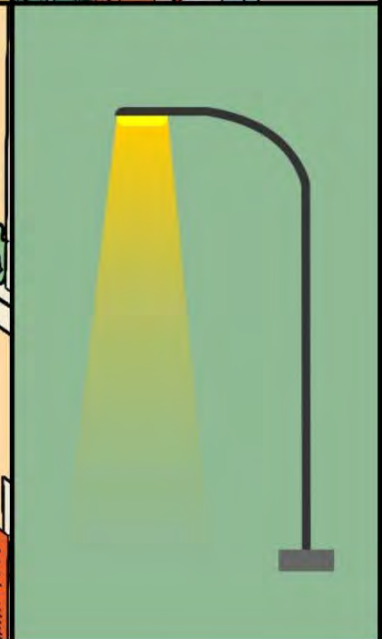


BILAN DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DE PARIS

Édition 2023

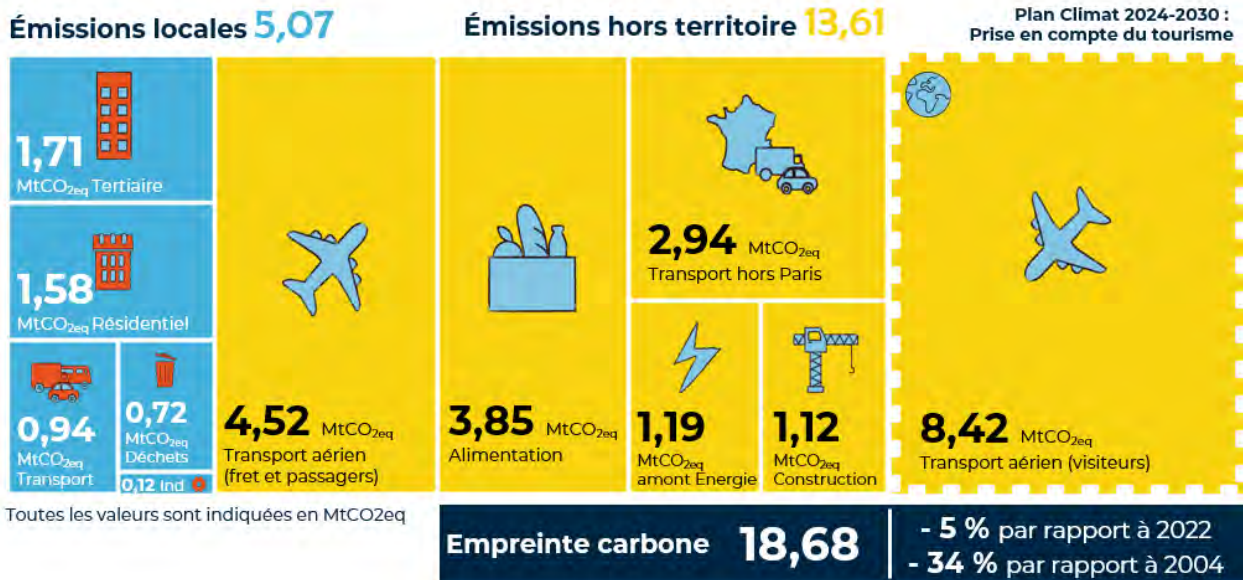


SOMMAIRE

- p. 3** | Bilan des émissions de gaz à effet de serre de Paris en 2023
- p. 4** | Focus sur les émissions locales
- p. 10** | Focus sur les émissions « importées »
- p. 15** | Mise en perspective des résultats 2023 par rapport à la trajectoire de neutralité

Bilan des émissions de gaz à effet de serre de Paris en 2023

L'empreinte carbone de Paris s'élève à **18,68 millions de tonnes de CO₂e** (MtCO₂eq) en 2023, soit **une baisse de 34 %** par rapport à 2004 et de 5% par rapport à 2022. La présente synthèse met en avant les chiffres et enseignements clés du bilan des émissions de gaz à effet de serre de Paris pour l'année 2023¹ (un rapport complet est disponible sur paris.fr).



En 2023, pour la première fois, les émissions liées au transport aérien des visiteurs venant à Paris ont été estimées (non comptabilisées dans l'empreinte carbone) : elles sont considérables, 8,42 MtCO₂eq, soit environ deux et demi fois plus que les émissions liées au transport aérien des Parisiens.

s'inscrit dans une **logique de périmètre de responsabilité** des émissions.

Paris distingue deux périmètres dans ses bilans :

- ▶ **Les émissions locales** : les émissions directes liées à la consommation énergétique des bâtiments, aux transports intra-muros et à la gestion des déchets, dans une **logique de périmètre géographique**
- ▶ **L'empreinte carbone** : la somme des émissions locales **et** celles générées hors du territoire, dites aussi « importées », comme les émissions liées aux avions utilisés par les Parisiens et le fret, à l'alimentation, à l'énergie grise des produits consommés, ou encore aux transports dépassant les limites administratives. Ceci

¹ Toutes les données ont pour date le 31/12/2023. Les facteurs d'émission utilisés sont répertoriés dans la [Base Empreinte](#) nationale. Il a été réalisé par les services agréés de la Ville de Paris, avec une contribution d'Airparif pour la partie transport routier. L'année 2023 a été marquée par d'importants changements méthodologiques¹ qui influent sur la répartition et le poids de chaque secteur. Ce bilan 2023 a été certifié par un organisme externe.

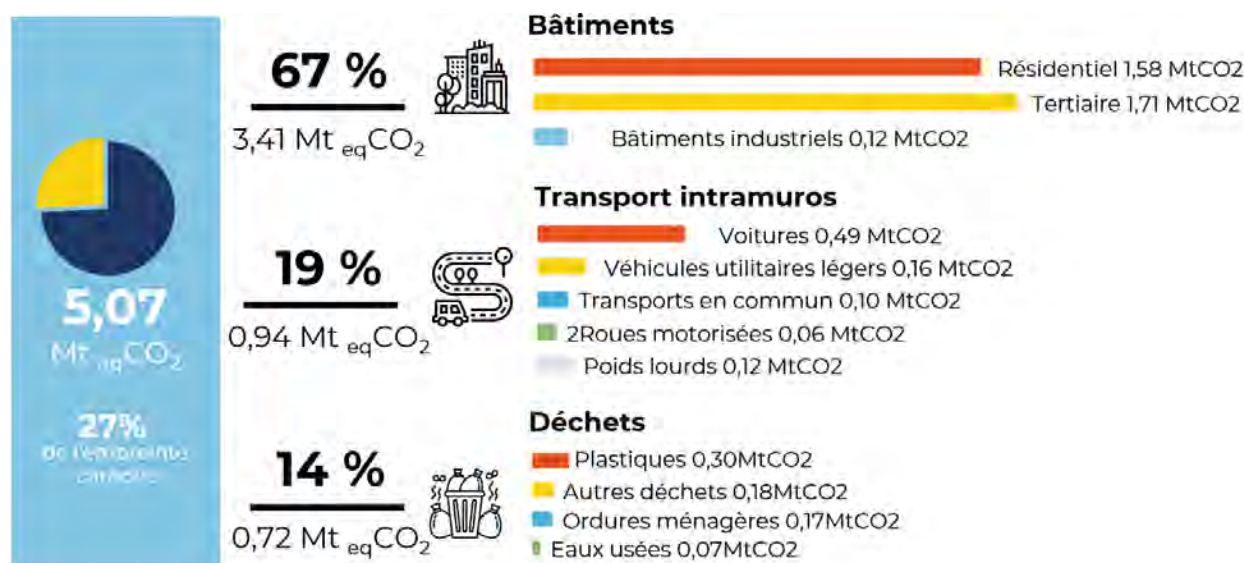
Émissions par habitant

Paris est l'une des rares villes au monde à intégrer cette notion d'empreinte carbone dans ses bilans. Ramené par habitant, **l'empreinte carbone est de 8,9 tonnes par Parisien.ne** et spécifiquement **sur le périmètre des émissions locales de 2,5 tCO₂eq par Parisien.ne** en

