

Charte Mobilité Internationale à l'UCLouvain

2021

Contexte

Face à l'urgence climatique, l'Europe vient de se fixer un nouveau cap par rapport aux accords de Paris : réduire les émissions de 55% en 2030 par rapport à 1990 pour espérer atteindre l'objectif de neutralité carbone avant 2050 pour l'ensemble des activités. Comme université, l'UCLouvain a un devoir d'exemplarité vis-à-vis de sa communauté et vis-à-vis de la société en vue d'atteindre cette neutralité carbone. Le développement des réseaux internationaux fait partie de l'ADN du métier de chercheur et chercheuse et de notre université. Il s'agit donc de reconnaître l'importance de l'expérience internationale tout en diversifiant les modalités de cette expérience (mobilité virtuelle, séjours moins fréquents mais plus longs...) et favorisant les transports « bas carbone » là où c'est possible.

Le bilan carbone 2019 de l'université a montré que l'empreinte carbone émanant des déplacements professionnels est liée pour moitié aux déplacements en avion¹. Il s'agit d'une part non négligeable du bilan total, en expansion rapide et dont la visibilité est importante. Pour rappel, l'empreinte carbone moyenne annuelle d'un Belge est de l'ordre de 11 tonnes équivalents CO₂, un seul trajet AR Bruxelles – New York équivaut à près de 2 tonnes. Deux tonnes correspondent à l'objectif que l'on doit atteindre par année par habitant si l'on veut respecter la cible de max 2°C de réchauffement global moyen. Par ailleurs, 3h en téléconférence correspondent à ± 0,3 kg équivalents CO₂ contre ± 330 kg éq. CO₂ pour un aller-retour Bruxelles – Rome.

Dès lors, nous proposons aux instituts, facultés et services qui le souhaitent d'adopter une charte sur les déplacements professionnels commune. Cette charte s'inspire de celle adaptée par le « Earth and Life Institute » à partir d'un document émis par le Tyndal Centre for Climate Change Research ou encore de la politique appliquée à la KUL ou à l'université de Gand. Elle vise à inciter le personnel à, d'abord s'interroger sur la pertinence d'un déplacement physique, ensuite à privilégier le train, le bus ou le covoiturage et enfin, lorsqu'il prend l'avion à verser une « contribution carbone » destinée à un fonds qui encourage la mobilité plus douce.

Cette « contribution » vise à rétablir un prix vérité par rapport à nos déplacements en avion. Dès qu'une taxe carbone sera instituée au niveau légal, elle ne sera plus nécessaire au niveau de l'institution. Cependant, il est largement reconnu aujourd'hui qu'une telle contribution est une condition nécessaire mais non suffisante dans le « policy - mix » pour atteindre la neutralité carbone indispensable pour préserver nos écosystèmes. C'est pourquoi cette charte s'articule en différents volets : Réduire - Remplacer - Contribuer.

Les principes

Réduire

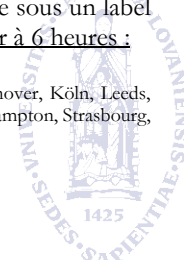
La charte invite la personne qui a décidé de participer à un événement important pour son travail et organisé à l'étranger (conférence, séminaire, séjour dans un laboratoire etc.) à se poser la question s'il doit être physiquement présent au lieu de destination. Ne peut-il pas recourir à la téléconférence (typiquement pour une réunion de quelques heures ou un voyage de courte durée outre-Atlantique) ? L'université est maintenant relativement bien équipée en salle de visioconférence, mouvement accentué par le tournant numérique, trop brutal, induit par la crise sanitaire.

Remplacer

Si le voyageur est amené à se déplacer, il s'engage à se rendre en train, en covoiturage, en bus à sa destination plutôt qu'en avion dès lors que le temps porte à porte du voyage en train n'excède pas de plus de deux heures celui du voyage en avion (qui correspond au temps d'embarquement). Cette formulation, adoptée par l'université de Gand, propose de manière non-exhaustive, toute une série de villes qui répondent à ce critère sous un label de « green cities », en précisant encore que le temps de voyage porte-à-porte devrait être inférieur à 6 heures :

Amsterdam, Ashford, Birmingham, Bonn, Brighton, Bristol, Cambridge, Dortmund, Düsseldorf, Frankfurt, Groningen, Hannover, Köln, Leeds, Londres, Luxembourg, Lyon, Mainz, Metz, Münster, Nancy, Nantes, Oxford, Paris, Reims, Rennes, Rotterdam, Sheffield, Southampton, Strasbourg, Stuttgart, York...

¹ <https://uclouvain.be/fr/decouvrir/vers-des-campus-neutres-en-carbone.html>



Le voyageur est également convié à se poser la question du voyage en train pour atteindre des « orange cities », à savoir celles dont le voyage porte-à-porte ne devrait pas excéder 8 heures :

Aix-en-Provence, Bâle, Berlin, Bordeaux, Bremen, Cardiff, Durham, Freiburg, Fribourg, Genève, Göttingen, Grenoble, Hamburg, Heidelberg, Lausanne, Leipzig, Marseille, Montpellier, Munich, NewCastle, Nuremberg, Zürich.

Une série de sites internet sont référencés² afin de permettre au voyageur de comparer facilement la durée et le prix de voyage suivant différents modes de transport.

