplacement Paris - Bordeaux émet 129 kg CO₂e en avion, contre 1,7 kg CO₂e en TGV, soit **75 fois plus** (Comparateur ADEME).



Ton trajet en vaut-il vraiment la peine ?, Bon Pote



Sensibiliser à l'impact du transport sur le climat, ADEME



ENJEUX SUR LE TERRITOIRE

Le transport aérien est le premier poste d'émissions de CO₂e de la ville de Paris. Les émissions qui lui sont imputables s'élèvent à 4,2 MtCO₂e, et comprennent 38 % liés aux déplacements de personnes, qu'ils soient personnels ou professionnels (Bilan des émissions de gaz à effet de serre de Paris 2020-2021). Dans l'objectif d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, décarboner les transports par le choix des modes de déplacements, lorsqu'une alternative en train est disponible, est essentiel. A ce sujet, la ville a inscrit dans son Plan Climat la volonté d'appuyer auprès de l'Etat une **stratégie de renforcement du réseau ferré**.





EXEMPLES DE PROJETS



Inscrire l'obligation de prendre le train pour des trajets d'une durée inférieure à 4h dans la politique voyage



Proscrire l'usage de l'avion quelle que la durée du trajet tant qu'il se limite aux frontières nationales



Etendre la proscription de l'avion aux pays limitrophes

RESSOURCES

- ▶ [Calculer les émissions de carbone de vos trajets \(ADEME, 2020\)](#)
- ▶ [Dossier "Mon entreprise à l'heure des mobilités durables, Comment engager la transition ?" \(Mouvement des entreprises de France, 2022\)](#)

AIDES

- ▶ [Accompagnement à la transition écologique, CCI Paris Ile-de-France Entreprises et ADEME](#)
- ▶ [Aide Région Ile-de-France, Innov'up Expérimentation Transition écologique des territoires](#)



CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Réglementation nationale : [Décret du 22 mai 2023 sur le transport aérien de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de deux heures trente](#)

Programmes locaux : [Projet du nouveau Plan Climat de Paris 2024-2030](#) et le [dossier Agir pour le Climat](#)

LISTE DES FICHES EXEMPLE



18.

Proscrire l'usage de l'avion lorsqu'une alternative en train (de moins de 4h) est disponible pour les déplacements professionnels de longues distances.

	Nom de la structure	N° de la fiche	Coûts	Difficulté	Bénéfices environnementaux
<p>► Rédiger une note de déplacements professionnels proscrivant l'usage de l'avion sous conditions</p>	Institut Pasteur	18.1	€€	+	☼☼☼

► Arbitrage :

Coûts

- € Coûts inférieurs ou égaux à 5 000 €
- €€ Coûts compris entre 5 000 € exclus et 50 000 € inclus
- €€€ Coûts supérieurs à 50 000 €

Difficulté

- Les 3 niveaux de difficulté sont définis selon la note moyenne obtenue dans la partie « Difficultés ».
- La note est inférieure ou égale à 1
- ++ La note est comprise entre 1 exclus et 2 inclus
- +++ La note est strictement supérieure à 2.

Bénéfices environnementaux

Les bénéfices **environnementaux** sont pris en compte en fonction de critères multiples, notamment en fonction du nombre et de la diversité des bénéfices, voire des co-bénéfices, ainsi que par comparaison avec les exemples d'une même action.



18.1

Rédiger une note de déplacements professionnels proscrivant l'usage de l'avion sous conditions



L'ENTREPRISE



- ▶ **Nom** : Institut Pasteur
- ▶ **Secteur d'activité** : Fondation reconnue d'utilité publique dont la mission est de contribuer à la prévention et au traitement des maladies, en priorité infectieuses, par la recherche, l'innovation, l'enseignement, et des actions de santé publique.
- ▶ **Taille** : 2 900 collaborateurs



LE PROJET

- ▶ **Description** : Rédaction d'une note de déplacements professionnels proscrivant l'usage de l'avion lorsqu'une alternative en train (de moins de 4h) est disponible pour les déplacements professionnels.
- ▶ **Localisation** : Paris 15^{ème}
- ▶ **Date** : 2023
- ▶ **Délai de réalisation** : 1 an pour la validation en interne de la note encadrant les déplacements professionnels et application de la note par l'agence de voyage depuis octobre 2023.
- ▶ **Projet interne ou externe** : Interne



CONCEPTION

- ▶ **Principe général** : Rédiger une première ébauche de note concernant les déplacements professionnels pour support de discussion et soumission aux différentes directions et instances pour avis. Ajuster la note en fonction des retours puis la communiquer à l'ensemble des collaborateurs. L'agence de voyage mobilisée pour la réservation des déplacements professionnels doit également être notifiée de cette décision.

Rédaction d'une première ébauche de la note encadrant les déplacements professionnels

▶ Avis de la Direction Générale

▶ Avis de la Direction Financière

▶ Présentation de la note aux instances pour avis consultatif

▶ Communication de la note illustrée par un poster





BÉNÉFICES

- ▶ **Environnementaux** : Les trajets en avion émettent beaucoup plus de gaz à effet de serre (GES) que les trajets en train. Les limiter permet de diminuer les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements professionnels. L'ampleur de cette diminution ne pourra être quantifiée que d'ici un an.
- ▶ **Économiques** : Aucun
- ▶ **Sociaux** : Aucun



COÛTS

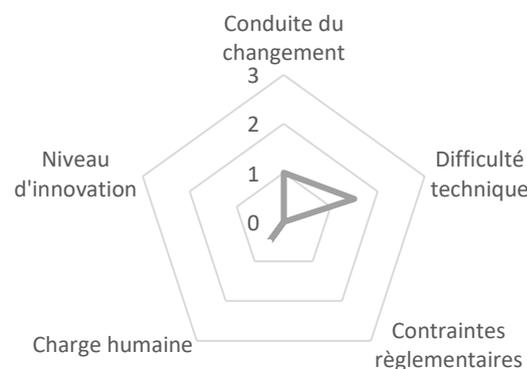
- ▶ **Coûts d'investissement** : Non communiqués
- ▶ **Coûts d'exploitation** : 6 000 € / an pour le paramétrage de l'outil de réservation (en cas de réservation dans l'outil sans sollicitation de l'agence) et pour l'extraction des indicateurs.
- ▶ **Coûts environnementaux** : Aucun
- ▶ **Coûts sociaux** : Sensibilisation des Pasteuriens à une mobilité durable.



DIFFICULTÉS

- ▶ **Conduite du changement** : 90 à 95 % des voyages sont réservés par l'agence de voyage qui s'assure de l'application des exigences de la note encadrant les déplacements professionnels. Le changement est donc moins visible à l'organisation du déplacement, mais dans l'habitude en elle-même.
- ▶ **Difficultés techniques** : Paramétrage informatique de l'outil de réservation à réaliser pour s'assurer que les cas de réservation directe dans l'outil (sans sollicitation de l'agence de voyage) respectent aussi les exigences de la note encadrant les déplacements professionnels.
- ▶ **Contraintes réglementaires** : La réglementation interdit désormais les vols intérieurs, lorsqu'un trajet en train de moins de 2h30 est possible. Cette réglementation ne constitue pas une contrainte à l'action, puisque celle-ci la respecte, et va même au-delà.
- ▶ **Charge humaine** : Le projet nécessite le concours de plusieurs services ou fonctions.
- ▶ **Niveau d'innovation** : Cette action est aisément répliquable.
- ▶ **Exemple de prestataire** : Agence de voyage FCM travel France

Difficulté estimée : ★★



Pour en savoir plus :
parisactionclimatbiodiversite@paris.fr

Pour aller plus loin :
 Voir Transport (Actions 19 à 21)

19.

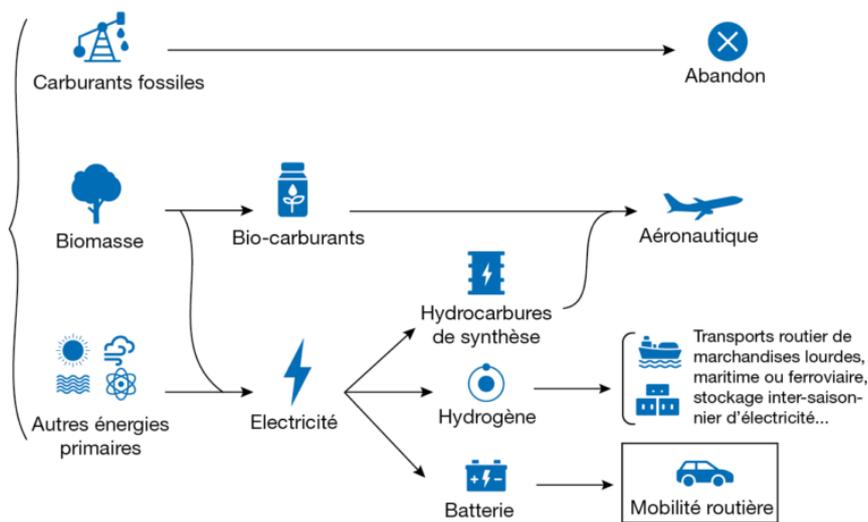
Convertir la flotte de véhicules vers des motorisations décarbonées



DÉFINITION

Les motorisations décarbonées désignent des véhicules dont le moteur n'émet pas de CO₂. La conversion de la flotte de véhicules vers ces modes de motorisation implique de ne plus utiliser de véhicules thermiques, au profit de **véhicules hybrides, électriques rechargeables** ou à **pile à combustible** (hydrogène par exemple). Pour faciliter cette conversion, cela va de pair avec **l'installation de bornes de recharge**.

