

**— université
— lumière
— LYON 2**

Politique voyages plus durable

CAC plénier

28 novembre 2025

Le Plan AVENIRS

Le schéma directeur de l'Université Lumière Lyon 2 en matière de TES
(transition écologique et sociale)



Actions
Vers des
ENgagements
Innovants,
Responsables et
Soutenables

Le Plan AVENIRS :

Une large implication de nos communautés universitaires, à tous les stades de la démarche (près de 300 personnes mobilisées) :



Etudiants,
Doctorants



Enseignants,
Enseignants-chercheurs



Personnels
BIATSS

+



Partenaires

- Recherche de nom pour le Plan
- Séminaires
- 10 GT, tous mixtes Étudiants / EC / BIATSS et co-pilotés par des binômes EC / BIATSS

Plan AVENIRS : les thématiques

Un Plan
synthétique et
transversal

sur **7 thématiques** :

Avec, pour
chacune, un
diagnostic et un
plan d'actions



Enseignement
et formation



Recherche
en SHS



Décarbonation



Ecologisation
des campus



Rythmes & temps



Mobilités



Alimentation

Le GT Mobilités, l'un des 3 GT qui perdurent en 2025

9 séances

20 inscrits

8 à 11
participants
en moyenne

EC,
étudiants,
doctorants,
Biatss

Priorisation de 2 sujets pour 2025 :

① Pour une politique de déplacements professionnels plus durable

= MOBILITES NATIONALES ET INTERNATIONALES

Réduction du nombre de déplacements

Report de l'avion et la voiture vers des modes moins carbonés, comme le train

② Faciliter et développer les déplacements à vélo

= MOBILITE LOCALE (DOMICILE-TRAVAIL, DOMICILE-ÉTUDES, INTER-CAMPUS)

Diagnostic et recommandations sur déplacements des personnels (M1 IUL)

Cheminements, sécurité, stationnements, dispositifs, sensibilisation, ...

« Pour une politique de déplacements professionnels plus durable »

Analyse SWOT :

OPPORTUNITES

- Cadrage national (seuil 4h aujourd'hui)
- Charte de la COMUE : élan local
- Plan AVENIRS : démarche co-construite
- DAF Lyon 2 : GT et nouvelle politique voyages, convergence des dynamiques sur les mobilités
- Règles plus strictes déjà en vigueur dans certains laboratoires, culture voyages qui a déjà commencé à changer

MENACES

- Incohérence du marché aérien et tarifs plus bas que le train
- Offres concurrentielles au TGV SNCF encore peu connues et peu répertoriées
- Des destinations qui restent parfois mal desservies en train (France)
- Exigence d'internationalisation croissante des travaux de recherche
- Contexte actuel de difficulté budgétaire pour l'établissement

« Pour une politique de déplacements professionnels plus durable »

Analyse SWOT :

FORCES, AVANTAGES

- Réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements professionnels
- Gain de temps et de confort de travail dans le train
- Progressivité des seuils de report vers le train, favorisant prise de conscience et adhésion
- Exemplarité des professionnels vis-à-vis des étudiants, effet possible sur leurs mobilités

RISQUES, INCONVENIENTS

- Allongement des durées de trajets, nécessité d'être attentif à l'équilibre vie professionnelle / vie personnelle
- Contrainte perçue par les personnels, bousculement des habitudes
- Expérience récente de la mise en place de Notilus, initialement source de tensions autour de ce sujet, nécessité de mesures compensatoires
- Importance de ne pas pénaliser les doctorants et EC débutants pour la constitution d'un réseau scientifique

Quelques données sur la situation actuelle (DAF et DIMMO, données 2024) :

1) Pratiques actuelles des personnels :

- 6 000 missions / an
- 80% des déplacements se font en France et à 75% en train
- 60% des déplacements issus des activités de recherche
- Avion représente 32% des coûts
- 9% des voyageurs en avion le prennent au moins 5 fois / an
- Nombre missions en avion qui auraient pu être faites en train en moins de 6h de train : 19 vols /an (2%)
- Nombre missions en avion qui auraient pu être faites en train en moins de 8h de train : 210 vols /an (26%)