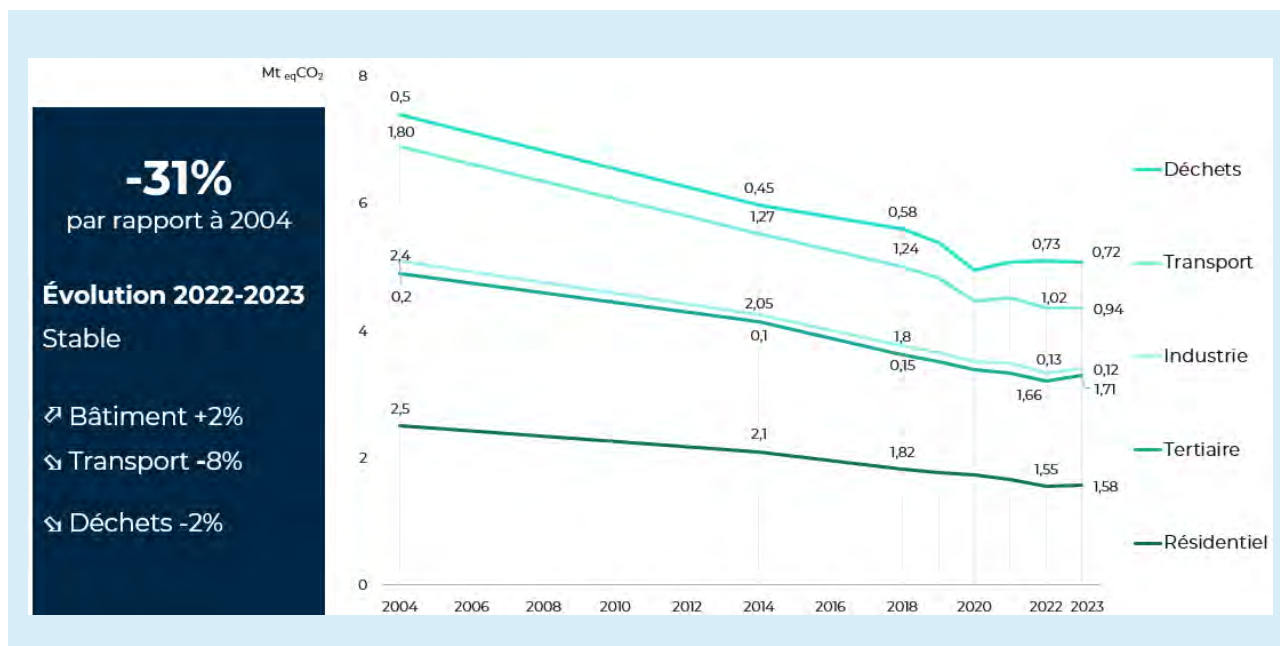
2023, soit moins que celle d'un Londonien ou d'un Milanais (respectivement 2,9 et 2,7 tCO₂eq par habitant) mais supérieure à celle d'un Stockholmois (1,14 tCO₂eq par habitant, le plus faible ratio d'Europe).

Focus sur les émissions locales

Les **émissions locales à Paris** sont estimées à **5,07 MtCO₂eq**, soit **plus d'un quart de l'empreinte carbone** du territoire. Si leur part est relative dans l'empreinte carbone globale, ce sont sur ces émissions que la collectivité a le plus de leviers en termes de politiques publiques pour agir.



Les émissions locales de GES ont **baissé de 31 % depuis 2004**, grâce à une **réduction continue sur l'ensemble des secteurs**. Pour autant, elles connaissent un ralentissement de leur réduction ces dernières années, et les émissions locales sont restées **stables entre 2022 et 2023**. **Deux facteurs expliquent ceci**.



D'une part, on observe un décrochage dans la baisse des émissions du bâti parisien, qui augmentent même légèrement entre 2022 et 2023. D'autre part, on observe une augmentation

s'explique par de fortes évolutions méthodologiques² et ne reflètent pas une dégradation des pratiques.

Le bâtiment : un rythme de décarbonation en retrait

Le **bâtiment** constitue le **premier poste d'émissions** de GES dans Paris, principalement liée à la combustion d'énergie pour le chauffage des bâtiments résidentiels, tertiaires et de industriels.

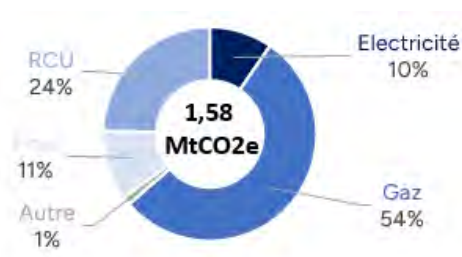
Émissions du secteur résidentiel

En 2023, les **émissions du secteur résidentiel** atteignent **1,58 MtCO₂eq**, soit **31 % des émissions locales**, pour une consommation énergétique totale de 11,3 TWh.

Les répartitions en consommation énergétique et en émissions de GES illustrent l'impact différencié des énergies : les énergies fossiles (gaz et fioul) restent très émettrices, tandis que l'électricité (largement décarbonée en France) contribue faiblement aux émissions.

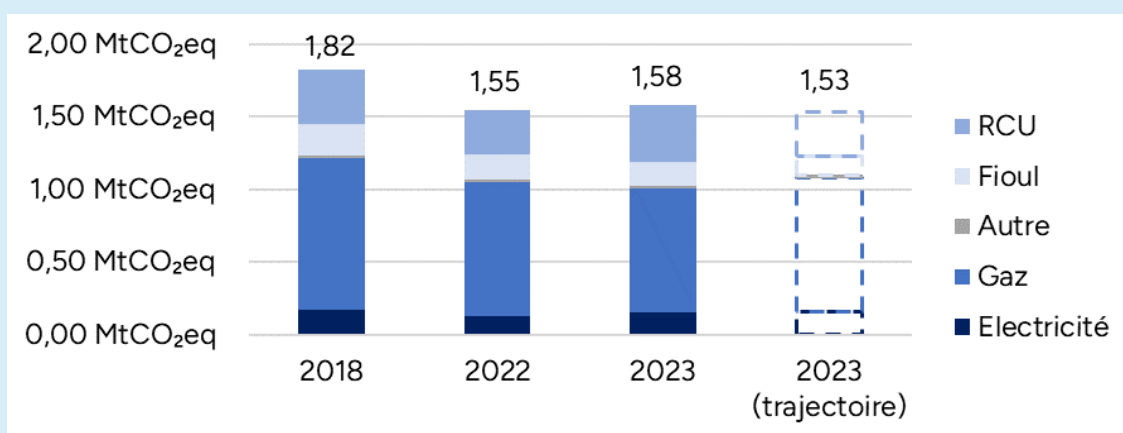
²² Evolutions méthodologiques opérées en 2022 modifiant le périmètre et la méthode de comptabilité utilisée en 2004

Les **émissions du secteur résidentiel** ont **baissé de 34 % entre 2004 et 2023** et de 13 % entre 2018 et 2023. Cette baisse s'explique principalement par la sortie progressive du fioul, la montée en puissance du réseau de chaleur urbain (RCU) et les rénovations énergétiques engagées. La **légère hausse des émissions entre 2022 et 2023**, malgré une baisse des consommations, s'explique par 3 facteurs : un mix énergétique encore trop carboné (trop de gaz et fioul), un contenu carbone du réseau de chaleur urbain (RCU) défavorable en 2023³ ; enfin un rythme de rénovation encore insuffisant⁴.