A noter que les véhicules électriques, dits décarbonés, n'émettent **pas de CO₂ directement à la sortie du pot d'échappement**, mais leur fabrication, tout comme pour les véhicules thermiques, et leur utilisation (dépendante de l'énergie qui alimente les bornes de recharge) en émettent ; **elles s'amortissent à mesure de la distance parcourue**.



Synthèse des débouchés privilégiés des différentes sources et vecteurs d'énergie pour la décarbonation du transport, La Fabrique de l'industrie



ENJEUX SUR LE TERRITOIRE

En dehors du transport aérien, le transport intra et extramuros depuis ou vers Paris représente 22 % du bilan carbone de la capitale. De plus, les concentrations en particules fines et en dioxyde d'azote (NO₂) qui en résultent restent problématiques à Paris, et dépassent les limites réglementaires et sanitaires recommandés par l'OMS. En 2021, 95 % des Franciliens sont exposés à des seuils de dépassement pour le dioxyde d'azote, 75 % pour les particules PM₁₀ et 100 % pour les particules PM_{2,5}, nocives pour la santé (risques de cancer, asthme, pneumopathies, etc.) (Airparif, 2021). Compte-tenu de la part des émissions liées au transport, le développement des véhicules moins carbonés fait partie des **leviers efficaces de réduction des émissions**. L'offre se développe, permettant par exemple à la part de véhicules particuliers parisiens décarbonés de passer de 0,3 % en 2011 à 3,4 % en 2021, et de compter 2 400 bornes de recharge électrique dans Paris. Dans le cadre de l'abandon progressif des véhicules thermiques (Projet de nouveau Plan Climat), **Paris soutient l'ambition affichée par l'Union Européenne d'interdire la vente de véhicules thermiques d'ici 2035**, et développe de **nouvelles solutions de massification des mobilités plus propres**.





EXEMPLES DE PROJETS

- | | | |
|---|--|--|
| <p>▼</p> <p>Investir dans des véhicules hybrides</p> | <p>▼</p> <p>Privilégier la location de véhicules électriques</p> | <p>▼</p> <p>Installer des bornes de recharge, etc.</p> |
| <p>▼</p> <p>Investir dans des véhicules électriques</p> | <p>▼</p> <p>Faire du retro-fitting des véhicules thermiques</p> | |

RESSOURCES

- ▶ [Diagnostic d'optimisation de flottes de véhicules](#) (ADEME, 2021)
- ▶ [Installation d'une borne de recharge en entreprise](#) (EDF, 2023)
- ▶ [Flotte de voitures électriques en entreprise, ce qu'il faut savoir ?](#) (Engie)

AIDES

- ▶ [Adaptation du montant des taxes sur l'utilisation de véhicules de tourisme à des fins économiques \(ex-TVS\)](#)
- ▶ [Aide Région Ile de France, transformation de véhicules thermiques en véhicules propres](#)
- ▶ [Aide Région Ile de France, acquisition de véhicules propres par les professionnels franciliens](#)
- ▶ [Aide Région Ile de France, chèque efficacité énergétique \(développer les mobilités douces : points de recharge\)](#)
- ▶ [Aide Région Ile-de-France, Innov'up Expérimentation Transition écologique des territoires](#)
- ▶ [Aides financières pour inciter à des mobilités propres de, Ville de Paris](#)
- ▶ [Aides de l'Etat : Bonus écologique](#)
- ▶ [Aides de l'Etat : Prime à la conversion](#)
- ▶ [Accompagnement à la transition écologique, CCI Paris Ile-de-France Entreprises et ADEME](#)



CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Réglementation nationale : [Loi d'orientation des mobilités \(2019\)](#), [Loi Climat et résilience \(2021\)](#), [Zone à faibles émissions](#)

Programmes locaux : Plan local de mobilité de la ville de Paris

LISTE DES FICHES EXEMPLE



19.

Convertir la flotte de véhicules vers des motorisations décarbonées avec pour objectifs la sortie du diesel en 2024 et la sortie du véhicule thermique en 2030.

	Nom de la structure	N° de la fiche	Coûts	Difficulté	Bénéfices environnementaux
<p>► <i>Elaborer une stratégie d'incitation aux mobilités décarbonées pour les déplacements professionnels</i></p>	GreenFlex	19.1	€	+	☀️🌿

► **Arbitrage :**

Coûts

- € Coûts inférieurs ou égaux à 5 000 €
- €€ Coûts compris entre 5 000 € exclus et 50 000 € inclus
- €€€ Coûts supérieurs à 50 000 €

Difficulté

- Les 3 niveaux de difficulté sont définis selon la note moyenne obtenue dans la partie « Difficultés ».
- + La note est inférieure ou égale à 1
- ++ La note est comprise entre 1 exclus et 2 inclus
- +++ La note est strictement supérieure à 2.

Bénéfices environnementaux

Les bénéfices **environnementaux** sont pris en compte en fonction de critères multiples, notamment en fonction du nombre et de la diversité des bénéfices, voire des co-bénéfices, ainsi que par comparaison avec les exemples d'une même action.



19.1

Elaborer une stratégie d'incitation aux mobilités décarbonées pour les déplacements professionnels



L'ENTREPRISE



- ▶ **Nom** : GreenFlex
- ▶ **Secteur d'activité** : Conseil et solutions
- ▶ **Taille** : 480 collaborateurs



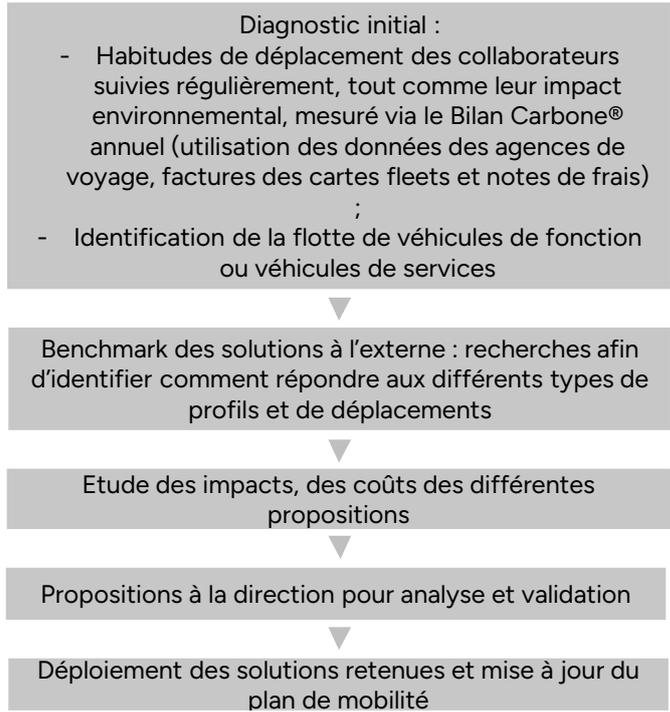
LE PROJET

- ▶ **Description** : Les déplacements professionnels représentent presque la moitié du Bilan Carbone® 2022 de GreenFlex. Ce sont surtout les déplacements en voiture, ainsi que, dans une moindre mesure, les vols aériens (longs courriers principalement) qui représentent la grande majorité de ces émissions. C'est pour cela que GreenFlex cherche à réduire son impact en déployant des actions de sensibilisation et d'incitation auprès des salariés ayant de nombreux déplacements professionnels, et en faisant évoluer la flotte de véhicules. À ce jour, GreenFlex a déployé les actions suivantes :
 - Evolution du parc vers plus de véhicules hybrides et électriques, mais aussi des véhicules moins lourds.
 - Sensibilisation : GreenFlex a lancé une campagne de sensibilisation interne "A bientôt sur les rails" pour inciter les collaborateurs à prendre le train/TGV plutôt que l'avion sur les courts et moyens courriers au-delà du respect de la charte de déplacements qui interdit les voyages en avion si une alternative de moins de 4h existe en train. Il s'agit de vidéos inspirantes avec des témoignages de collaborateurs ayant expérimenté le train de nuit par exemple.
- ▶ **Localisation** : Paris 9^{ème} et Ile-de-France
- ▶ **Date** : 2022 - 2024
- ▶ **Délai de réalisation** : 1 an au total dont 2 mois pour le diagnostic (via l'enquête de mobilité interne et le benchmark)
- ▶ **Projet interne ou externe** : Interne



CONCEPTION

- ▶ **Principe général** : A partir d'un diagnostic initial permettant de faire l'état des lieux des habitudes de déplacements des collaborateurs, et d'un benchmark des initiatives mises en place dans d'autres entreprises, le projet vise à soumettre à la direction des solutions pour inciter l'entreprise et les collaborateurs à emprunter des modes de transports ayant moins d'impacts environnementaux.