2) Bilan carbone des mobilités professionnelles : 900t eqCO2 (équivalent à 450 A-R Paris-NYC)

- Avion responsable de 96% de nos émissions GES, pour seulement 17% des déplacements
- Voyages en avion : 50% de vols court-courriers, générant 24% des émissions
- Parmi ces derniers, 66% de destinations en France et pays limitrophes, pour 14% des émissions
- Impact d'un passage total au train pour ces destinations : - 11% du bilan carbone des mobilités prof.
- 60% des émissions viennent de séjours de moins de 7 jours

Pour une politique de déplacements professionnels plus durable

Plusieurs volets proposés par le GT Mobilités :

1) Inciter à réduire le volume de déplacements :

- Assouplissement des règles de présence pour soutenances de thèse et HDR (jusqu'à 3 personnes en visio si au moins 3 en présentiel)
- Demande aux organisateurs d'événements à Lyon 2 de demander à l'inscription comment les participants viennent, inciter à l'usage des transports en commun
- Regrouper les missions, mutualiser les motifs de déplacements (y compris personnels)
- Reconsidérer les partenariats, réduire les fréquences
- Envoyer aux événements une personne du service /laboratoire qui représente les autres (à condition que tous soient du même profil et en capacité de le faire)
- Passer certains événements en mode visio, avec frais d'inscription préférentiels pour pays moins bien dotés ; certains laboratoires incitent leurs personnels à suivre les événements en visio dès lors que le séjour en présentiel prendrait moins de 3 jours

Pour une politique de déplacements professionnels plus durable

Plusieurs volets proposés par le GT Mobilités :

2) Favoriser le recours à des modes de transport bas carbone :

- Seuil de report de l'avion vers le train : quand le trajet en train < 6h (application 01/01/2026)
- Puis passage à < 8h (application 01/01/2028)
- Remboursement de l'usage de la voiture personnelle en IK SNCF si l'intégralité du trajet peut se faire en transports en commun (sinon IK classiques)
- Valideurs de la demande : directeurs de services centraux, composantes, laboratoires, avant validation de l'OM par la DAF
- Motifs de dérogation :