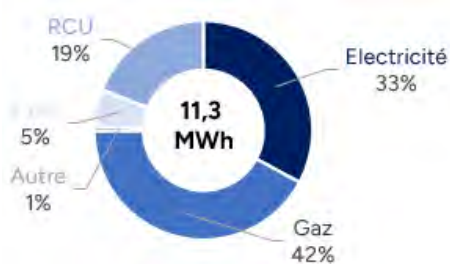


Émissions de gaz à effet de serre du résidentiel en 2023

La **trajectoire bas-carbone** cible pour 2023 **1,53 MtCO₂eq**, **légèrement en dessous du niveau réel de 1,58 MtCO₂eq**. Il est donc nécessaire de renforcer les efforts actuels, en agissant sur les consommations d'énergie, notamment à travers la rénovation des bâtiments et les pratiques de sobriété.



Évolution des émissions de gaz à effet de serre du résidentiel entre 2018 et 2023



Consommation énergétique du résidentiel en 2023

Émissions du secteur tertiaire

En 2023, les **émissions du secteur résidentiel** atteignent **1,58 MtCO₂eq**, soit **31 % des émissions locales**, pour

³³ Des grèves ont eu lieu au SYCTOM en 2023, réduisant ainsi la production de vapeur issue de l'incinération des déchets, qui a été compensée par l'achat de gaz

⁴ En 2023, 932 copropriétés ont été accompagnées dans le programme Eco-Rénovons Paris et 5 083 logements sociaux ont été rénovés : ces chiffres montrent une dynamique positive qui doit être accentuée pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

une consommation énergétique totale de 11,3 TWh.

Les répartitions en consommation énergétique et en émissions de GES illustrent l'impact différencié des énergies : les énergies fossiles (gaz et fioul) restent très émettrices, tandis que l'électricité (largement décarbonée en France) contribue faiblement aux émissions.

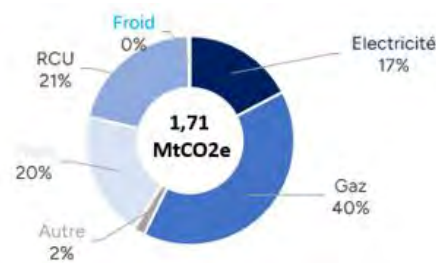
En 2023, les émissions de ce secteur atteignent **1,71 MtCO₂eq**, soit **34 % des émissions locales**, pour une consommation énergétique totale de 14,9 TWh.

Ces émissions proviennent majoritairement des consommations de gaz, d'électricité, de chaleur et de fioul. Le tertiaire se distingue par une place importante de l'électricité, notamment pour les usages bureautiques, informatiques et la climatisation et par une consommation moindre de gaz naturel.

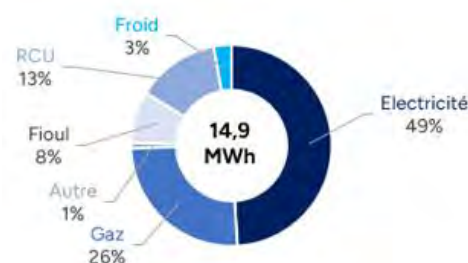
Les émissions du secteur tertiaire ont baissé de 27 % entre 2004 et 2023, et de 5 % entre 2018 et 2023, grâce à plusieurs dynamiques : la montée des réglementations nationales, l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc tertiaire et la décarbonation des réseaux d'énergie.

La **légère hausse des émissions entre 2022 et 2023**, malgré une baisse des consommations, s'explique en partie par les mêmes raisons que le secteur résidentiel (mix énergétique encore trop carboné, contenu carbone du RCU défavorable comme vu précédemment). S'ajoute un rythme de rénovation en retrait dans le secteur tertiaire, expliquée par différents freins selon une publication d'I4CE⁵ : temps de retour sur investissement des

entreprises (ou foncières propriétaires) à investir, effet limité de la réglementation actuelle avec un décret tertiaire peu incitatif et un contrôle peu effectif.

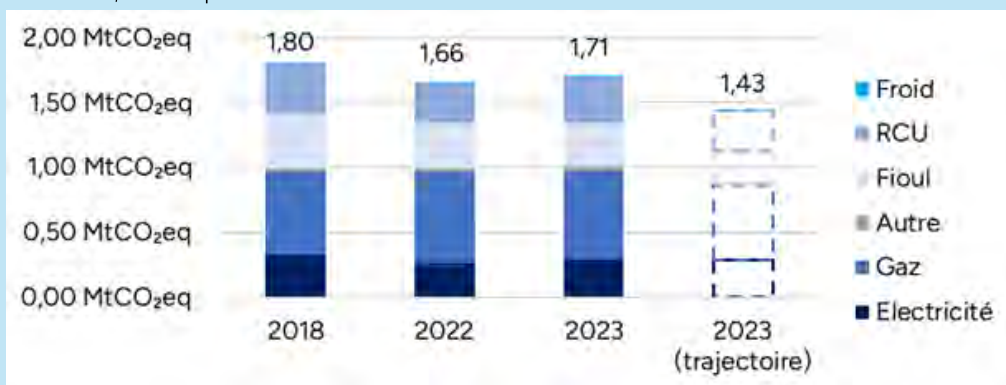


Émissions de gaz à effet de serre du secteur tertiaire en 2023



Consommation énergétique du secteur tertiaire en 2023

La **trajectoire bas-carbone** donne pour 2023 **une cible de 1,43 MtCO₂eq** soit **un écart de +0,28 MtCO₂eq** par rapport au réel, écart qui s'accroît ces dernières années.



Évolution des émissions de gaz à effet de serre du résidentiel entre 2018 et 2023

travaux de rénovations énergétiques trop long pour inciter les

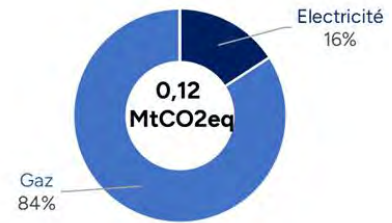
⁵⁵ [Annexe de la publication d'I4CE : "Financement de la transition : quelles marges de manœuvre autour du besoin de financement public"](#), mise en ligne le 6/11/2024

Émissions de l'industrie

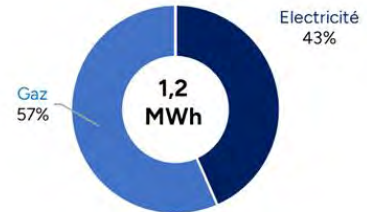
En **2023**, les émissions de ce secteur atteignent **0,12 MtCO₂eq**, soit **2 % des émissions locales** (5,08 MtCO₂eq), pour une consommation énergétique totale de 1,2 MWh.

Ces émissions sont liées aux consommations énergétiques des activités industrielles à Paris, essentiellement pour la production et la distribution d'énergie par les réseaux urbains de chaleur et de froid. Elles proviennent exclusivement des consommations de gaz et d'électricité.

Les émissions industrielles sont en **légère hausse de 17 % depuis 2004**, évolution qui reflète des changements méthodologiques, les émissions du secteur restant globalement stables à périmètre constant.

