

BILAN CARBONE

*Déplacements, alimentation, énergie...
une comparaison sur 2 ans*



2023 et 2025



**SCIENCES PO
TOULOUSE**



Tout comprendre du Bilan Carbone® de Sciences Po Toulouse.

Faire un bilan carbone consiste à évaluer la quantité de gaz à effet de serre (GES) émise dans l'atmosphère par un établissement sur une année, en l'occurrence par Sciences Po Toulouse sur l'année 2024.

Le comité de la transition écologique a supervisé le premier Bilan Carbone® de l'établissement en 2023 réalisé par Sydney Thomas, éco-ingénieur. Il a également supervisé celui réalisé cette année par Maxime Guédon, éco-ingénieur également. Ce document permet de présenter les grandes lignes de ces bilans et leurs comparaisons.



Information complémentaire sur ce document de synthèse :
christel.cournil@sciencespo-toulouse.fr

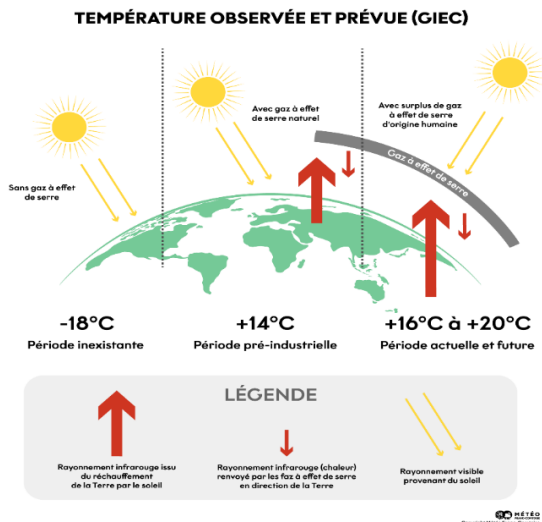
transition-ecologique@sciencespo-toulouse.fr

SOMMAIRE

I. LE CONTEXTE	4
A. L'urgence climatique	4
B. Le dépassement des limites planétaires	5
II. POURQUOI ET COMMENT FAIRE UN BILAN CARBONE®	6
A. Pourquoi faire un Bilan Carbone®	6
B. La méthode Bilan Carbone®	6
C. Le périmètre du Bilan Carbone®	7
III. FAIRE PARTICIPER L'ENSEMBLE DU PERSONNEL ET DES ÉTUDIANTES ET ÉTUDIANTS	9
IV. LES ÉMISSIONS GLOBALES DE SCIENCES PO TOULOUSE	10
V. ZOOM SUR LES POSTES LES PLUS ÉMETTEURS	11
A. Le poste le plus émetteur : les déplacements	11
1/ Trajets quotidiens.....	11
2/ Trajets professionnels et mobilité internationale.....	13
3/ Perception du voyage et envies d'évolution.....	15
B. 2ème poste le plus émetteur : les intrants	17
C. 3ème poste le plus émetteur : l'énergie	19
D. Quid de l'impact du numérique ?	19
VII. LE PLAN D'ACTION À ENGAGER	23
A. Objectif : neutralité carbone	23
B. Analyse de la situation	23
C. Les actions à mener	24
D. Ces actions doivent être le fruit d'une réflexion collaborative	24
1/ Comment réduire et optimiser les déplacements en avion ?.....	24
2/ Comment inciter à réduire la consommation de viande ?.....	26
3/ Comment encourager à la sobriété énergétique ?.....	27
E. Les leviers à construire ensemble	27

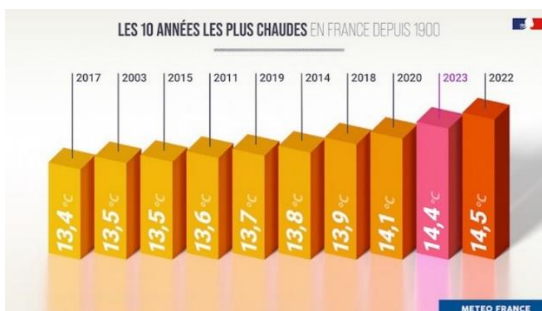
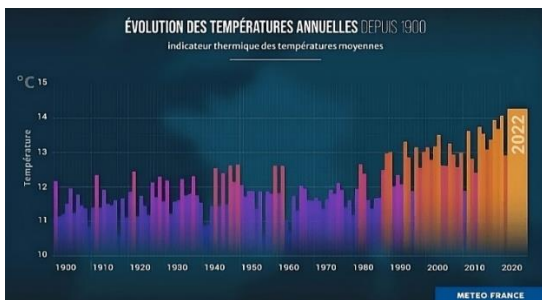
I. LE CONTEXTE