BÉNÉFICES

- ▶ **Environnementaux** : Une baisse significative de l'impact carbone des déplacements par kilomètres parcourus est attendue. En effet, le projet a permis une baisse du poids et des émissions des véhicules.
- ▶ **Économiques** : Aucun
- ▶ **Sociaux** : Aucun



COÛTS

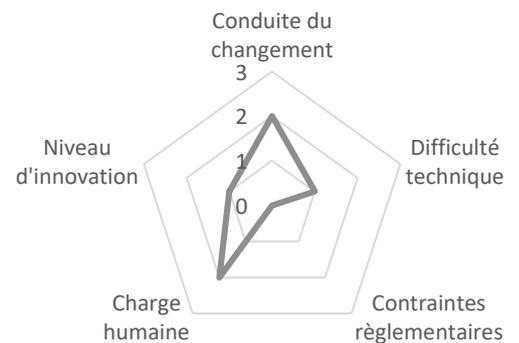
- ▶ **Coûts d'investissement** : Non communiqués
- ▶ **Coûts d'exploitation** : Non communiqués
- ▶ **Coûts environnementaux** : Aucun
- ▶ **Coûts sociaux** : Aucun



DIFFICULTÉS

- ▶ **Conduite du changement** : Réticences au changement, notamment sur l'utilisation de la voiture et l'importance de la voiture de fonction.
- ▶ **Difficultés techniques** : Pas de difficulté particulière.
- ▶ **Contraintes réglementaires** : Il n'y a pas de contrainte réglementaire, au contraire, il y a des incitations ! (ex. aides à l'achat de véhicules électriques, installation de bornes IRVE, bonus, malus, etc.).
- ▶ **Charge humaine** : Cela requiert le concours de plusieurs services ou fonctions : RSE, RH, juridique, Office manager etc. pour gérer les espaces et emprunts de la voiture de service partagée, la communication interne, l'expérience collaborateur pour la sensibilisation et la conduite du changement.
- ▶ **Niveau d'innovation** : Peu innovant.

Difficulté estimée : ★★



Pour en savoir plus :

parisactionclimatbiodiversite@paris.fr

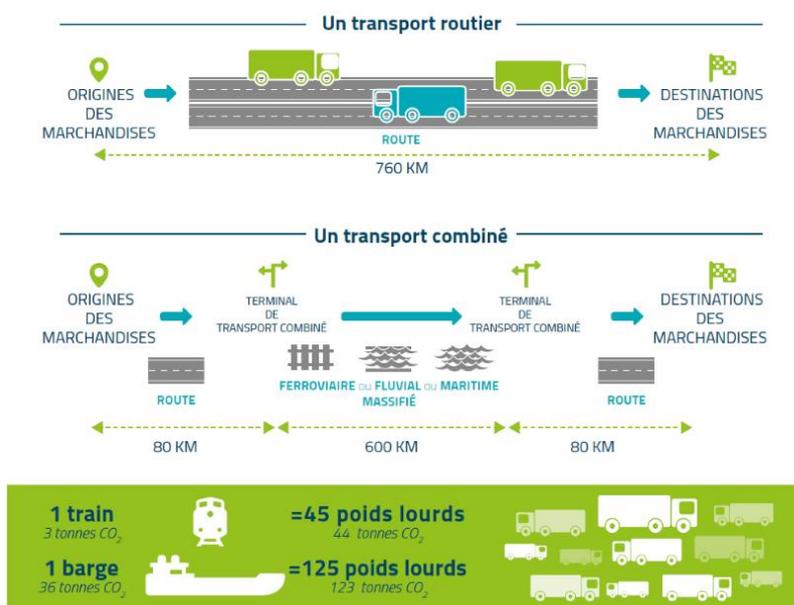
Pour aller plus loin :

Voir Transport (Actions 18 à 21)



DÉFINITION

Mettre en place une logistique bas-carbone consiste à privilégier des modes de transport moins ou décarbonés pour le transport de marchandises. Les solutions privilégiées sont les **flottes de véhicules électriques**, de **vélos-cargos**, ou encore le **fret fluvial**. Généralement, cela implique de **repenser l'ensemble de la logistique**, comme d'ouvrir plus d'établissements ou de micro-établissements de logistique intra-muros pour réduire et optimiser les distances de transport, d'adapter les horaires de livraison en horaires décalés ou de mettre en place une **logistique multi-modale**.



Le transport combiné, Ministère de la Transition écologique, 2023



ENJEUX SUR LE TERRITOIRE

Paris concentre un quart des mouvements de marchandises hebdomadaires en Ile-de-France, alors qu'elle ne contient que 1 % des surfaces immobilières franciliennes dédiées à la logistique (Bilan des émissions de gaz à effet de serre de Paris 2020-2021), avec pour conséquence de réduire le maillage logistique et d'augmenter les distances parcourues. D'un point de vue des émissions de CO₂e, le fret routier de marchandises représente ainsi 81% des émissions liées au transport hors Paris (vers et depuis Paris). Des alternatives moins émissives existent. Par exemple, à tonnage égal, le fret fluvial consomme 5 fois moins de carburant et émet 2,5 fois moins de carburant que le fret routier (Plan de logistique urbaine de Paris 2022-2026). Parmi les alternatives moins émissives, la Ville de Paris expérimente des solutions comme les **micro-hubs logistiques** sur l'espace public, les **livraisons silencieuses en horaires décalés**, les **aires de livraisons connectées**, les **consignes automatiques** sur l'espace public, ou encore la **mutualisation de flux**.





EXEMPLES DE PROJETS

Investir dans une flotte de vélos-cargos pour la logistique de proximité ou du dernier kilomètre

Investir dans une flotte de véhicules de livraison électriques

Mettre en place la logistique fluviale

RESSOURCES

- ▶ [Optimiser la logistique](#) (ADEME, 2022)
- ▶ [Logistique urbaine durable : structurez votre plan d'actions](#) (ADEME)
- ▶ [Rapport sur la logistique urbaine durable](#) (Site du Gouvernement, 2021)
- ▶ [Programme Interlud+](#) (Cerema)
- ▶ [Dossier "Le fluvial : une solution pour la logistique urbaine"](#) (VNF)
- ▶ [Transport de marchandises, la Seine, une voie d'avenir](#) (Ville de Paris)
- ▶ [Le transport combiné](#) (Ministère de la Transition écologique, 2023)
- ▶ [Fiche technique : Logistique urbaine](#) (ADEME)

AIDES

- ▶ [Aides de l'ADEME « Mobilité et transports »](#)
- ▶ [Aides de la région Ile-de-France pour les actions d'innovation en matière de logistique](#)
- ▶ [Autres aides « fret »](#)
- ▶ [Aide Région Ile de France, chèque efficacité énergétique \(développer les mobilités douces : vélos cargo\)](#)
- ▶ [Aide Région Ile-de-France, Innov'up Expérimentation Transition écologique des territoires](#)
- ▶ [Accompagnement à la transition écologique, CCI Paris Ile-de-France Entreprises et ADEME](#)

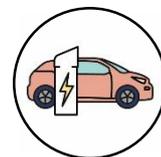


CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Réglementation nationale : [Loi d'orientation des mobilités \(2019\)](#)

Programmes locaux : [Stratégie régionale fret et logistique de la Région Ile-de-France 2022 - 2027](#), [Plan de logistique urbaine de Paris \(2022 - 2026\)](#)

LISTE DES FICHES EXEMPLE



20.

Soutenir et promouvoir les modes de logistique bas-carbone fret fluvial et ferré pour ses approvisionnements / gestion des déchets parisiens et/ou véhicules faibles émissions pour la logistique du dernier kilomètre (vélo, véhicule électrique, hydrogène vert).