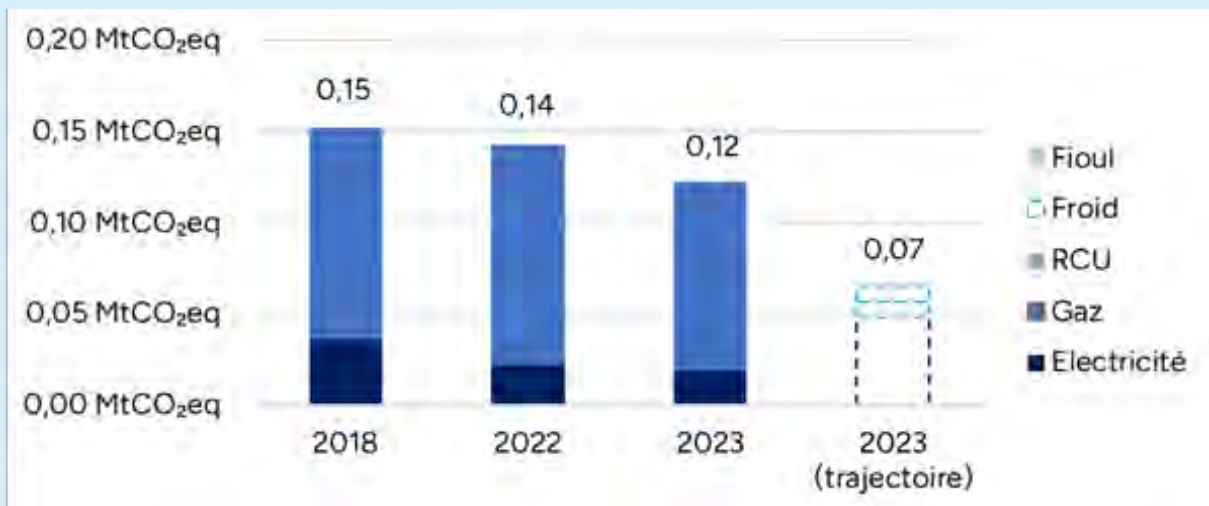


Emissions de GES de l'industrie en 2023



Consommation énergétique de l'industrie en 2023

La trajectoire de décarbonation ciblait **0,07 MtCO₂eq**, en 2023, soit **50 %** de moins que la situation réelle constatée, ce qui est là aussi le reflet des évolutions méthodologiques.

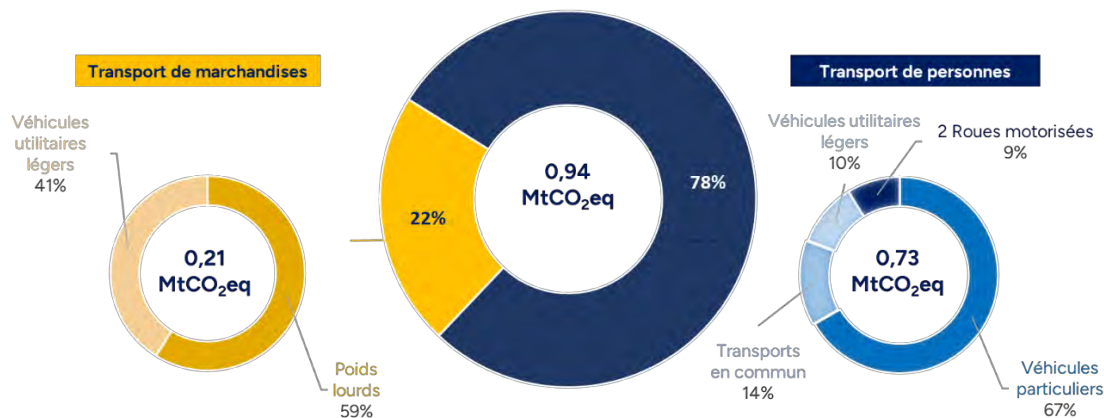


Évolution des émissions de gaz à effet de serre de l'industrie entre 2018 et 2023

Transport dans Paris : une baisse du trafic qui se confirme

En 2023, les émissions du secteur des transports à Paris s'élèvent à **0,94 MtCO₂eq**, soit **près d'un cinquième des émissions locales**, avec :

- 78 % des émissions liées au transport de personnes, dont une majorité liée aux voitures
- 22 % des émissions liées au transport de marchandises, dont une majorité liée aux poids lourds.



Émissions de gaz à effet de serre du transport dans Paris 2023

Entre 2004 et 2023, le secteur du transport dans Paris a connu une **baisse globale significative de 48 % de ses émissions**.

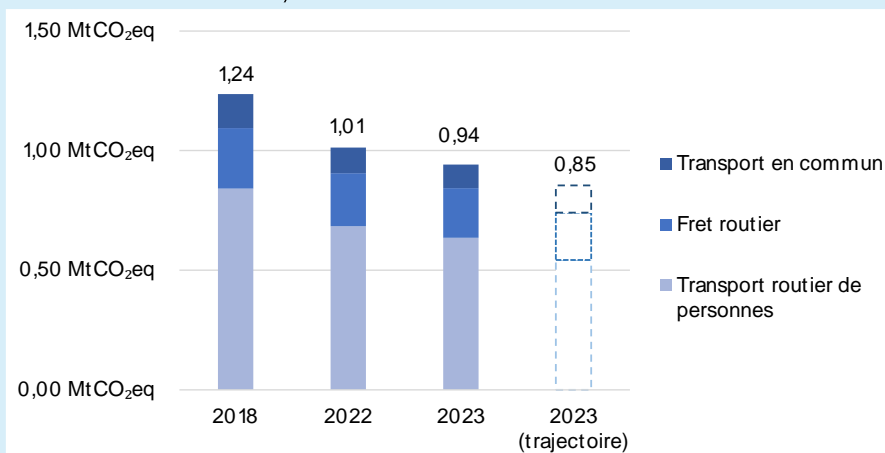
La baisse est particulièrement importante pour les émissions liées au transport de personnes (-50 %), conséquence directe de la baisse du trafic routier dans Paris sur cette période (-33 %), mettant en lumière les efforts massifs pour réduire le trafic motorisé dans Paris en faveur de déplacements actifs et piétons.

Entre 2018 et 2023, les émissions liées au transport dans Paris ont **baissé de 24 %**, avec respectivement :

- ▶ une baisse de 24 % du transport routier de personnes
- ▶ Une baisse de 18 % pour le transport de marchandises
- ▶ Une baisse de 30 % pour le transport en commun.

La **trajectoire bas-carbone** fixe pour 2023 une **cible de 0,85 MtCO₂eq**, soit **près de 0,1 MtCO₂eq de moins que la réalité**, ce qui demeure un résultat positif.

Les perspectives sont également optimistes, puisque la politique de restriction de la voiture en ville se poursuit après 2023 (transformation du boulevard périphérique, instauration de la zone à trafic limité dans le centre de Paris, renforcement de l'offre de transport en commun avec le prolongement du tramway T3B, nouvelles voies de bus..).



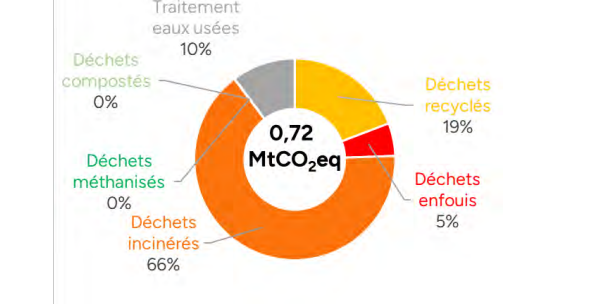
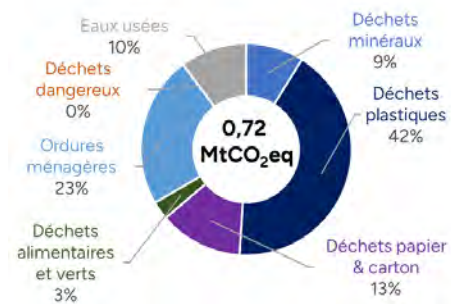
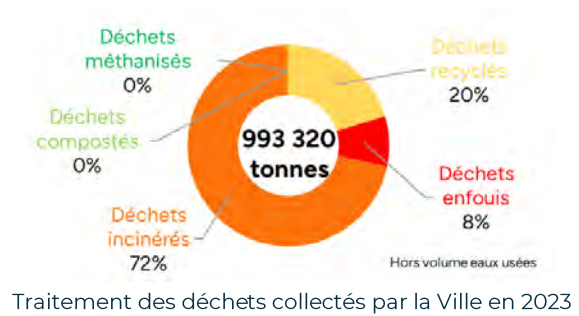
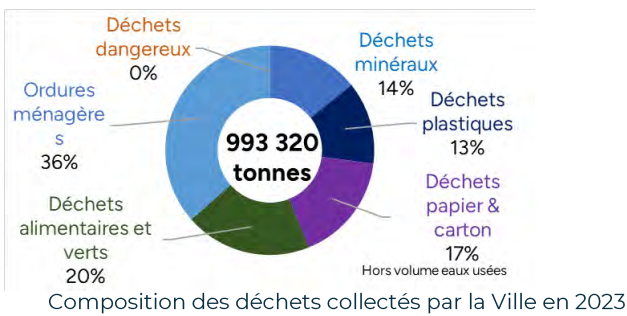
Évolution des émissions de gaz à effet de serre du transport dans Paris entre 2018 et 2023

Déchets : produire moins et mieux gérer

Le **secteur des déchets**, troisième poste d'émissions, compte **0,72 MtCO₂eq**, soit **14 % des émissions locales** en 2023 (contre 7 % en 2004, 11 % en 2018). A la faveur de la baisse tendancielle ces dernières années des émissions du transport intramuros, le secteur du déchet représente une part de plus en plus importante dans les émissions locales.