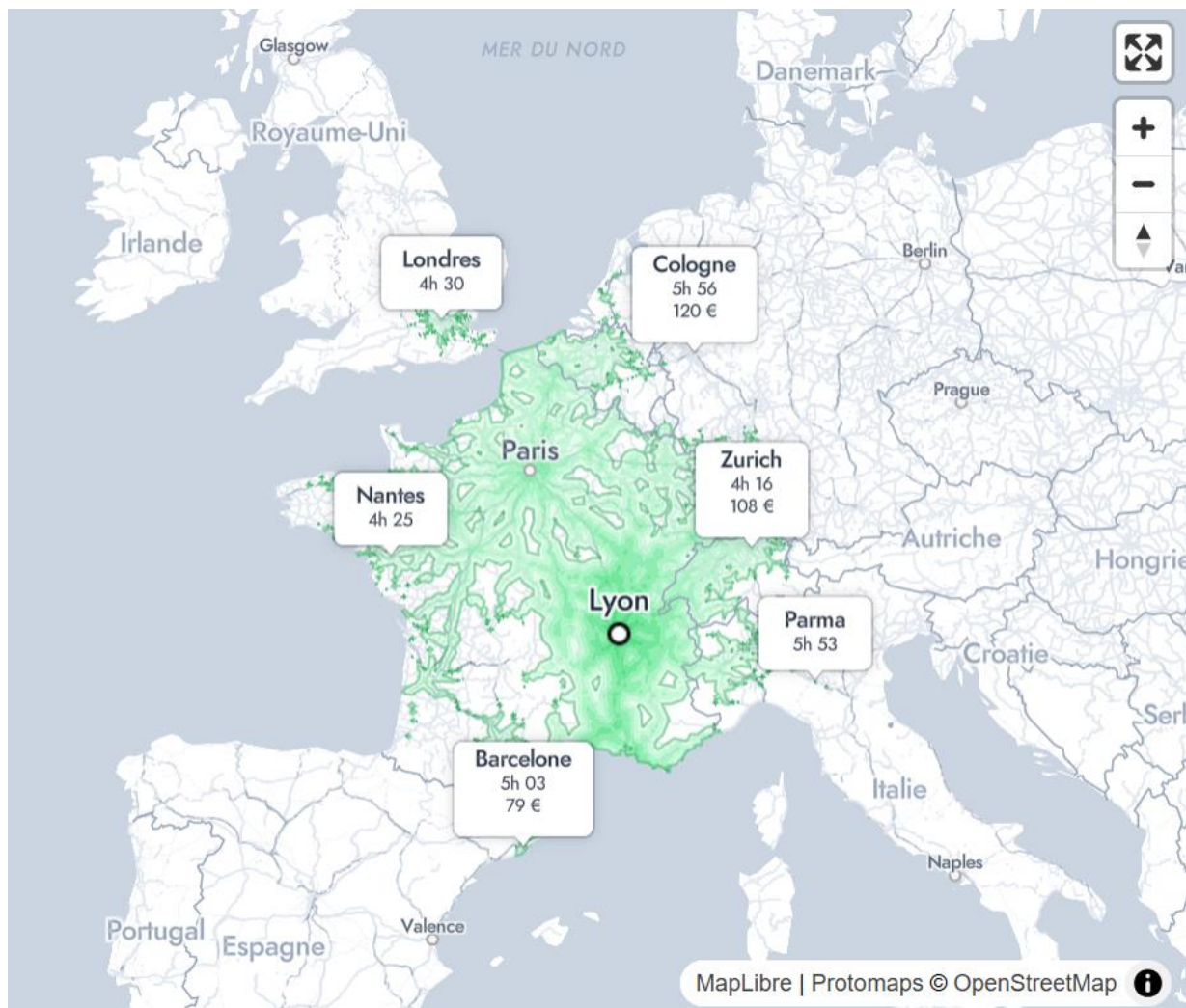
- interruption du transport ferroviaire



- matériels fragiles, précieux, lourds ou encombrants
- horaires décalés
- situation de handicap
- économie financière ou gain de temps
- déplacement itinérant pendant la mission
- absence de transports en commun permanente ou occasionnelle