	Nom de la structure	N° de la fiche	Coûts	Difficulté	Bénéfices environnementaux
▶ Mettre en place le transport fluvial vers les magasins	Franprix	20.1	€€	++	⊗⊗⊗
▶ Mettre en place une livraison par voie fluviale	Point P.	20.2	€€€	++	⊗⊗⊗
▶ Mettre en place un mode de gestion des déchets par voie fluviale	La Samaritaine (LVMH)	20.3	€€	++	⊗⊗⊗

▶ Arbitrage :

Coûts

- € Coûts inférieurs ou égaux à 5 000 €
- €€ Coûts compris entre 5 000 € exclus et 50 000 € inclus
- €€€ Coûts supérieurs à 50 000 €

Difficulté

- Les 3 niveaux de difficulté sont définis selon la note moyenne obtenue dans la partie « Difficultés ».
- + La note est inférieure ou égale à 1
- ++ La note est comprise entre 1 exclus et 2 inclus
- +++ La note est strictement supérieure à 2.

Bénéfices environnementaux

Les bénéfices **environnementaux** sont pris en compte en fonction de critères multiples, notamment en fonction du nombre et de la diversité des bénéfices, voire des co-bénéfices, ainsi que par comparaison avec les exemples d'une même action.





BÉNÉFICES

- ▶ **Environnementaux** : Diminution des émissions de CO2 de 20 % rapport au transport routier classique, pour un même poids.
- ▶ **Économiques** : Le projet ne génère pas de bénéfices économiques, au contraire, il est source d'un surcoût si on le compare à une prestation « standard » (transport externalisé, camions Diesel...). Dans le cadre d'un transport plus « vertueux » (flotte de véhicule internalisée avec ses propres chauffeurs, véhicules neufs, bas carbone ...) ce surcoût est très relatif.
- ▶ **Sociaux** : Chaque année, les quantités transportées nécessiteraient 10 000 camions sur les routes, contre seulement 14 pour venir chercher les marchandises au port de la Bourdonnais. En évitant le transport de tant de camions, ce sont moins d'embouteillages et moins d'accidents qui ont lieu.



COÛTS

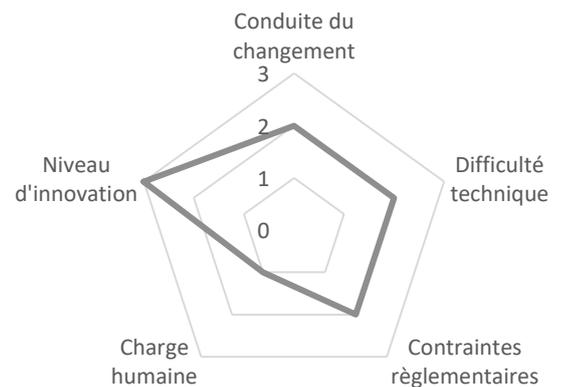
- ▶ **Coûts d'investissement** : Non communiqués
- ▶ **Coûts d'exploitation** : Non communiqués



DIFFICULTÉS

- ▶ **Conduite du changement** : Revue d'une partie du schéma logistique qui nécessite donc une adaptation de la part des équipes.
- ▶ **Difficultés techniques** : Non communiquées
- ▶ **Contraintes réglementaires** : Non communiquées
- ▶ **Charge humaine** : Non communiquée
- ▶ **Niveau d'innovation** : Si la livraison par voie fluviale n'est pas une innovation en soi, il n'est pas traditionnel d'y avoir recours. Dans ce sens, la démarche est innovante.

Difficulté estimée : ★★



« Cela reste plus cher que du tout-routier, c'est vrai, mais c'est plus vertueux. Pour amortir ce surcoût, on travaille beaucoup sur le remplissage de nos caisses et la saturation de la barge. On maximise les volumes afin de diminuer les coûts fixes. Résultat : le surcoût est peu élevé comparé à tous les avantages liés au transport fluvial : on livre les magasins avec très peu de temps d'approche, contrairement au modèle tout-routier notamment. »

Antony Deniau, directeur transport de Franprix dans Le Parisien

- ▶ **Exemples de prestataires** : HAROPA - Ports de Paris

Pour en savoir plus :

[Les atouts de la logistique fluviale, VNF](#)

[Les filières du transport fluvial, VNF](#)

[Article « De plus en plus de livraisons grâce à la Seine », Ville de Paris](#)

[Article du Parisien](#)

parisactionclimatbiodiversite@paris.fr

Pour aller plus loin :

Voir Transport (Action 19)





L'ENTREPRISE

- ▶ **Nom** : POINT P.
- ▶ **Secteur d'activité** : Distributeur de matériaux de construction et de produits du bâtiment
- ▶ **Taille** : 11 500 collaborateurs



LE PROJET

- ▶ **Description** : Développement du transport fluvial en région parisienne : les agences situées en quai de Seine, comme l'agence du Quai de Javel, Point du Jour, et de Port national à Paris, reçoivent les livraisons par barge évitant ainsi la circulation de camions. La flotte est pour l'instant constituée de deux péniches. Elles effectuent chacune des tournées permettant de charger les matériaux chez les différents fournisseurs (Placo, Weber, Calcia, Cantillana, Fusco etc.) et, ensuite, de livrer les agences des commandes passées. Elles repartent chargées des palettes consignées récupérées au fil des livraisons ainsi que des déchets de chantier repris par les agences POINT.P. Le service est assuré par Point P à bord de barge.
- ▶ **Localisation** : Paris 13^{ème} (Port National), 15^{ème} (Quai de Javel)
- ▶ **Date** : 2019
- ▶ **Délai de réalisation** : Long terme (un an et plus)
- ▶ **Projet interne ou externe** : Interne



CONCEPTION

- ▶ **Principe général** : Installer des agences en bord de Seine, en construisant des quais et des infrastructures adaptées, et organiser la livraison des matériaux par voie fluviale.

Installer des agences situées en bord de quai

Investir dans des barges

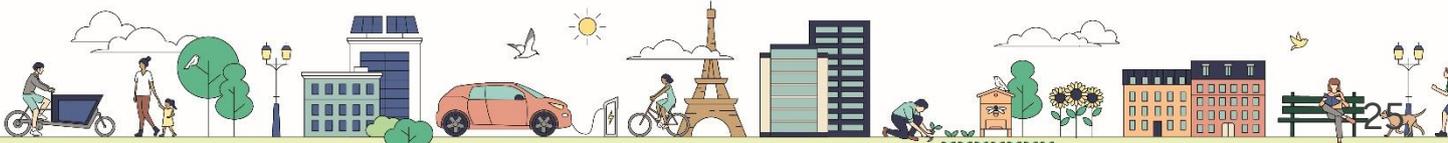
Adapter les processus logistiques

Former les équipes

Mettre en fonctionnement



Barge pour livraison par voie fluviale, Point P





BÉNÉFICES

- ▶ **Environnementaux** : Le projet permet d'éviter des émissions liées au transport routier : chaque livraison par péniche permet un approvisionnement moyen de l'ordre de 300 tonnes et, donc, une économie de plus de 300 camions sur le réseau routier.
- ▶ **Économiques** : Bien que l'investissement initial soit important, sur le long terme, la livraison fluviale est en moyenne 3,7 fois moins chère que la livraison par la route.
- ▶ **Sociaux** : Participe à désengorger les routes et à la création d'emplois liés à la transition.



COÛTS

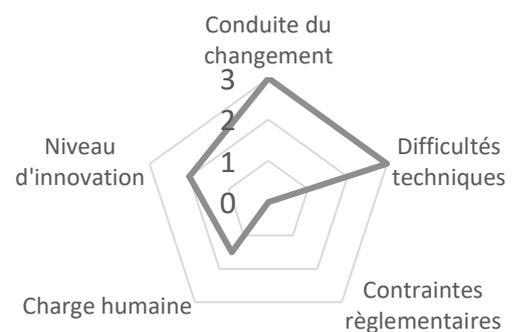
- ▶ **Coûts d'investissement** : Dans le cas de cet exemple, POINT P. a fait le choix de ne pas sous-traiter la livraison mais d'investir dans des barges et de développer une structure logistique adaptée le long de la Seine (adaptation des infrastructures, etc.). Les coûts d'investissement sont donc importants.
- ▶ **Coûts d'exploitation** : Les coûts d'exploitation sont plus faibles que la livraison par route.



DIFFICULTÉS

- ▶ **Conduite du changement** : Si la livraison par voie terrestre est devenue la norme, la livraison par voie fluviale demande une adaptation des processus et modes de livraisons.
- ▶ **Difficultés techniques** : Les processus de logistique actuels ne sont pas pensés pour organiser de la livraison par voie fluviale, et un système d'adaptation logistique doit être développé.
- ▶ **Contraintes réglementaires** : Ce projet ne fait pas l'objet de contraintes réglementaires particulières.
- ▶ **Charge humaine** : La charge humaine est équivalente à la livraison terrestre.
- ▶ **Niveau d'innovation** : Si la livraison par voie fluviale n'est pas une innovation en soi, il n'est pas traditionnel d'y avoir recours. Dans ce sens, la démarche est innovante.