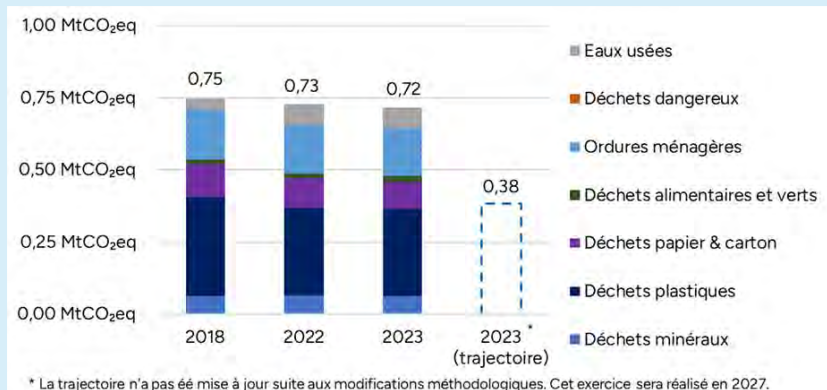
L'analyse par type de déchets et de traitement révèle des écarts significatifs :

- ▶ les plastiques représentent 13 % du volume, mais 42 % des émissions en raison de leur forte teneur en carbone et des procédés de traitement énergivore, ils sont donc un sujet prioritaire
- ▶ l'incinération reste la filière dominante pour le traitement (72 % du volume de déchets et 66 % des émissions de GES); cette incinération permet également de produire de la chaleur qui alimente le réseau de chauffage urbain.



Sur le long terme, les émissions liées aux déchets semblent avoir augmenté, alors même que les tonnages collectés ont diminué. Cette hausse apparente ne traduit pas une dégradation des pratiques, mais résulte de **changements méthodologiques** dans le calcul des émissions de GES.

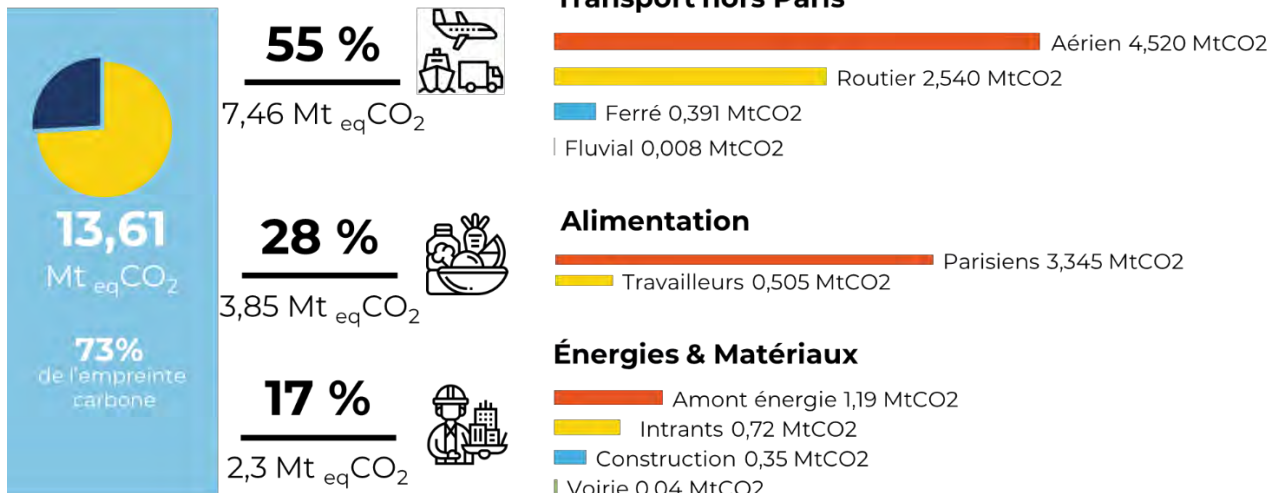
La **trajectoire bas-carbone** fixe pour **2023 un objectif de 0,38 MtCO₂eq** soit **moitié moins que la situation réelle**. Cet écart souligne la nécessité d'actualiser la trajectoire pour intégrer les évolutions méthodologiques pour ce secteur.



Évolution des émissions de gaz à effet de serre des déchets entre 2018 et 2023

Focus sur les émissions « importées »

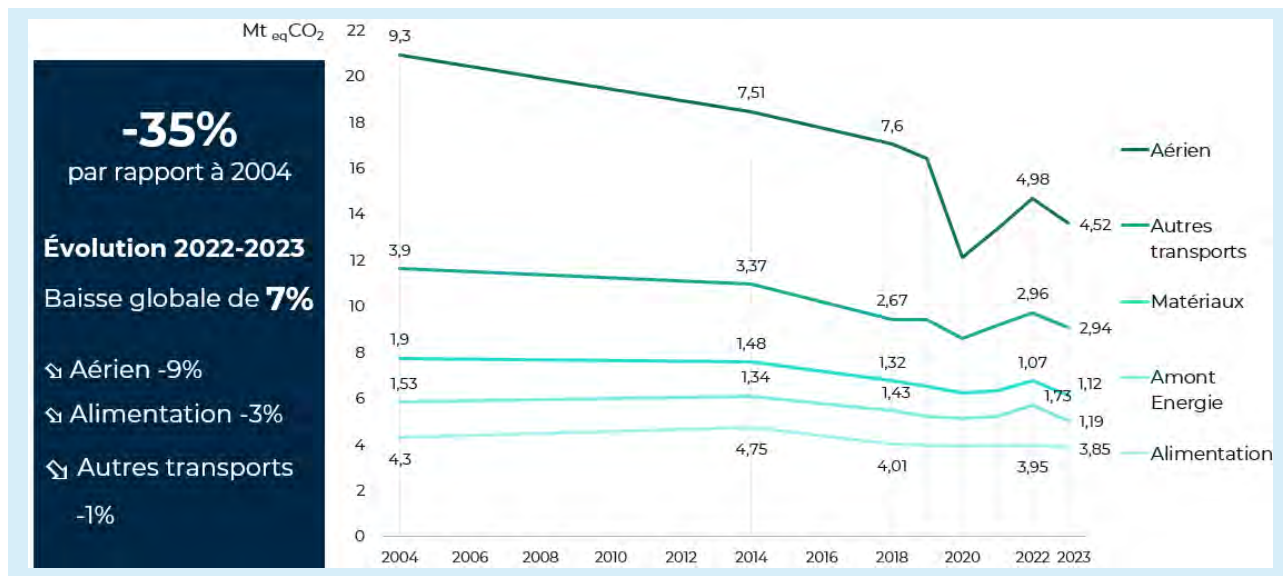
Les **émissions importées** comportent l'ensemble des émissions générées en dehors de Paris, mais liées à l'activité du territoire parisien et de ses habitants. Elles sont estimées à **13,61 MtCO₂eq**, ce qui signifie que **trois quarts des émissions générées par Paris le sont à l'extérieur** de son territoire.