A. L'urgence climatique



L'effet de serre est un phénomène par lequel les gaz naturellement présents dans l'atmosphère retiennent une partie de la chaleur émise par la Terre. C'est un phénomène naturel utile à la vie sur Terre car sans lui la température à la surface de notre planète serait inférieure d'environ 30°C par rapport à ce qu'elle est aujourd'hui. (+15°C au lieu de -18°C) Cependant les activités humaines génèrent une grande quantité de gaz à effet de serre (CO₂, méthane, protoxyde d'azote, gaz fluorés). En s'accumulant dans l'atmosphère ces gaz amplifient l'effet de serre naturel et dérègle le climat.

La planète ne s'est **jamais réchauffée aussi vite**, de toute l'histoire du vivant. Nous en sommes aujourd'hui à +1,27°C.



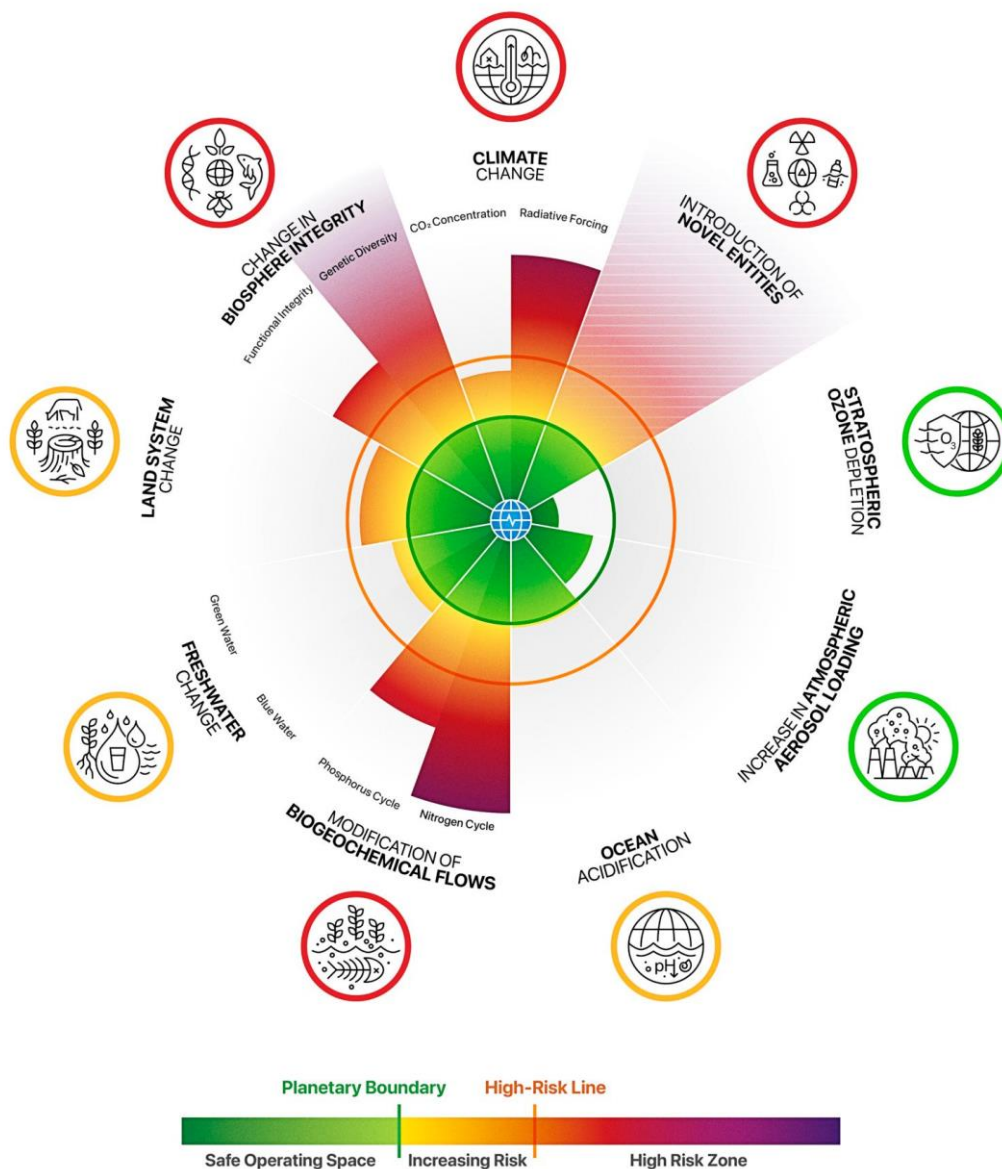
Ce surcroît de chaleur est loin d'être équitablement réparti sur la surface terrestre. Il génère de très brusques changements de climat et les conséquences qui vont avec : fonte des glaces et élévation du niveau de la mer, multiplication des incendies, canicules, inondations, sécheresses. Les courants océaniques sont modifiés, ce qui mène à l'éclosion de plus nombreuses, et plus violentes, tempêtes.