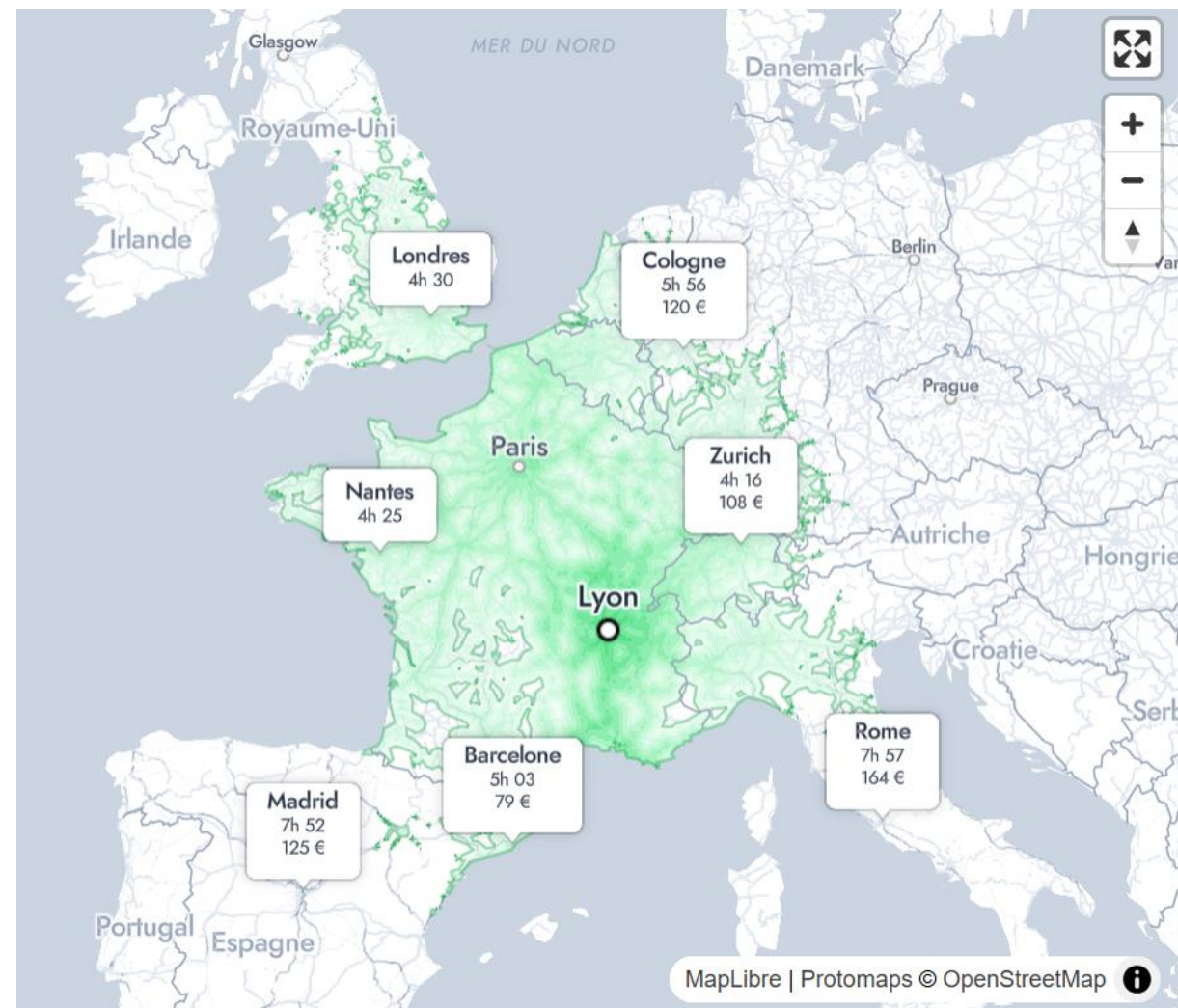
Destinations en train depuis Lyon en 6h

(source : www.chronotrains.com)



Destinations en train depuis Lyon en 8h

(source : www.chronotrains.com)