Les émissions importées ont connu une **baisse significative de 35 % par rapport à 2004**.

De manière visuelle, l'**impact de la crise sanitaire** est notoire, en particulier sur le secteur aérien et celui des transports. Suite à la reprise de l'activité entre 2020 et 2022, on assiste depuis 2022 à une nouvelle tendance à la baisse des émissions qui semble s'amorcer.

La baisse observée de 7 % entre 2022 et 2023 doit être nuancée : elle s'explique essentiellement par une évolution des facteurs d'émission sur l'aérien, opérée pour tenir compte des progrès techniques du secteur.



Le transport hors Paris: des émissions en baisse, grâce aux progrès techniques de l'aérien et à la réduction du trafic routier

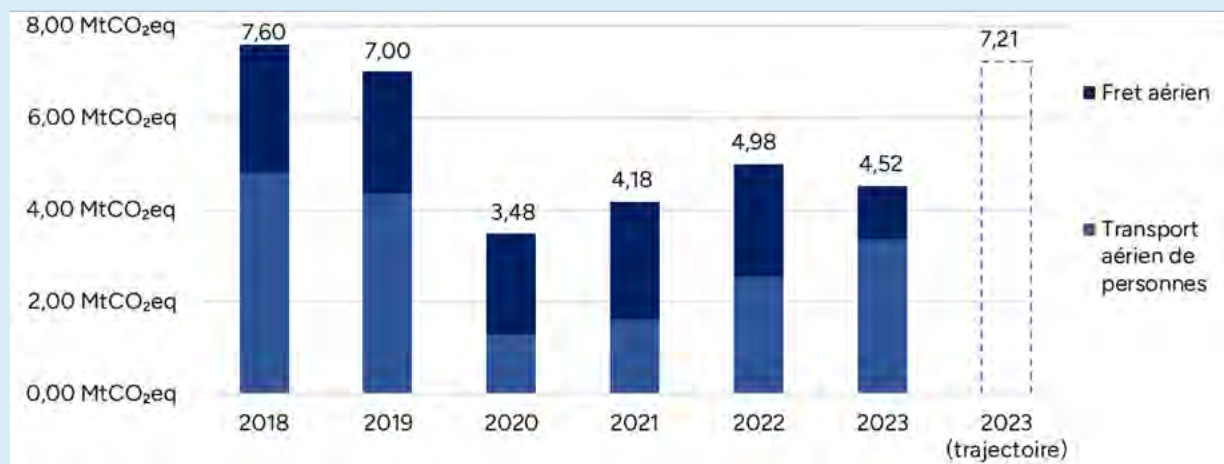
Le secteur du transport hors Paris rassemble le transport des personnes et des marchandises, qui ont lieu en dehors de Paris mais sont directement liés à l'activité du territoire et de ses habitants. Il pèse pour plus de la moitié des émissions importées et **7,46 MtCO₂eq**, portée en grande majorité par le transport aérien puis le transport routier, de manière marginale par le ferré et le fluvial.

Émissions du transport aérien

Le **transport aérien** comprend les émissions des vols des Parisiens et des marchandises, en provenance et à destination des deux aéroports desservant la capitale. Ces émissions représentent **4,52 MtCO₂eq**, dont les $\frac{3}{4}$ sont liés aux déplacements en avion des Parisien.nes, et un quart au fret.

Les émissions du secteur aérien ont baissé de 52 % entre 2004 et 2023, et de 40 % entre 2018 et 2023. Cette réduction significative s'explique par une **baisse importante des facteurs d'émission** de l'aérien, qui ont été mis à jour pour tenir compte des améliorations technologiques. L'analyse est plus nuancée si on s'intéresse au volume du trafic aérien, en particulier au transport aérien de résidents : après la chute des années Covid, les Parisien.nes reprennent largement l'avion, avec un nombre de passagers en 2023 qui retrouve son niveau pré Covid.

La **trajectoire bas-carbone** fixe pour 2023 un **volume d'émission largement supérieur aux émissions constatées**. Cet écart explique par les évolutions des facteurs d'émissions qui n'avaient pu être anticipés et pris en compte lors de l'élaboration de la trajectoire.

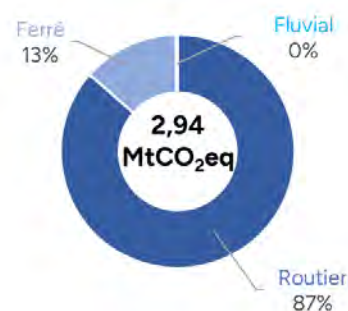


Évolution des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien entre 2018 et 2023

Émissions des autres transports hors Paris

Ces émissions concernent le transport de personnes et de marchandises pour les secteurs routier, ferré et fluvial. L'ensemble s'élève à **2,94 MtCO₂eq en 2023**, avec une forte prépondérance du secteur routier.

Les émissions de GES des transports routier, ferré et fluvial hors Paris, ont **diminué de 25 % entre 2004 et 2023** et **augmenté de 9 % entre 2018 et 2023**.



Emissions des transports hors Paris en 2023

Cette hausse récente résulte de tendances 2018-2023 divergentes :

- ▶ Une légère hausse de 1 % des émissions du secteur routier, avec des tendances opposées :
 - baisse de 67 % des émissions du transport de personnes, en lien avec la baisse de 66 % du trafic
 - hausse de 8 % des émissions du fret routier, en particulier du fret longue distance (+33 %)

- ▶ Une augmentation de 60 % des émissions du secteur ferroviaire, lié essentiellement à une augmentation du facteur d'émissions du RER en 2023.
- ▶ Une baisse de 31 % des émissions du secteur fluvial, en lien avec une baisse de 27 % du volume de fret et ce, alors même qu'une tonne acheminée en fluvial émet 5 fois moins que le fret routier.

La **trajectoire bas-carbone** fixe pour 2023 un **objectif de 0,26 MtCO₂eq**, nettement moins que les émissions observées. Les hypothèses de trafic prises lors de l'élaboration de la trajectoire en 2018 s'avèrent aujourd'hui fortement éloignées de la réalité.



Évolution des émissions de gaz à effet de serre des transports hors Paris entre 2018 et 2023

L'alimentation : vers une consommation plus responsable

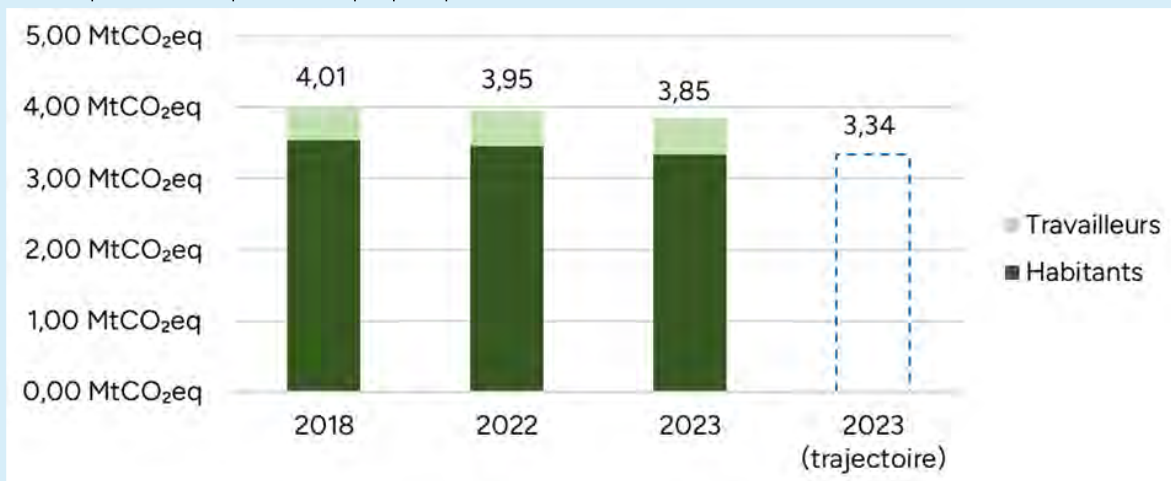
L'alimentation, second poste d'émissions importées (28 %), regroupe l'ensemble des émissions liées à la consommation de repas, par les Parisiens et par les travailleurs venant à Paris. En **2023, les émissions liées à l'alimentation** s'élèvent à **3,85 MtCO₂eq** avec près de 5,8 millions de repas consommés chaque jour.

