

Fiche pratique les mobilités en unité de recherche

Les déplacements domicile-travail

1. Contexte général

La voiture individuelle est le premier poste d'émission en France avec 2 tonnes d'éq CO₂/an et par habitant. En 2023, 82 % de l'ensemble des distances parcourues par les personnes l'ont été en voiture ; 83 % des ménages ont au moins une voiture (*source : SDES*).

Les voitures sont en partie responsable de la pollution de l'air. En 2023, elles émettaient (*source : Citepa*) :

- 24 % des émissions d'oxydes d'azote (NO_x). Ces gaz sont produits par les moteurs, notamment diesel.
- 5,5 % des émissions de particules fines de taille inférieure à 2,5 micromètres. Elles sont émises par la combustion du carburant ou l'usure des freins et des pneus.
- 1,8 % des émissions de composés organiques volatils non méthaniques. Ces gaz réagissent avec d'autres substances dans l'air pour former de l'ozone au niveau du sol, un polluant qui peut provoquer des gênes respiratoires.

D'après l'INSEE, le potentiel de développement du vélo est considérable : **60 % des trajets domicile-travail de moins de 5 km sont effectués en voiture** pour seulement 5% à vélo en 2021

2. Enjeux pour les unités de recherche

Agir sur les déplacements de proximité permet de se saisir de différents leviers :

- Sensibilisation aux enjeux de la transition environnementale,
- Action sur la qualité de vie (stress, sédentarité, maladies cardiovasculaires...),
- Action sur le pouvoir d'achat des agents

3. Cadre réglementaire

En France, le secteur des transports représente le premier poste d'émissions de gaz à effet de serre (GES) en 2023. La stratégie nationale bas carbone (SNBC) prévoit une réduction de 28% des émissions du secteur des Transports d'ici 2030 et une décarbonation complète à l'horizon 2050. Trois leviers sont à saisir : éviter, substituer, optimiser.

Nous pouvons également citer le plan vélo et marche de l'état (2023-2027) qui a trois piliers :

- Rendre le vélo accessible à toutes et tous, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie. Le vélo au travail est notamment encouragé avec l'objectif employeur pro-vélo (OEPV) ou bien le forfait mobilité durable (FMD)
- Faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combinée aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances.
- Faire du vélo un levier pour notre économie en accompagnant les acteurs français de la filière.

Nous pouvons également nous appuyer sur la circulaire des services écoresponsables, qui fixe des objectifs d'ici 2027.



4. Actions concrètes

Au sein de l'unité, il est possible d'agir sur ces émissions liées au déplacements domicile-travail en :

- Informant sur les plateformes de covoiturage (Karos est la plus utilisée sur Toulouse)
- Informant sur les remboursements de mode de transport : Forfait mobilité durable (FMD), 75% de prise en charge de l'abonnement à un transport en commun
- Ayant des parkings à vélo et si possible une douche
- Organisant des challenges à vélo
- Créant des temps d'échanges pour discuter mobilités et trouver des covoitureurs

Les déplacements professionnels

1. Contexte général

Les déplacements professionnels représentent 6% des émissions du CNRS en 2022. Il faut noter que 90% des émissions sont dû à l'avion.

2. Enjeux pour les unités de recherche

En fonction de l'activité de l'unité, les déplacements professionnels peuvent représenter une part importante du bilan gaz à effet de serre de l'unité. Dans ce cas, il peut être intéressant de travailler à réduire son impact puisqu'il s'agit d'un levier facile à saisir.

Cela permet de se questionner sur ces déplacements, revoir l'impact personnel de ceux-ci, cartographier les zones de déplacements de l'unité pour pouvoir mutualiser les déplacements et donc réduire des coûts.

3. Cadre réglementaire

Nous pouvons citer l'arrêté du 7 février 2025 (*source*) qui rappelle l'obligation des agents de l'état à privilégier le train à l'avion pour les trajets inférieur ou égal à 4 heures

> Article 8

La voie ferroviaire doit être systématiquement privilégiée par rapport à la voie aérienne et à l'utilisation d'un véhicule, sauf en cas de co-voiturage, pour les besoins du service pour tout trajet inférieur ou égal à 4 heures.

Le recours à l'avion peut être autorisé par le chef de service lorsque le temps des trajets effectués dans une même journée est supérieur à six heures.

Sur accord du chef de service, il est possible de bénéficier d'un surclassement en train dans les cas suivants :

- si le tarif est moins onéreux que pour la seconde classe ;
- dès lors que la durée du trajet en train est supérieure à 4 heures ;
- lorsque des contraintes physiques ou de santé l'imposent.

Pour les trajectoires de réduction, nous pouvons nous appuyer sur les objectifs de la circulaire service public écoresponsable :

**RÉDUIRE ET VERDIR LES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS**

EN 2027 • **- 6 %** du parc automobile (par rapport à 2021)
• **- 10 %** de consommations de carburant (par rapport à 2022)



**CONTRIBUTION CLIMATIQUE À LA HAUTEUR DES ÉMISSIONS DES TRAJETS AÉRIENS DES AGENTS**

DÈS 2024 • **100 %** des émissions de GES compensés
EN 2027 • **- 30 %** trajets aériens (par rapport à 2019)



**VERDIR LA FLOTTE AUTOMOBILE ET DÉPLOYER DES POINTS DE RECHARGE**

EN 2027 • **70 %** des véhicules acquis, électriques ou hybrides rechargeables (dont 100 % pour les ministres, secrétaires d'Etat et préfets)
• **50 %** de véhicules rechargeables couverts par un point de recharge électrique



4. Actions concrètes

Les unités peuvent mettre en place :

- Des temps de sensibilisation sur les déplacements
- Des outils de quantifications des déplacements (simulateur mission de GES1.5)
- Des quotas de déplacement (par agent ou service)
- Des interdictions d'usage de l'avion au-dessus de x heures de trajet aller