Les sociétés humaines notamment les plus fragiles ainsi que les espèces végétales et animales sont impactées.

B. Le dépassement des limites planétaires

Les limites planétaires sont un concept scientifique qui date de 2009. Une équipe de chercheurs encadrés par Johan Rockström du Stockholm Resilience Center a défini des limites aux 9 grands processus impliqués dans le fonctionnement du système Terre. Chaque limite franchit **augmente le risque de déstabiliser l'environnement planétaire de manière irréversible**.

En 2025 : la 7^{ème} frontière planétaire (acidification des océans) vient d'être franchie.



II. POURQUOI ET COMMENT FAIRE UN BILAN CARBONE®

A. Pourquoi faire un Bilan Carbone®

Sur le plan international :

Face à ces constats les États se mobilisent et en 2015 la COP 21 fixe pour objectif de stabiliser le réchauffement climatique dû aux activités humaines « nettement en dessous » de 2°C d'ici à 2100 par rapport à la température de l'ère préindustrielle (en renforçant les efforts pour ne pas dépasser 1,5°C).

LE GIEC recommande de réduire les émissions mondiales de GES de 40% à 70% d'ici à 2050 (par rapport au niveau de 2010) et d'atteindre une économie quasiment neutre en carbone durant la deuxième partie du XXI^e siècle.

Sur le plan national :

La Stratégie National Bas Carbone, feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique, donne des orientations pour mettre en œuvre, dans tous les secteurs d'activité, la transition vers une économie bas-carbone, circulaire et durable. Elle a deux ambitions : atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 et réduire l'empreinte carbone de la consommation des Français.

À l'échelle de l'établissement :

Nous devons avoir connaissance de l'empreinte carbone de l'établissement pour savoir sur quel plan agir. A l'initiative du Comité de la Transition Écologique de Sciences Po Toulouse, dirigé par Christel COURNIL et composé d'enseignantes et enseignants, personnel administratif, étudiantes et étudiants, l'ambition a été d'évaluer les émissions de GES de l'établissement et d'identifier les postes les plus émetteurs pour déployer une stratégie bas carbone. Point de départ qui permet d'envisager la baisse des émissions. Il s'inscrit également dans les engagements du [schéma directeur DD&RS de l'établissement](#), voté en décembre 2024.

C'est donc un outil pour comprendre/agir/communiquer.

B. La méthode Bilan Carbone®

La méthode du [Bilan Carbone®](#) a été mise au point par Jean Marc Jancovici en 2003 pour le compte de l'ADEME et de la Mission Interministérielle pour l'Effet de Serre.

C'est une méthode permettant de calculer les émissions directes et les émissions indirectes de gaz à effet de serre de toute activité industrielle ou tertiaire. Elle comprend les émissions dont est responsable ou dépendante l'établissement, mais ce périmètre peut être affiné, ce que nous allons voir ci-après.

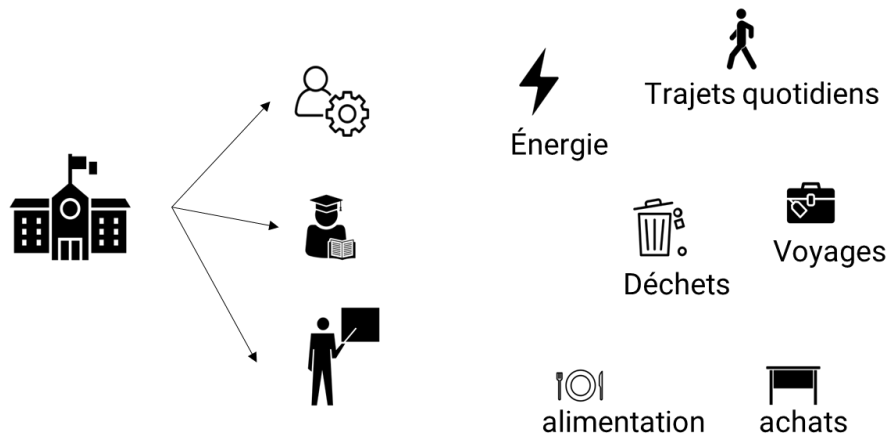
C. Le périmètre du Bilan Carbone®

Le Bilan Carbone® a évalué les émissions de GES de l'établissement pour les années 2022 et 2024 par **poste d'émission**. Ces diagnostics successifs permettent d'identifier les évolutions de chaque poste, et ainsi d'écrire les actions à mettre en œuvre et de les prioriser.