Les émissions liées à l'alimentation ont baissé de 10 % entre 2004 et 2023 et de 4 % entre 2018 et 2023. Cette diminution s'explique par la prise en compte croissante des enjeux alimentaires dans les politiques environnementales et de santé publique, par le renforcement des actions de lutte contre le gaspillage alimentaire, et plus largement, par l'évolution des pratiques de consommation, portées notamment par la Stratégie Alimentation Durable de la Ville. Elle s'inscrit aussi dans un contexte de baisse de la population parisienne qui réduit mécaniquement une partie des consommations sur le territoire.

Le facteur d'émission de l'alimentation utilisé est spécifique à Paris. Il intègre les singularités des comportements alimentaires parisiens : une alimentation moins carnée mais une part des plats préparés plus importante qu'au niveau national.

Ce facteur d'émission a été élaboré en 2018 et mériterait d'être actualisé afin de prendre en compte les évolutions récentes des pratiques alimentaires des Parisiens.

La **trajectoire fixée pour 2023** prévoyait un **niveau d'émissions inférieur de 15 % au niveau observé**. Cet écart pourrait en partie s'expliquer par la nécessité d'actualiser le facteur d'émission.



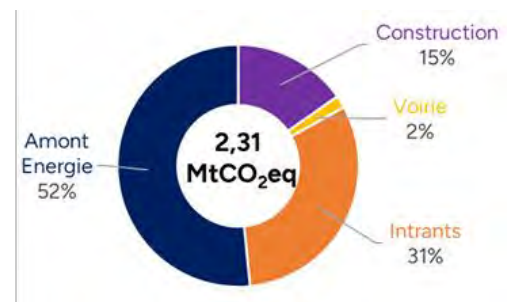
Évolution des émissions de gaz à effet de serre de l'alimentation entre 2018 et 2023

Énergies et matériaux : produire moins et plus local

Le secteur "énergies et matériaux" regroupent les émissions liées aux importations de biens, matériaux et d'énergie dans la capitale. En **2023**, ces **émissions** atteignent **2,31 MtCO₂eq**.

Elles sont composées de :

- ▶ « **l'amont de l'énergie** » = les émissions liées à la production et l'acheminement de l'énergie consommée à Paris
- ▶ **Les intrants** = les matières premières utilisées pour la fabrication des biens consommés par les Parisien.nes (estimés à partir des données de déchets)
- ▶ **La construction et la voirie** = les émissions générées par la construction ou la rénovation lourde de bâtiments, et des travaux sur voirie

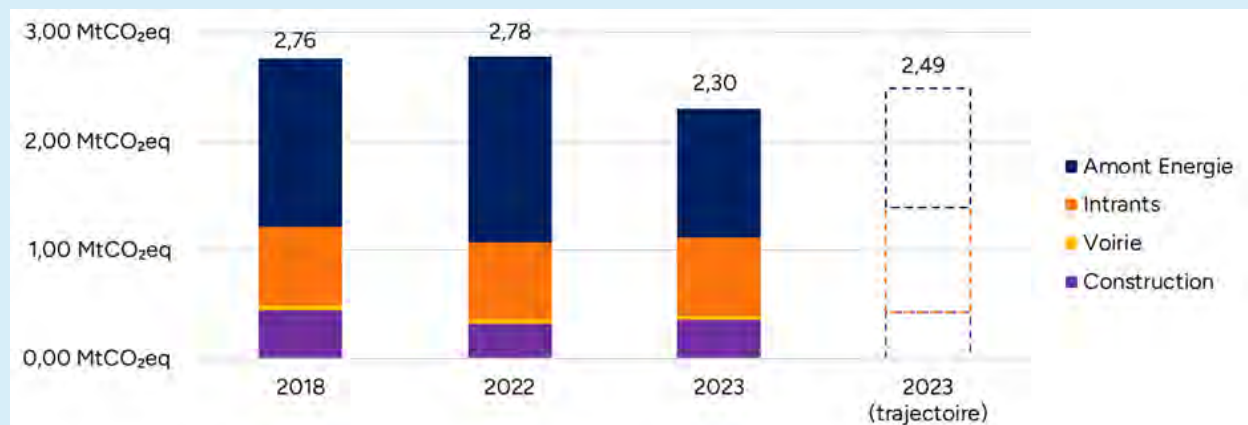


Émissions de gaz à effet de serre des énergies et matériaux 2023

L'ensemble des émissions a **baissé de 33 % entre 2004 et 2023** et de **16 % entre 2018 et 2023**, grâce à :

- ▶ L'accélération de la transition énergétique et l'amélioration du mix énergétique du chauffage (sortie du fioul, obligations de rénovation énergétique, exigences de sobriété).
- ▶ La diminution des volumes de matériaux mobilisés dans les secteurs de la construction et de la voirie ainsi que la progression des matériaux bas carbone et du réemploi à l'échelle du territoire
- ▶ La réduction des flux de plastiques et de métaux, diminuant les émissions des intrants

Pour l'ensemble de ces émissions, la **trajectoire fixée pour 2023 est respectée**.



Évolution des émissions de gaz à effet de serre des énergies et matériaux entre 2018 et 2023

Mise en perspective des résultats 2023 par rapport à la trajectoire de neutralité

Les résultats du bilan carbone 2023 sont à mettre en perspective de la trajectoire de neutralité à 2050 et des objectifs intermédiaires de 2030 : on observe un respect de la trajectoire sur l'empreinte carbone du territoire mais un décrochage de la trajectoire en ce qui concerne les émissions locales.

Sur la voie de la neutralité carbone

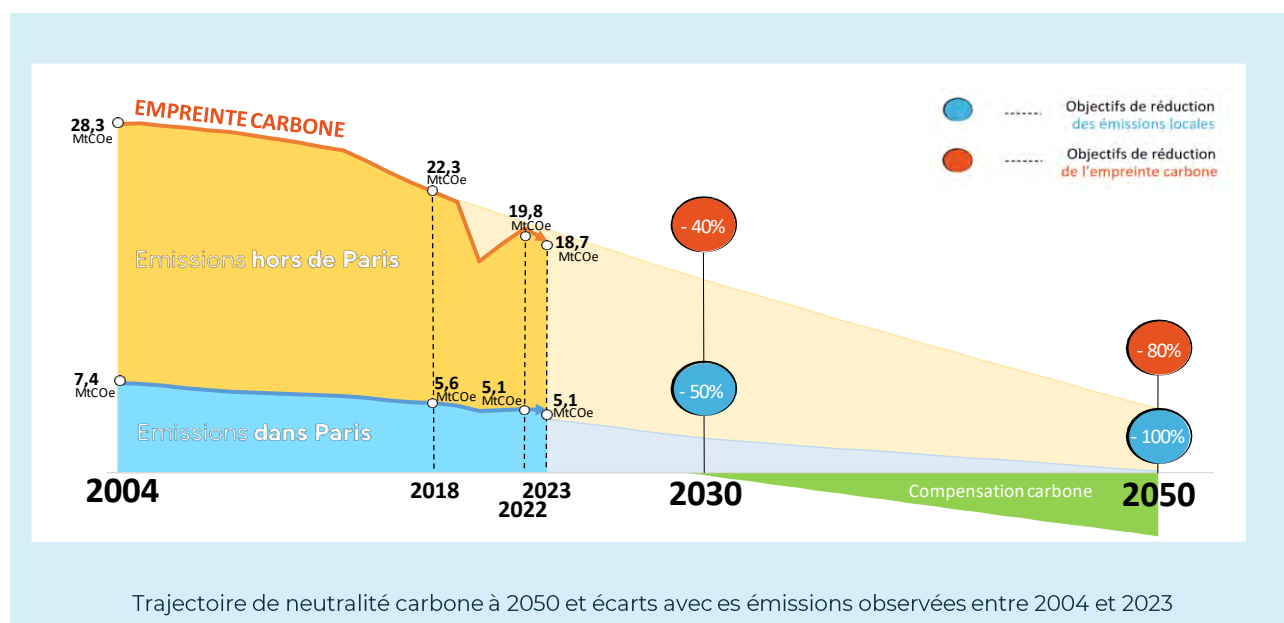
La **réduction des émissions de gaz à effet de serre** est le **principal enjeu porté par le Plan Climat**, qui comporte des objectifs chiffrés, en cohérence avec l'Accord de Paris de 2015 :