Difficulté estimée : ★★ ★



« Point. P, filiale du groupe Saint Gobain, a une longue histoire avec le fleuve et la voie ferrée avec des agences implantées à proximité de ces infrastructures. La stratégie de ce groupe a pour objectif de devenir le leader de la construction durable et le transport fluvial s'inscrit aujourd'hui dans cette ambition. »

Olivier Veloso, Directeur grands comptes et métropole du Grand Paris

« Cela change complètement le regard que l'on peut avoir sur le négoce. »

Matthieu Jourdan, DG POINT.P IDF

- ▶ **Exemples de prestataires** : HAROPA - Ports de Paris



Pour en savoir plus :

[Les atouts de la logistique fluviale, VNF](#)

[Les filières du transport fluvial, VNF](#)

[Article « De plus en plus de livraisons grâce à la Seine », Ville de Paris](#)

Pour aller plus loin :

Voir Transport (Action 19)

Mettre en place un mode de gestion des déchets par voie fluviale



L'ENTREPRISE

- ▶ **Nom** : La Samaritaine (LVMH)
- ▶ **Secteur d'activité** : Grand Magasin appartenant à un Groupe français dans l'industrie du luxe
- ▶ **Taille** : 650 collaborateurs



LE PROJET

- ▶ **Description** : Dans le cadre de la rénovation de la Samaritaine, LVMH a fait appel à Vinci Construction pour la gestion de son chantier. Ce dernier, a quant à lui fait appel à Paprec pour transporter 35% des 110 000 m³ de déchets (gravats, béton, ferrailles, bois, plastiques, carton, etc.) par voie fluviale. Les déchets ont donc traversé Paris sur la Seine pour être acheminés et triés sur le site de Paprec Chantier à Gennevilliers. Cet acheminement a permis d'émettre 5 fois moins de CO₂ que si ces déchets avaient été transportés par camion. Les déchets ont par la suite été également valorisés.
- ▶ **Localisation** : Paris 1^{er} (La Samaritaine)
- ▶ **Date** : 2016
- ▶ **Délai de réalisation** : Plusieurs mois
- ▶ **Projet interne ou externe** : Interne



CONCEPTION

- ▶ **Principe général** : Evacuer et transporter les déchets de chantier par voie fluviale vers leur lieu de traitement.

Lancer un appel d'offre pour sous-traiter un projet de rénovation

Intégrer au cahier des charges des clauses environnementales dont la gestion des déchets par voie fluviale

Sélectionner le prestataire répondant au besoin

Lancer le projet

Evacuer les déchets par voie fluviale



Barge pour transport des déchets par voie fluviale de la Samaritaine





BÉNÉFICES

- ▶ **Environnementaux** : En moyenne, un convoi fluvial (2 péniches) transporte 5 000 tonnes, soit autant que 5 trains ou 250 camions. Il consomme 3,7 fois moins que les camions en carburant et pollue 4 fois moins.
- ▶ **Économiques** : Grâce au recours à un prestataire, dans cet exemple, l'entreprise n'a pas besoin d'investir dans des barges.
- ▶ **Sociaux** : Participe à désengorger les routes et à la création d'emplois liés à la transition.



COÛTS

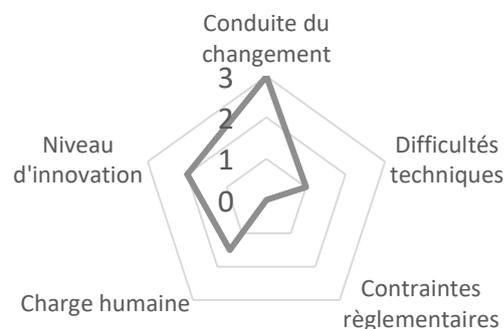
- ▶ **Coûts d'investissement** : Dans ce cas d'exemple, la gestion est effectuée par un prestataire qu'il faut donc payer pour son service. Ce coût n'est pas connu.
- ▶ **Coûts d'exploitation** : L'entreprise n'a pas de coûts d'exploitation dans cet exemple, puisque ces coûts sont portés par le prestataire.
- ▶ **Coûts environnementaux** : Aucun
- ▶ **Coûts sociaux** : Aucun



DIFFICULTÉS

- ▶ **Conduite du changement** : Si la logistique par voie terrestre est devenue la norme, la livraison par voie fluviale demande une adaptation des processus et de modes de transport des déchets.
 - ▶ **Difficultés techniques** : Les processus de logistique actuels ne sont pas pensés pour organiser la gestion des déchets par voie fluviale. La difficulté technique est réelle, mais est gérée par Paprec, le prestataire.
 - ▶ **Contraintes réglementaires** : Cet exemple ne fait pas l'objet de contraintes réglementaires.
 - ▶ **Charge humaine** : La charge humaine est équivalente à celle du transport terrestre.
 - ▶ **Niveau d'innovation** : Si le transport par voie fluviale n'est une innovation en soi, il n'est pas traditionnel d'y avoir recours. Dans ce sens, la démarche est innovante.
- ▶ **Exemples de prestataires** : Vinci, Paprec

Difficulté estimée : ★★



Pour en savoir plus :

[Les déchets de La Samaritaine sur la Seine avec Paprec](#)

[Le transport fluvial des déchets, une solution verte et innovante pour la ville durable](#)

Pour aller plus loin :

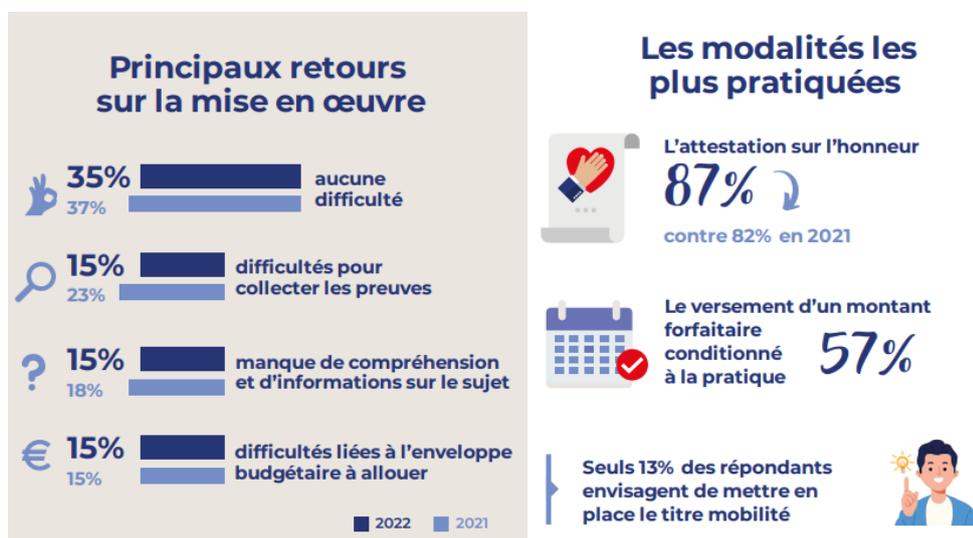
Voir Transport (Action 19), Zéro déchet (Action 25)





DÉFINITION

L'accès aux transports durables peut avoir un coût : payer un abonnement aux transports en commun ou Velib, acheter un vélo mécanique ou électrique, stationner son vélo chez soi et sur le lieu de travail, l'entretenir etc. De plus, les modes de transports carbonés sont souvent dits plus confortables : ils sont indépendants d'horaires, permettent une grande flexibilité dans les déplacements, et isolent du monde. En proposant **une aide économique ou pratique**, l'entreprise décharge ses collaborateurs des freins qui les empêchent de **privilégier les modes de transports doux, et facilite la transition**. L'entreprise peut ainsi proposer un taux de remboursement des titres de transports en commun, un forfait mobilité durable, installer des racks à vélos, proposer des vélos en location ou encore verser une prime à l'achat d'un vélo.



Résultats du baromètre forfait mobilités durables, 2^e édition, ADEME 2023



ENJEUX SUR LE TERRITOIRE

Les transports en commun à Paris forment un maillage dense de réseaux et offrent une qualité de desserte incomparable. Le Grand Paris Express, prévu pour 2024, prévoit de relier petite et grande couronnes au centre de Paris, renforçant le réseau de transports en commun dans la région proche. Par ailleurs, Paris a largement capitalisé sur les **pistes cyclables**, et compte aujourd'hui 1 442 km de voies cyclables (pistes cyclables, voies réservées et voies à contre-sens cyclistes incluses) (Synthèse du Plan local de mobilité de Paris). Pour réduire l'empreinte carbone des transports, qui compte pour 22 % du bilan carbone de la ville de Paris, **encourager ses collaborateurs à emprunter l'ensemble de ces solutions fait partie des leviers de réduction des émissions de gaz à effet de serre**.





EXEMPLES DE PROJETS

Proposer le forfait mobilité durable

Rembourser l'abonnement aux transports en commun au-delà du remboursement légal (>50%)

Mettre en place le Temps de Trajet Responsable (TTR)

Mettre en place un service d'auto-partage

Réduire les surfaces de parking voitures (au profit d'abris vélos par exemple), etc.