Dans le Bilan Carbone®, les **émissions sont classées en trois catégories qu'on appelle les scopes**.

- **Scope 1 = émissions directes** de gaz à effet de serre générées par l'activité de l'établissement.
 - Les émissions liées à un chauffage au gaz dans un bureau, une salle de cours
 - Les émissions liées à la combustion de carburant des véhicules de services
 - Les fuites de gaz frigorigènes d'une climatisation.
- **Scope 2 = émissions indirectes** liées à l'énergie : Ce sont principalement les émissions liées à l'électricité, qui n'émet pas directement sur le lieu de travail mais au moment de sa production (la combustion d'une centrale à gaz par exemple).
- **Scope 3 = autres émissions indirectes** : Ce sont toutes les autres émissions. Le Scope 3 est très large par définition et représente en général la très grande majorité des émissions. Quelques exemples :
 - Les achats de marchandises et matières premières
 - Les achats de services (administratifs, numériques, etc)
 - Les déplacements domicile-travail
 - Les déplacements professionnels ou mobilité internationale des étudiantes et étudiants.





Le Bilan Carbone® de Sciences Po Toulouse a été effectué principalement sur **la base de questionnaires** soumis au personnel administratif, aux enseignants chercheurs, enseignantes chercheuses, et aux étudiantes et étudiants. Certaines données sont également issues des services directement (logistique, informatique, etc). Il repose donc majoritairement sur une base déclarative.

III. FAIRE PARTICIPER L'ENSEMBLE DU PERSONNEL ET DES ÉTUDIANTES ET ÉTUDIANTS

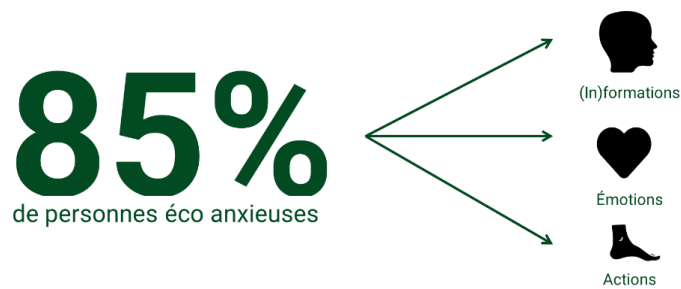
En 2023 :

375 étudiantes et étudiants sur 1600 ont répondu au questionnaire (soit une marge d'erreur de 4%), 85 sur 120 membres du personnel titulaire (soit 6% de marge d'erreur).

En 2025 :

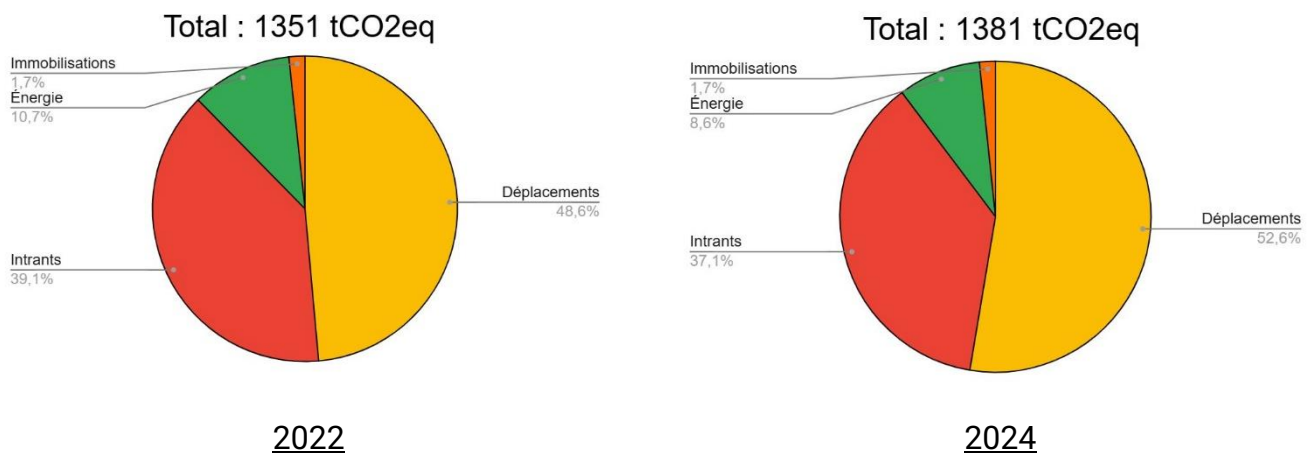
204 étudiantes et étudiants sur 1700 ont répondu au questionnaire (soit une marge d'erreur de 6%), 65 sur 122 du côté du personnel titulaire (soit une marge d'erreur de 8%).

