

Réflexions autour de la problématique suivante :

« Quelles solutions pouvons-nous mettre en place au laboratoire pour réduire l'impact carbone des missions ? »



Objet :

Ce document présente les discussions qui se sont tenues à l'IAS lors du Café Vert du 13 mars 2024 autour de la problématique de l'impact carbone des missions.

Rédactrices : Manale Yousfi-Idrissi, apprentie QSE ; Clémence de Jabrun, référente DD



Sommaire

I.	Présentation du café vert du 13 mars 2024	3
II.	Synthèse des réponses	4
III.	Réponses des différents groupes (détails)	6



I. Présentation du café vert du 13 mars 2024

A l'IAS, nous avons mis en place un café vert, qui a lieu tous les mois. Lors du café vert du 13 mars 2024, nous nous sommes posés la question suivante :

Quelles solutions pouvons-nous mettre en place au laboratoire pour réduire l'impact carbone des missions ?

Nous avons monté des groupes, de maximum 6 personnes, chaque groupe a réfléchi à la question pendant une trentaine de minutes. Puis, un·e représentant·e de chaque groupe a présenté les réflexions de son groupe devant le reste des participants.

Les personnels représentés étaient des IT, des doctorant·e·s, des post-doc et quelques chercheur·euse·s.

Les groupes étaient répartis de la manière suivante (la distinction est faite entre IT, doctorant·e·s, post-doc, chercheur·euse·s) :

- Groupe 1 : 1 IT, 3 doc, 1 chercheur
- Groupe 2 : 3 IT, 1 doc, 1 chercheur
- Groupe 3 : 2 IT, 1 doc, 1 post doc

II. Synthèse des réponses

La liste ci-dessous synthétise les idées qui sont ressorties des discussions :

Gestion des missions :

- Étendre les trajets en train au-delà de 4 heures.
- Autoriser la première classe pour les longs trajets en train.
- Mettre à disposition sur l'intranet une procédure pour les demandes de devis de trains à l'étranger, afin de faciliter les réservations de train à l'étranger.
- Reconnaître le temps de trajet comme du temps de travail.
- Ajouter l'estimation des émissions carbone liées au trajet (avec Labo 1.5 ou autre outils) lors d'une demande de mission.

Optimisation des déplacements :

- Limiter les missions non essentielles et privilégier les déplacements uniquement lorsque nécessaire.
- Mutualiser les missions dans une même zone géographique.
- Mettre en place un arbre de décision pour les départs en mission.
- Limiter le nombre de personnes qui se rendent aux conférences / lancements / réunions techniques / intégrations / tests.
- Adapter le format des conférences aux trajets en trains.

Maîtrise des émissions carbone et sensibilisation :

- Établir des quotas carbonés individuels ou par équipe.
- Mettre en place un quota individuel dégressif en fonction de la carrière.
- Faire une affiche à l'IAS pour illustrer les consommations des différents modes de transport.

Difficultés à surmonter :

- Difficultés liées à la dimension internationale de la recherche et aux collaborations avec différents pays.
- Nécessité de déplacements pour les agents afin de se créer un réseau professionnel.
- Limites des réunions par visioconférence par rapport aux interactions en personne.
- L'avion est plus rapide et souvent moins cher, il est difficile pour les agents et les projets de favoriser le train.
- Les outils de gestion (Etamine, Notilus, Goelett) ne sont pas adaptés à la réservation de trajets en train à l'étranger ou de trains de nuit.
- Pression hiérarchique si quotas carbonés par équipes ?

III. Réponses des différents groupes (détails)

Les paragraphes ci-dessous ont été écrits à partir des notes prises pendant le café vert.

Groupe 1 :

Le Groupe 1 préconise des trajets en train pour les déplacements inférieurs à 8 heures, tout en suggérant l'accès à la première classe afin de pouvoir travailler plus facilement dans le train. Il propose également de simplifier la réservation de trains à l'étranger et de mettre à disposition, sur l'intranet, une procédure de demande de devis pour les trajets internationaux. En parallèle, il propose d'intégrer l'estimation du bilan carbone du trajet lors de la demande de mission, mettant ainsi l'accent sur la responsabilité environnementale de chaque déplacement.

Il suggère également de passer à un quota carbone par personne plutôt que par équipe. Il propose que ce quota carbone soit dégressif selon l'évolution de la carrière, permettant aux plus jeunes d'assister aux conférences pour développer leur réseau professionnel. La solution de permettre un transfert de 50% de son quota carbone à quelqu'un d'autre a été discutée, un risque de pression hiérarchique a été identifié. Il a ajouté que les règles administratives pour les départs en mission sont plus contraignantes au CNRS que dans d'autres organismes de recherche, et qu'il est nécessaire de les alléger.

De plus, le groupe propose de concevoir plusieurs scénarios de réduction, à l'image de l'IRAP.

Le groupe recommande la création d'un poster au laboratoire, mettant en avant les émissions des missions, illustrées avec des chiffres clés.

Question à remonter à Labo1.5 : Est-ce que le simulateur de mission prend en compte les émissions de CO₂ au décollage et à l'atterrissage ou seulement les émissions par kilomètres parcourus ?

Groupe 2 :

Le groupe a suggéré la création d'un arbre de décision pour orienter nos choix de déplacements.

Il a également proposé de réduire le nombre de missions, en priorisant celles qui sont essentielles et en limitant les déplacements non indispensables

Le Groupe 2 a recommandé d'établir des règles claires concernant les lancements auxquels les agents et projets assistent, pour limiter le nombre de participants et réduire notre empreinte environnementale. Il a aussi proposé d'instaurer des quotas différenciés selon les types de missions.

Il a aussi proposé l'instauration d'un quota carbone par agent. Cette mesure inciterait chacun à surveiller son propre impact. Chez Océan par exemple, il y a un outil de calcul des émissions individuelles et des sanctions sont prises en cas de dépassement des quotas, afin de responsabiliser les agents.

Ensuite, il a énoncé le fait d'utiliser des outils spécifiques qui permettrait à chacun de remplir un formulaire lors d'une demande de mission et d'avoir une estimation des émissions de carbone des moyens de transports utilisés pour sa mission.

Enfin, il souhaiterait que la réservation des trains de nuit soit facilitée et que les conférences soient organisées de sorte à permettre la venue en train.



Groupe 3 :

Tout d'abord, le groupe a suggéré d'étendre le temps de trajet en train de 4 heures à plus, afin d'éviter autant que possible le recours à l'avion.

Il a aussi rappelé que faciliter la réservation de trains de nuit permettrait de favoriser l'utilisation de modes de transport plus respectueux de l'environnement.

Pour le groupe 3, les conférences ou autres événements nécessitant des déplacements, doivent être pensés en tenant compte des besoins des participants qui privilégient le train comme moyen de transport. Il a souligné le fait qu'actuellement prendre le train est encore parfois un acte militant.

Le groupe a souligné l'importance de considérer le temps de trajet comme du temps de travail afin de motiver les agents à prendre le train.

Une autre proposition est de limiter les déplacements aux seuls trajets nécessaires, et en « rentabilisant » les longs trajets (mutualiser les missions dans une même zone géographique).

Le groupe a évoqué les réunions par visioconférence, mais selon eux les zooms ont parfois montré leur limite d'efficacité. Notamment car les déplacements professionnels liés à la recherche permettent aux agents de se créer un réseau de contact, qui pourrait difficilement se créer en visioconférence.