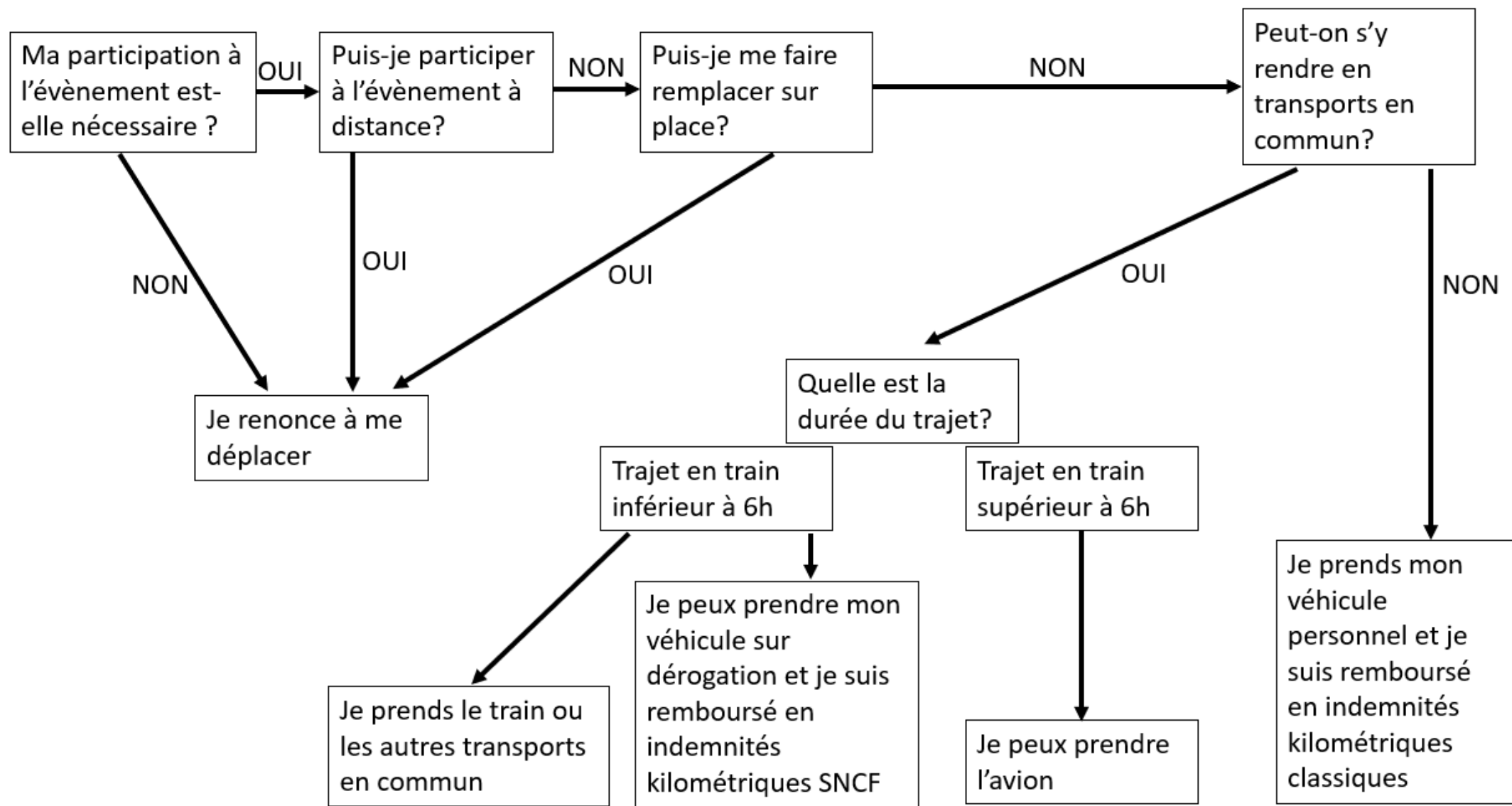
3) Mesures corollaires pour réduire la contrainte :

- 1^{ère} classe possible dès lors que le billet est moins cher que la 2^{nde} pro (très fréquent)
- Poursuite de la souplesse actuelle en matière de nuitées
- Faciliter la prolongation de son séjour pour des raisons personnelles
- Comparateur de trains et de la qualité de transport pour aider les voyageurs à choisir
- Accompagnement au changement (communication, échanges, arbre de décision, guide des missions, rôle de conseil du Pôle missions, retours d'expérience, formations)

4) Etapes post-COPIL :

- Présentation en réunion des Directeurs de services, Directeurs d'unités, RAF
- Présentation aux instances (19/11 au 4/12) : CDC, CSA, CAC, CORI
- Proposition au vote du CA 12/12 (avec la politique voyages de la DAF)
- Volet accompagnement du changement
- Puis Demande à chaque laboratoire de réaliser son Bilan carbone ?
- Puis Mise en place de quotas d'émissions carbone par laboratoire avec 1 ou 2 labos (trajectoires pluriannuelles de réduction de leurs émissions), avant extension aux autres labos si concluant ?

Arbre de décision Lyon 2 :



Merci de votre attention