Contribuer

- Si le voyageur prend l'avion, il pourrait encore décider de sélectionner un vol sans escale afin de minimiser son empreinte carbone, tout en étant conscient que le coût du voyage peut s'en voir affecté.
- Le voyageur s'engage, par cette charte, à verser une « contribution carbone » destinée à un fonds qui encourage la mobilité plus douce.

La contribution verte

Le volume de carbone

La quantité équivalente en CO₂ associée à ces trajets aériens est calculée automatiquement en cas de réservation via l'agence Carlson Wagonlit et, pour les voyages réservés sans passer par l'agence, l'outil de note de frais électronique a été adapté : quelques renseignements supplémentaires permettent de connaître l'empreinte carbone associée. Une ou deux fois par an, un récapitulatif de tous les vols et de leur empreinte carbone sera effectué par le ou la comptable de l'institut. Les comptables ont reçu une courte formation pour cela.

Le montant

Aujourd'hui, il faut savoir qu'au contraire du carburant pour le transport routier lourdement taxé, le carburant des avions n'est pas taxé. Sur base des travaux d'économistes, le montant proposé de la contribution par tonne de CO₂ est de 50 euros avec un taux de croissance de 4% par an³. La contribution pour un aller-retour vers New York serait donc de l'ordre de 100 euros et autour de 25 euros pour des vols en Europe.

Les voyages concernés

Il s'agit de l'ensemble des voyages du personnel de l'Université dans le cadre de leur activité, réservés via l'agence de voyage ou d'autres canaux. En effet, si la ligne de conduite reste que les voyages doivent être commandés via l'agence de Carlson Wagonlit, l'Université a accepté qu'elle ne soit pas incontournable dès lors qu'une mise en concurrence est faite et que trois propositions/devis peuvent témoigner de cette mise en concurrence (avec le risque subsistant de refus de remboursement de certaines sources de financement tatillonnes).

Les comptes qui peuvent prendre en charge cette taxe

Il appartient à l'institut, faculté ou service de choisir les comptes qui pourront prendre en charge cette taxe : les comptes de ressources diverses, les comptes E+F des entités.

Une contribution centrale est prévue par un compte au PNA pour compenser les voyages liés à la coopération avec les pays du Sud : tous les pays d'indice de développement humain faible et moyen ainsi que certains pays partenaires de l'ARES, voir la liste complète en annexe. Ceci est d'une part un signal symbolique par rapport aux chercheurs et chercheuses du Sud inscrits à l'UCLouvain (ce n'est pas à elles et eux de « payer notre dette écologique ») et d'autre part, un signal symbolique par rapport à nos chercheurs et chercheuses engagés dans des partenariats avec les pays du Sud.

Le fonds

Le fonds pourra être localisé au niveau de l'entité signataire ou à un niveau plus élevé si certaines entités veulent mutualiser leur fonds pour soutenir la mobilité plus douce de son choix (abonnement Cambio pour l'entité, surcoût des voyages en train pour les déplacements à l'étranger, en particulier des jeunes chercheurs et chercheuses, vélo électrique...). En effet, une contribution ne vise pas à compenser mathématiquement nos émissions mais à inciter à des déplacements moins carbonés. Il est par contre tout à fait cohérent de soutenir avec le produit des contributions une politique de mobilité plus douce.

² <https://www.rome2rio.com> <https://www.omio.com>

³ C. Gollier (2019), Le climat après la fin du mois, PUF.

La charte

Les membres de l'institut signataire s'engagent pour tous leurs voyages professionnels internationaux à :

Réduire : Ayant décidé de participer à un événement important pour mon travail et organisé à l'étranger, je me pose la question si je dois être physiquement présent au lieu de destination ou si je peux recourir à la téléconférence.

Remplacer : Je m'engage à me rendre en train, en covoiturage, en bus à ma destination plutôt qu'en avion dès lors que le temps porte-à-porte du voyage en train n'excède pas de plus de deux heures celui du voyage en avion (qui correspond au temps d'embarquement).

Contribuer : Si je prends l'avion, je (ou mon entité) m'engage à verser une « contribution carbone » destinée à un fonds qui encourage la mobilité plus douce.



Annexe – Les pays liés à la coopération

La liste complète qui inclut tous les pays d'indice de développement humain faible et moyen :

- Les pays classés dans la catégorie d'indice de développement humain faible, selon le classement 2020 :
Afghanistan, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Côte d'Ivoire, Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Gambie, Guinée, Guinée-Bissau, Haïti, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanie, Mozambique, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Rwanda, Sénégal, Sierra Leone, Soudan, Soudan du Sud, Tanzanie, Tchad, Togo, Yémen.
- Les pays classés dans la catégorie d'indice de développement humain moyen, selon le classement 2020 :
Angola, Bangladesh, Bhoutan, Cabo Verde, Cambodge, Cameroun, Comores, Congo, El Salvador, Eswatini (Royaume d'), Ghana, Guatemala, Guinée équatoriale, Guyana, Honduras, Îles Salomon, Inde, Iraq, Kenya, Kirghizistan, Kiribati, Maroc, Micronésie (États fédérés de), Myanmar, Namibie, Népal, Nicaragua, Pakistan, Papouasie-Nouvelle-Guinée, République arabe syrienne, République démocratique populaire lao, São Tomé-et-Principe, Tadjikistan, Timor-Leste, Vanuatu, Zambie, Zimbabwe.
- Les pays partenaires de l'ARES non-repris dans les deux listes ci-dessus :
Bolivie, Cuba, Equateur, Indonésie, Pérou, Philippines, Afrique du Sud, Tunisie, Vietnam