RESSOURCES

- ▶ [Le forfait mobilités durables pour aller au travail \(ADEME, 2022\)](#)
- ▶ [Baromètre forfait mobilités durables, 2^e édition \(ADEME\)](#)
- ▶ [Fiche "Comment favoriser la pratique du vélo auprès de ses collaborateurs" \(Fédération française des usagers de la bicyclette, 2020\)](#)
- ▶ [Optimiser la mobilité dans votre entreprise \(ADEME\)](#)
- ▶ [Label employeur pro-vélo](#)
- ▶ [Dossier "Mon entreprise à l'heure des mobilités durables, Comment engager la transition ?" \(Mouvement des entreprises de France, 2022\)](#)
- ▶ [Plan de mobilité dans mon entreprise \(ADEME, 2018\)](#)

AIDES

- ▶ [Accompagnement à la transition écologique, CCI Paris Ile-de-France Entreprises et ADEME](#)
- ▶ [Aide Région Ile-de-France, Innov'up Expérimentation Transition écologique des territoires](#)



CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Réglementation nationale : [Loi d'orientation des mobilités](#) - article 82 notamment (2019), Code du travail ([Chapitre 1er](#))

Programmes locaux : Plan local de mobilité de Paris

LISTE DES FICHES EXEMPLE



21.

Favoriser l'utilisation de modes de transport durables par les salariés, au travers d'aides pour l'abonnement Vélib', d'aides à l'achat de vélo ou VAE, de mise en place de stationnements vélos au bureau.

	Nom de la structure	N° de la fiche	Coûts	Difficulté	Bénéfices environnementaux
<p>► <i>Elaborer une stratégie d'incitation aux mobilités douces pour les déplacements domicile-travail</i></p>	GreenFlex	21.1	€	++	♻️
<p>► <i>Concevoir une politique vélo favorable aux déplacements domicile-travail et inter-sites</i></p>	Natixis	21.2	€€	+	♻️♻️
<p>► <i>Adapter les espaces de parking</i></p>	Natixis	21.3	€€	++	♻️
<p>► <i>Instaurer le Temps de Trajet Responsable (TTR)</i></p>	Ubiq	21.4	€€	++	♻️

► **Arbitrage:**

Coûts

- € Coûts inférieurs ou égaux à 5 000 €
- €€ Coûts compris entre 5 000 € exclus et 50 000 € inclus
- €€€ Coûts supérieurs à 50 000 €

Difficulté

- Les 3 niveaux de difficulté sont définis selon la note moyenne obtenue dans la partie « Difficultés ».
- + La note est inférieure ou égale à 1
- ++ La note est comprise entre 1 exclus et 2 inclus
- +++ La note est strictement supérieure à 2.

Bénéfices environnementaux

Les bénéfices **environnementaux** sont pris en compte en fonction de critères multiples, notamment en fonction du nombre et de la diversité des bénéfices, voire des co-bénéfices, ainsi que par comparaison avec les exemples d'une même action.



Elaborer une stratégie d'incitation aux mobilités douces pour les déplacements domicile-travail



L'ENTREPRISE



- ▶ **Nom** : GreenFlex
- ▶ **Secteur d'activité** : Conseil et solutions
- ▶ **Taille** : 480 collaborateurs



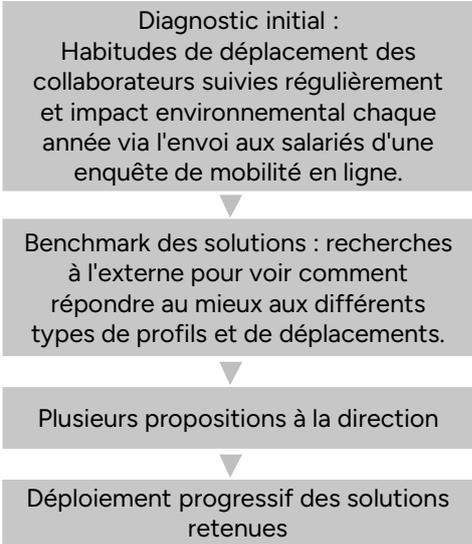
LE PROJET

- ▶ **Description** : Les déplacements domicile-travail représentent environ 13 % du Bilan Carbone 2022 de GreenFlex. Couplé au souci d'améliorer la qualité de l'air dans Paris, GreenFlex met en œuvre des mesures d'incitation aux mobilités douces et décarbonées. Les solutions d'incitation aux mobilités douces suivantes ont été mises en place :
 - 2 à 3 jours de télétravail par semaine pour tous : accord avec le CSE ;
 - Aménagement d'un parking vélo au -2 et d'un local à vélo au RDC de l'immeuble ;
 - Matériel de réparation et de sécurité pour vélo ou trottinette disponible sur demande à l'accueil (casques, gilets fluo, pompe, clefs spécifiques, etc.) et guide des mobilités (avec emplacement des parkings à vélo à proximité...);
 - Ateliers de réparation de vélo organisés environ tous les ans dans le sous-sol sur l'une des places de parking, animés par des salariés de GreenFlex qui sont cyclistes et bénévoles.
- ▶ **Localisation** : Paris 9^{ème} et Ile-de-France
- ▶ **Date** : 2022 - 2024
- ▶ **Délai de réalisation** : 1 à 6 mois selon les actions
- ▶ **Projet interne ou externe** : Interne



CONCEPTION

- ▶ **Principe général** : Lancer une nouvelle étude afin de challenger et renouveler la politique mobilité. L'enquête initiale est capitale car elle permet d'identifier les modes et les distances de déplacements des collaborateurs pour définir des profils types de déplacements et de besoins. Le fait de laisser un champ de commentaires libres a permis de récolter des idées et comprendre encore mieux les besoins des salariés.



ON FAIT QUOI CHEZ GREENFLEX POUR LES TRANSPORTS DOMICILE-TRAVAIL ?



- Indemnités kilométriques vélo (IKV)
- Des douches dans certains locaux
- Des parkings à vélo sécurisés dans certains locaux
- Organisation d'ateliers de réparation de vélos
- Kit de réparation de vélo disponible
- Benchmark des offres de location flotte de vélo
- Guide pour encourager l'utilisation du vélo
- Prêt de casques pour les vélos



- Remboursement à 50% du titre de transport
- Une grande majorité des agences situées à proximité d'arrêts de transport en commun régulièrement desservis



- Convention sur le télétravail (2019 puis revue en 2021)



- Formations à l'éco conduite (de certaines équipes)
- Charte écoconduite
- Critères de sélection sur nos véhicules

Actions mises en place pour les déplacements domicile-travail, GreenFlex





BÉNÉFICES

- ▶ **Environnementaux** : Une baisse de l'impact des déplacements domicile-travail dans le Bilan Carbone® de 2024 est espérée, mais la marge de manœuvre est relativement faible car beaucoup de déplacements sont déjà faits en transport en commun ou mobilités douces à Paris.
- ▶ **Économiques** : Aucun
- ▶ **Sociaux** : Fierté d'appartenance, team building, sensibilisation et engagement des collaborateurs.



COÛTS

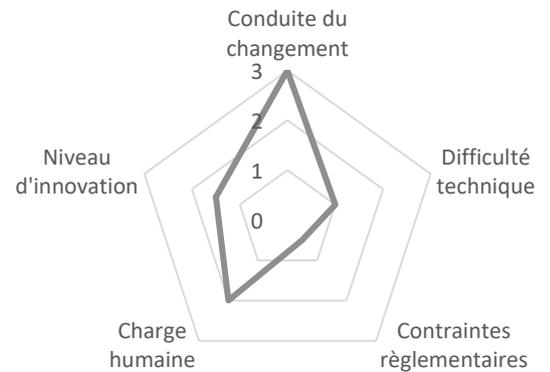
- ▶ **Coûts d'investissement** : Non communiqués
- ▶ **Coûts d'exploitation** : Non communiqués
- ▶ **Coûts environnementaux** : Aucun
- ▶ **Coûts sociaux** : Aucun



DIFFICULTÉS

- ▶ **Conduite du changement** : Certains collaborateurs ont exprimé des réticences concernant l'usage du vélo pour des questions de sécurité, de longueur des trajets ou de dangerosité des routes empruntées.
- ▶ **Difficultés techniques** : De manière générale, il n'y a pas de difficulté technique, excepté concernant les espaces de parking vélo (difficulté à augmenter le nombre de places dans les parkings de l'immeuble et manque de places aux abords de l'immeuble).
- ▶ **Contraintes réglementaires** : La loi encadre le remboursement des indemnités kilométriques (et le forfait mobilités durables)
- ▶ **Charge humaine** : Cela requiert le concours de plusieurs services ou fonctions : RSE, RH, juridique, ou encore office manager pour gérer les modalités et le suivi administratif et pour les prêts de matériel.
- ▶ **Niveau d'innovation** : Innovant sur les formations à l'éco-conduite, le prêt de matériel de sécurité ou de réparation et les ateliers de réparation organisés en interne.