- ▶ Emissions locales : Réduire de 50 % par rapport à 2004 en 2030 et atteindre 0 émission à 2050
- ▶ Empreinte carbone totale : Réduire de 40 % par rapport à 2004 en 2030 et de 80 % en 2050. Compenser les 20 % d'émissions restantes en privilégiant les projets de séquestration locaux.

L'engagement porté par le Plan Climat se traduit par l'adoption d'une trajectoire de neutralité carbone à 2050, qui a été élaborée en 2018 en se basant sur les scénarios nationaux et sectoriels (ADEME, SNBC2,...). Il conviendrait d'actualiser cette trajectoire en 2027, afin de prendre en compte les nouveaux documents structurants (SNBC3 au niveau national, schéma directeur des énergies au niveau municipal).

La tendance en termes d'émissions peut être analysée au regard de la trajectoire couplée aux objectifs d'atténuation du Plan Climat 2024-2030 à travers la courbe ci-dessous, qui met en évidence les réductions significatives d'émissions sur les 20 dernières années, mais également les efforts conséquents à fournir pour atteindre les objectifs.

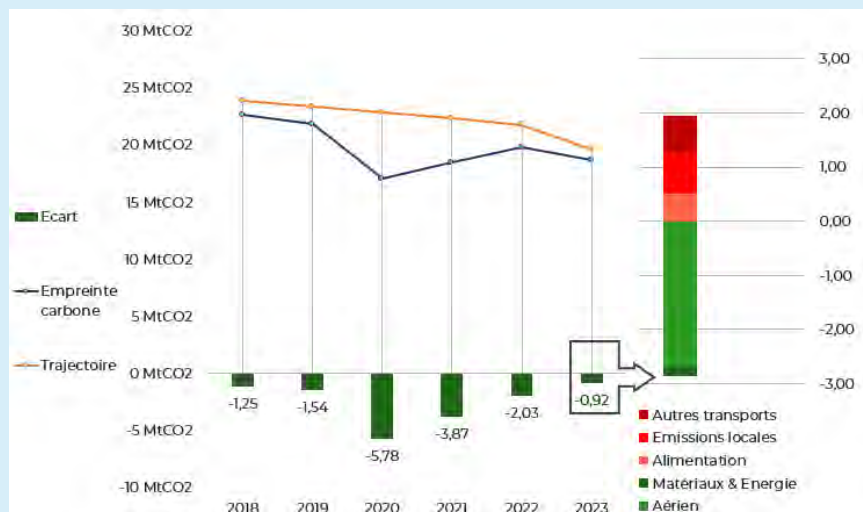
Le respect de cette trajectoire à Paris dépend de la mobilisation conjointe des pouvoirs publics, à toutes les échelles (européenne, nationale, régionale, métropolitaine et municipale), des acteurs économiques et des habitants.



Le respect de la trajectoire sur l'empreinte carbone du territoire

Le **focus sur l'évolution 2018-2023 de l'empreinte carbone** met en évidence un **respect de la trajectoire**, avec un écart significatif lors de la crise sanitaire de 2020 puis un rapprochement entre la trajectoire et le réalisé.

En **2023**, le bilan carbone présente des **émissions inférieures de 0,92 MtCO₂eq par rapport aux prévisions** de la trajectoire, expliquées à droite du schéma par les secteurs :



Écart entre la trajectoire et les émissions observées entre 2018 et 2023
Périmètre de l'empreinte carbone

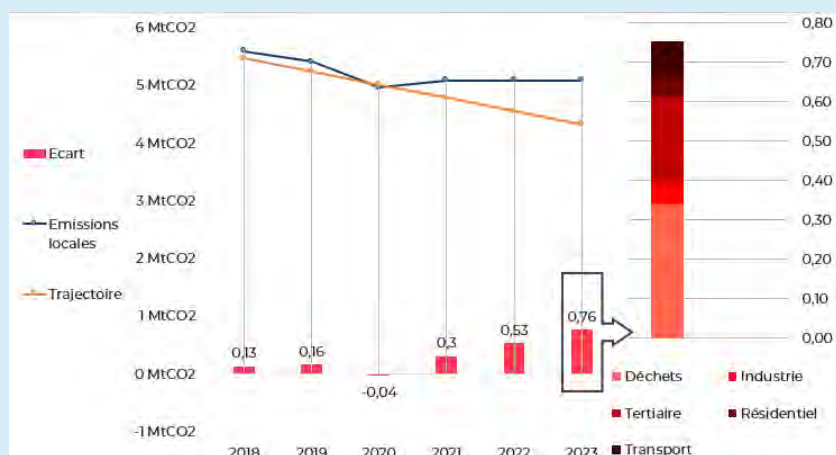
En vert : secteurs avec des émissions inférieures, significatives dans le secteur aérien

En rouge : secteurs avec des émissions dépassant les prévisions de la trajectoire, à savoir les émissions locales, l'alimentation et les transports hors Paris

Un décrochage des émissions locales au regard de la trajectoire

Le **focus sur l'évolution 2018-2023 des émissions locales** met en évidence un **décrochage par rapport à la trajectoire** de neutralité carbone, qui **s'accroît** depuis 2021.

En **2023**, le bilan carbone montre un « **dépassement** » de **0,76 MtCO₂eq par rapport aux prévisions** de la trajectoire, expliquées à droite du schéma par les secteurs :



Écart entre la trajectoire et les émissions observées entre 2018 et 2023
Périmètre des émissions locales

► l'écart significatif sur les déchets s'explique par une actualisation méthodologique

► l'écart sur le tertiaire contribue fortement au non-respect de la trajectoire, et dans une moindre mesure le résidentiel et les transports.

Une nécessaire accélération pour respecter les objectifs 2030

Pour respecter les objectifs en vigueur, efforts importants sont nécessaires. L'analyse du tendancier des dernières années (2021-2023) par rapport au chemin qu'il reste à parcourir pour atteindre les objectifs fixés par le Plan climat montre que **le rythme annuel de baisse des émissions devra s'accélérer fortement d'ici à 2030 dans plusieurs secteurs en émissions locales.**

Une accélération importante est nécessaire sur le secteur du tertiaire et dans une moindre mesure sur les déplacements pour respecter la trajectoire de décarbonation.

Pour les autres secteurs, le rythme doit être maintenu pour éviter tout effet rebond et décrochage des émissions concernées.

SECTEURS	Accélération attendue du rythme de baisse des émissions
Résidentiel	x1
Tertiaire	x10
Transport de personnes	x1,34
Logistique	x0,5

Évolution des baisses d'émissions par secteur pour respecter les objectifs du Plan Climat à 2030



Ville de Paris – Direction de la Transition Écologique et du Climat
Directrice de publication : Pauline Lavaud
Contact : Service de la planification écologique
Département Neutralité carbone
Raphaelle.BianRosa@paris.fr

Maquettage : Département Communication - DTEC
Publication : 1ère édition 2026