

Charte des déplacements LMBA

1 Introduction

Les scientifiques du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) sont unanimes pour dire que les activités humaines, sont la cause de l'augmentation de la concentration en CO₂ dans l'atmosphère, qui engendre un dérèglement climatique à l'échelle mondiale. Fort de ce constat, la France s'est engagée via les accords de Paris à limiter le réchauffement climatique nettement en dessous des 2°C par rapport aux niveaux préindustriels, ce qui nécessite de réduire les émissions de gaz à effet de serre rapidement et dans tous les secteurs afin d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

Aujourd'hui, la moyenne des émissions de CO₂ en France est de l'ordre de 10 tonnes par habitants et par an. La stratégie nationale bas carbone adoptée en France prévoit de diviser ce chiffre par 2 d'ici 2030 et par 6 d'ici 2050.

Alain Schuhl, directeur général délégué à la science du CNRS assure que « la recherche a son rôle à jouer, en proposant des solutions mais également en adoptant des pratiques compatibles avec cet objectif ». Conformément aux engagements pris par le CNRS, une grande partie des laboratoires de Mathématiques français dont le LMBA s'engage « à diminuer l'impact de la recherche française sur l'environnement, tout en conservant son excellence ».

Dans cette direction, les mesures suivantes ont été adoptées en Conseil de Laboratoire le 17 novembre 2023.

2 Engagements, préconisations

- Le laboratoire incite très fortement ses membres à ne prendre l'avion pour leurs missions, que lorsque le déplacement en train dépasse six heures ; cela exclut en particulier les trajets Brest-Paris.
- Il demande à ses membres d'organiser leurs déplacements intercontinentaux pour des séjours d'au moins cinq jours ouvrables.
- Les deux recommandations précédentes valent aussi pour nos invités.
- Le laboratoire encourage plus généralement les mobilités douces. Il s'engage à financer dans la limite du possible, un éventuel surcoût, du fait qu'un billet de train coûte plus cher qu'un billet d'avion, ou que l'allongement de la durée du voyage implique de rajouter des nuits d'hôtel.
- Afin d'évaluer l'impact carbone de ces déplacements, le laboratoire met en place un formulaire en ligne, permettant à chaque membre du labo, au moment du remplissage de son ordre de mission, de renseigner l'emprunte carbone de son déplacement. Pour ne stigmatiser personne, le formulaire est paramétré de façon à ce que chacun ait accès à son propre historique, et seule la direction à la totalité.
- Pour l'organisation de colloques, la minimisation des trajets polluants devra figurer parmi les critères pour le choix du lieu.

3 Comparatif train/avion/voiture

Les durées affichées sont celles indiquées par googlemap pour le 17 novembre 2023. Pour les trajets en avion, elles ne prennent en compte que le temps de vol. Le calcul des émissions de CO2 est emprunté au site du labo 1.5.

3.1 Trajet au départ de Brest : émissions de CO2 et durée du trajet

Destination	Train	Avion	Voiture
Paris	2kg 3h45	170kg 1h20	283kg 6h
Lyon	3kg 7h	243kg 1h30	429kg 9h30
Marseille	3kg 7h50	215kg 1h40	533kg 12h
Toulouse	3kg 11h	226kg 1h30	393kg 8h40
Strasbourg	3kg 6h30	309*kg 3h	505kg 11h

* 1 correspondance à Paris

3.2 Trajet au départ de Vannes : émissions de CO2 et durée du trajet

Pour les trajets en avion, le trajet Vannes-Nantes est supposé réalisé en train. Le bilan carbone de la correspondance gare de Nantes-aéroport est négligé.

Sources : Labo 1.5 et SNCF

Destination	Train	Avion	Voiture
Nantes	3kg 1h45	—	58kg 1h30
Paris	1kg 2h30	141kg 1h	225kg 4h50
Lyon	3kg 5h30	176kg 1h10	346kg 7h50
Marseille	4kg 6h30	227kg 1h30	447kg 10h
Toulouse	3kg 10h	162kg 1h30	312kg 6h50
Strasbourg	3kg 5h	231kg 1h30	441kg 9h20