Difficulté estimée : ★★ ★



Pour en savoir plus :
parisactionclimatbiodiversite@paris.fr

Pour aller plus loin :
 Voir Transport (Actions 18 et 19)

Concevoir une politique vélo favorable aux déplacements domicile-travail et inter-sites



L'ENTREPRISE



- ▶ **Nom** : Natixis
- ▶ **Secteur d'activité** : Banque, Assurance
- ▶ **Taille** : 7 000 collaborateurs



LE PROJET

- ▶ **Description** : Pour accompagner la montée en puissance du vélo par rapport aux autres modes de transport, Natixis a continué de déployer des places de parking sécurisées pour les vélos en Île-de-France, affichant en 2021 plus de 1 000 places de stationnement, disponibles en intérieur ou extérieur. En tenant compte des changements du parc immobilier (plusieurs immeubles libérés en 2021), les aménagements pour les vélos donnent un ratio d'une place de stationnement pour 17 positions de travail en 2021 contre une place pour 53 positions de travail en 2018. De plus, Natixis a mutualisé l'ensemble des parkings à vélos de ses immeubles qui sont désormais ouverts à l'ensemble des collaborateurs. Des vestiaires avec des douches et des casiers sont également mis à disposition dans 13 des 17 sites occupés du Groupe BPCE et de Natixis. L'entreprise propose aussi des ateliers de révisions des vélos pour les cyclistes dans plusieurs immeubles en Île-de-France : plus de 200 collaborateurs ont ainsi pu faire réviser leur vélo. Enfin, avec l'appui d'un opérateur spécialisé, Natixis a mis en place en octobre 2020 une flotte partagée de 15 vélos à assistance électrique en libre-service sur 3 stations d'attache, permettant aux collaborateurs de se déplacer à vélo entre les différents sites de Charenton le Pont et Paris 13e. Au bout d'un an de test, la flotte comptabilisait 217 utilisateurs inscrits et 448 trajets. Le programme de vélos électriques partagés a donc été pérennisé et sera étendu avec 30 vélos et 24 bornes sur les trois sites concernés.
- ▶ **Localisation** : Paris 13^{ème}
- ▶ **Date** : 2018
- ▶ **Délai de réalisation** : > 1 an
- ▶ **Projet interne ou externe** : Interne



CONCEPTION

- ▶ **Principe général** : La réalisation d'une enquête collaborateurs croisée avec une cartographie a notamment permis de montrer que la relative facilitée à se garer dans le quartier, couplée à la localisation en banlieue étaient positivement corrélées avec la voiture comme mode de transport prioritaire pour le site de Charenton. D'autant que le côté pratique est la raison principale du choix du mode de transport. Ces conclusions ont permis de définir des leviers d'actions, présents dans la politique déplacement de l'entreprise, dont le soutien aux déplacements à vélo.

Mobilisation de la direction au sujet des déplacements

Envoi d'un questionnaire adressé aux collaborateurs pour mieux comprendre les déplacements et les besoins

Analyse complète des déplacements : cartographie des lieux de résidence et des sites, accessibilité des sites en voitures, transports en commun, à vélo, etc. et étude des corrélations

Rédaction d'un plan d'actions sur 5 ans





A. Pratique du vélo

Action	Existant	Objectif cible	Echéance	Commentaire
Aménagement des infrastructures : - parkings sécurisés pour les vélos - vestiaires, douches, casiers	350 places de stationnement dans les parties privatives (intérieur et extérieur) de BPCE SA et Natixis (Cf Annexe 11) Douches existantes sur 13 sites BPCE SA et Natixis	Au moins 520 places réparties sur l'ensemble des sites, en intérieur et extérieur Installer de nouvelles douches accessibles aux cyclistes	2020 2019	Besoin fort en arceaux extérieurs pour vélos sur la voie publique (notamment avenue Pierre-Mendes France) Ce point est à discuter avec les autorités locales (Mairie de Paris, Mairie de Charenton...) Etude de faisabilité en cours
Subvention déplacements à vélo	Pour les personnes utilisant le vélib : remboursement de 60 % du pass vélib chez Natixis Pour les personnes utilisant leur vélo personnel : indemnité de 60% du pass Navigo chez Natixis	Pour tous les utilisateurs de vélo (personnel ou Vélib) : indemnité de 60% du pass Navigo	2019	La Mairie de Paris a mis en place des aides pour les particuliers qui veulent s'équiper de vélos, de cyclomoteurs ou de tricycles à assistance électrique : subvention de 33 % du prix d'achat TTC du vélo à assistance électrique (VAE), ou cyclomoteur électrique neuf, plafonnée à 400€. Elles s'adressent aux particuliers domiciliés à Paris, dans la limite d'une aide par personne.
Organisation d'ateliers d'entretien des vélos : « Les petits vélos de Maurice »	Deux ateliers d'entretien/révision de vélos par an	Prévoir au moins 3 ateliers par an dont 1 atelier dédié aux vélos électriques	2018	L'association "Les petits vélos de Maurice" est un ESAT qui fait travailler des personnes en situation de handicap

Fiche action pour la pratique du vélo, Plan de mobilité, Natixis (2018)



BÉNÉFICES

- ▶ **Environnementaux** : Le projet permet une diminution de l'impact carbone des déplacements domicile-travail et inter-sites.
- ▶ **Économiques** : Aucun
- ▶ **Sociaux** : Satisfaction de la demande de praticité remontée par les collaborateurs.



COÛTS

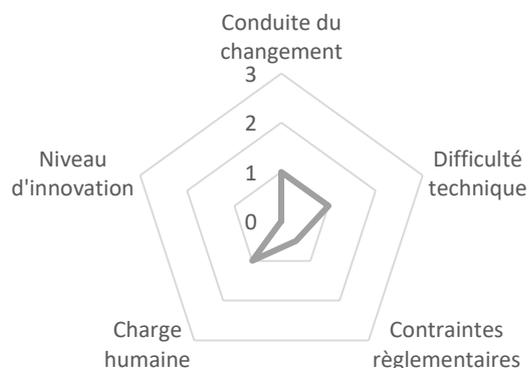
- ▶ **Coûts d'investissement** : Non communiqués. Le coût du projet entre dans le budget annuel alloué par l'entreprise à la mobilité.
- ▶ **Coûts d'exploitation** : Non communiqués
- ▶ **Coûts environnementaux** : Aucun
- ▶ **Coûts sociaux** : Aucun



DIFFICULTÉS

- ▶ **Conduite du changement** : Quelques collaborateurs peuvent être réticents à utiliser le vélo pour des raisons de sécurité ou de confort.
- ▶ **Difficultés techniques** : Peu technique, l'important est de comprendre les dynamiques de déplacements et leur corrélation. Le questionnaire envoyé aux collaborateurs doit donc être précis et exhaustif, et avoir un bon taux de remplissage.
- ▶ **Contraintes réglementaires** : La réglementation joue en faveur du développement d'infrastructures vélo.
- ▶ **Charge humaine** : Mobilisation d'un comité de projet.
- ▶ **Niveau d'innovation** : Peu innovant.

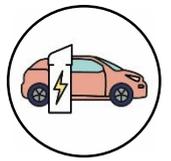
Difficulté estimée : ★★☆☆



Pour en savoir plus :
parisactionclimatbiodiversite@paris.fr

Pour aller plus loin :
Voir Transport (Action 19)





L'ENTREPRISE



- ▶ **Nom** : Natixis
- ▶ **Secteur d'activité** : Banque, Assurance
- ▶ **Taille** : 7 000 collaborateurs



LE PROJET

- ▶ **Description** : Natixis réduit progressivement ses places de parking, entraînant nécessairement un report modal, qui doit être accompagné. Natixis encourage en parallèle l'usage du vélo : installation de racks, mise à disposition de casiers, de douches, etc. Dans les bâtiments existants ne disposant pas de suffisamment de places de parking vélos, des racks ont été posés en lieu et place de parkings voitures. Ces premières opérations ont été menées progressivement, avec une communication en amont, et ont été bien accueillies sur les sites concernés. Dans un second temps, Natixis a pris possession des Tours Duo (Paris 13). Ce nouveau siège social pour Natixis et la maison mère BPCE, a regroupé les collaborateurs de plusieurs sites parisiens en un seul site. La surface de parking n'est pas équivalente à la surface cumulée des parkings des anciens bâtiments occupés. La capacité d'accueil des vélos est quant à elle bien plus importante (500 places dans les tours DUO en 2023 contre 350 tous sites confondus en 2018). Une flotte de vélos partagés est également disponible pour réaliser des déplacements inter-sites peu émissifs.
- ▶ **Localisation** : Paris 13^{ème} et Charenton le Pont
- ▶ **Date** : 2022 - 2024
- ▶ **Délai de réalisation** : 1 an au total dont 2 mois pour le diagnostic et le benchmark
- ▶ **Projet interne ou externe** : Interne



CONCEPTION

- ▶ **Principe général** : L'enquête initiale est capitale car elle permet d'identifier les modes et les distances de déplacements des collaborateurs pour définir des profils types de déplacements et de besoins. Le fait de laisser un champ de commentaires libres a permis de récolter des idées et comprendre encore mieux les besoins des salariés.

Réaliser des questionnaires mobilité afin de mesurer les besoins des utilisateurs. Les interroger sur les raisons qui les poussent à prendre leur voiture, et les moyens dont ils auraient besoin changer de moyen de transport. Enfin, comprendre quel serait leur moyen de transport de report.

Cibler les places de parkings pouvant être converties (non-PMR, proches de l'entrée donc au RDC ou au premier sous-sol) ou l'espace du parking vélo à aménager. En fonction de la capacité d'accueil cible, opter pour le système de racks le plus adéquat (simple niveau, double niveau, etc.).

Communiquer en amont sur l'opération : quelles places concernées, quels bénéfices, pour répondre à quel besoin, date envisagée de l'opération. Capitaliser sur les événements thématiques (ex : semaine de la mobilité) en renforçant la communication

Faire une communication interne pour annoncer la fin des travaux, l'ouverture des nouveaux équipements s'il y en a (vestiaires, casiers, etc.) afin de déclencher l'action des salariés.





BÉNÉFICES

- ▶ **Environnementaux** : Minimisation de l'autosolisme donc limitation des émissions de GES.
- ▶ **Économiques** : Pour l'utilisateur, le déplacement à vélo est moins coûteux qu'en voiture.
- ▶ **Sociaux** : Satisfaction d'une demande des utilisateurs de vélos.



COÛTS

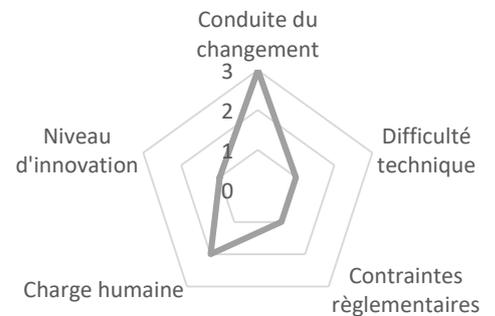
- ▶ **Coûts d'investissement** : Coût de l'installation des équipements (racks, douches, etc.).
- ▶ **Coûts d'exploitation** : Coût éventuel des forfaits mobilité durable lié au report modal : maximum 800 € par an et par salarié.
- ▶ **Coûts environnementaux** : Aucun
- ▶ **Coûts sociaux** : Modification du comportement des utilisateurs de voiture qui peuvent être réfractaires à la mesure.



DIFFICULTÉS

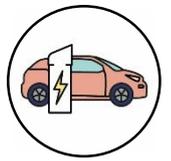
- ▶ **Conduite du changement** : Réticences au changement, notamment sur l'utilisation de la voiture.
- ▶ **Difficultés techniques** : Afin de faciliter l'acceptation de cette action et le report modal adéquat il faut que les infrastructures soient adaptées au moyen de transport cible. Pour un report modal vers le vélo il s'agit d'installer des racks, douches, vestiaires, pompe à vélos, etc.
- ▶ **Contraintes réglementaires** : Pas de contrainte réglementaire.
- ▶ **Charge humaine** : Temps nécessaire pour la réalisation des enquêtes mobilité et pour accompagner le changement.
- ▶ **Niveau d'innovation** : Peu innovant, mais certains publics peuvent être surpris par cette décision et se sentir pénalisés.

Difficulté estimée : ★★ ★



Pour en savoir plus :
parisactionclimatbiodiversite@paris.fr

Pour aller plus loin :
 Voir Transport (Action 19)



L'ENTREPRISE

- ▶ **Nom** : Ubiq
- ▶ **Secteur d'activité** : Plateforme proposant des annonces d'espaces de bureau et de coworking pour les entreprises
- ▶ **Taille** : 30 collaborateurs



LE PROJET

- ▶ **Description** : Le TTR, ou temps de trajet responsable, consiste à inciter les collaborateurs à privilégier des modes de transport plus responsables pour leurs trajets professionnels et personnels. Il s'agit ainsi de favoriser des modes de transport bas carbone comme le train, plutôt que l'avion par exemple. Comme cette alternative nécessite un temps de trajet plus long, le collaborateur bénéficiera d'une demi-journée « semi-off » pour son trajet. C'est-à-dire que selon la connexion internet dont dispose le train, les collaborateurs pourront par exemple répondre à quelques e-mails, lire une étude ou réfléchir à un sujet de fond. Le Temps de Trajet Responsable permet à chaque collaborateur d'obtenir un jour tous les 6 mois, soit 2 jours maximum par an. Les équipes d'Ubiq ont commencé à utiliser le TTR pour des trajets comme Paris-Vienne ou Paris-Milan. Pour cela, les collaborateurs envoient le justificatif de voyage à leur RH qui l'insère dans le logiciel RH qu'ils utilisent (LUCCA).
 - ▶ **Localisation** : Paris
 - ▶ **Date** : 2023
 - ▶ **Délai de réalisation** : Court à moyen terme selon l'efficacité de mise en place (1 mois à 1 an)
- Projet interne ou externe** : Interne



CONCEPTION

- ▶ **Principe général** : Autorisation la pause de congés Temps de Trajet Responsable (TTR) aux collaborateurs.

Soumettre l'idée de TTE aux collaborateurs

Faire valider le principe des TTR à la direction (par exemple en CSE)

Déterminer les modalités d'usage des TTR

Adapter la plateforme RH à la pause de congés TTR



Illustration du TTR, Ubiq





BÉNÉFICES

- ▶ **Environnementaux** : Ce projet encourage les salariés à utiliser des modes de transport moins polluants et contribue ainsi à diminuer les émissions de GES.
- ▶ **Économiques** : Les collaborateurs, selon leur niveau de satisfaction de la mise en place de TTR, peuvent gagner en motivation et augmenter leur productivité. De plus, puisqu'il témoigne de la prise de conscience écologique, le TTR peut améliorer l'image employeur de l'entreprise, et ainsi attirer et garder les talents.
- ▶ **Sociaux** : Le TTR peut contribuer à transformer et renforcer la culture d'une entreprise et les liens entre salariés.



COÛTS

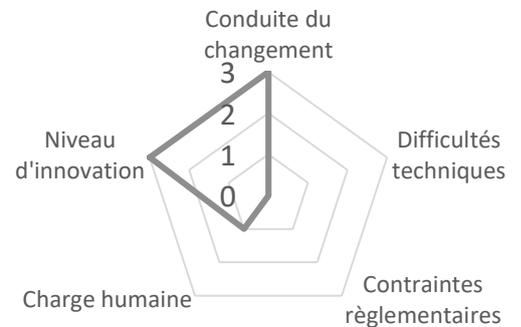
- ▶ **Coûts d'investissement** : Le coût d'investissement est nul pour ce projet.
- ▶ **Coûts d'exploitation** : Le coût d'exploitation dépend du temps d'absence du collaborateur. Ubiq a estimé un coût entre 600 et 700 euros par salarié et par an, pour 2 jours maximum de TTR par an. Ce coût est dépendant du modèle d'affaire des entreprises.
- ▶ **Coûts environnementaux** : Aucun
- ▶ **Coûts sociaux** : Aucun



DIFFICULTÉS

- ▶ **Conduite du changement** : Cet exemple est novateur, et peut participer grandement à la transformation de la culture d'une entreprise. La direction peut s'avérer réticente à la mise en place du TTR, alors que les collaborateurs quant à eux seront enjoués par sa mise en place.
- ▶ **Difficultés techniques** : Cet exemple ne fait l'objet d'aucune difficulté technique.
- ▶ **Contraintes réglementaires** : Aucune contrainte réglementaire n'empêche les entreprises à mettre en place cet exemple.
- ▶ **Charge humaine** : La charge est faible, la validation avec la direction est l'unique phase qui demande plus d'engagements aux porteurs de l'initiative.
- ▶ **Niveau d'innovation** : La mise en place de cet exemple en entreprise est innovant pour les salariés, et peu commun chez les entreprises en France.

Difficulté estimée : ★★



« L'initiative des TTR provient des salariés. C'est aussi ça qui me plaît, elle vient contribuer à notre marque employeur. »

Mehdi Dziri, Directeur Général d'Ubiq



Pour en savoir plus :
[Ubiq créé le TTR](#)

Pour aller plus loin :
 Voir Transport (Action 18)