Les questionnaires ont révélé que 85% des usagers de Sciences Po (personnels + étudiantes/étudiants ayant répondu) étaient éco-anxieux, avec des proportions très similaires en 2023 et en 2025.



C'est donc une situation préoccupante : avant de nous tourner vers les pistes pour agir, comprenons tout d'abord comment se mesure notre impact carbone à l'IEP Toulouse.

IV. LES ÉMISSIONS GLOBALES DE SCIENCES PO TOULOUSE



***Note :** toutes les données carbonees sont exprimées en tonne de CO2e. Le « e » signifie « équivalent » car tous les gaz à effet de serre ont un pouvoir de réchauffement global (PRG) différent (par exemple le méthane a un PRG 28 fois supérieur à celui du CO2). Ils sont donc convertis en équivalent CO2 pour être ramené à une même unité.*

On constate donc que :

-Plus de 80% des émissions de Sciences Po Toulouse sont liés aux déplacements et aux intrants

-En 2 ans, nos émissions ont plutôt stagné, sachant que le nombre d'étudiantes et d'étudiants a augmenté (on reste entre 0,76 et 0,78 tCO2e/personne/an).

Nous allons donc creuser un peu plus en détails ces résultats dans les parties suivantes.

V. ZOOM SUR LES POSTES LES PLUS ÉMETTEURS

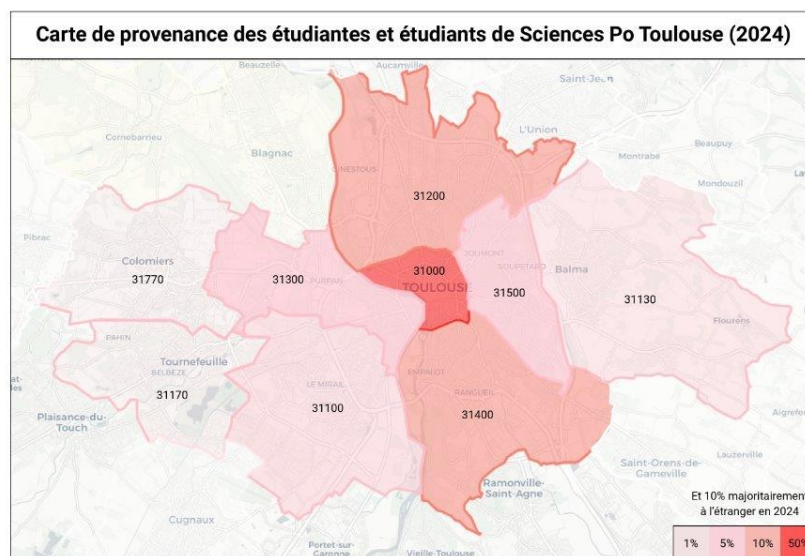
A. Le poste le plus émetteur : les déplacements

Les déplacements représentent à Sciences Po Toulouse aujourd'hui **53% du total des émissions soit 789 tCO2e**, alors qu'elles ne représentaient que 49% il y a 2 ans.

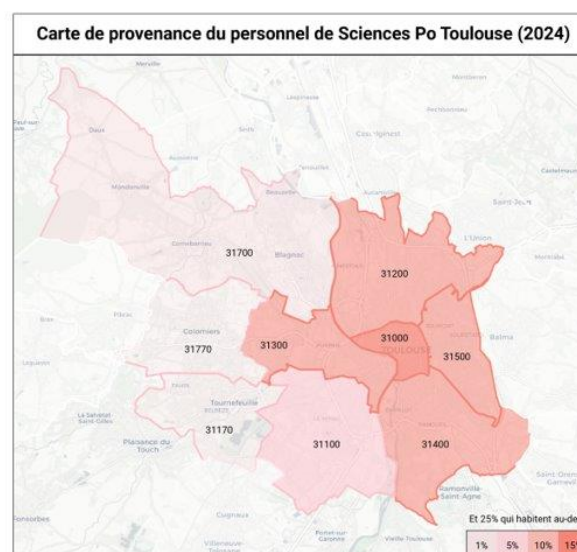
1/ Trajets quotidiens

Les trajets quotidiens (domicile-Sciences Po Toulouse) représentent **10% de ces déplacements**.

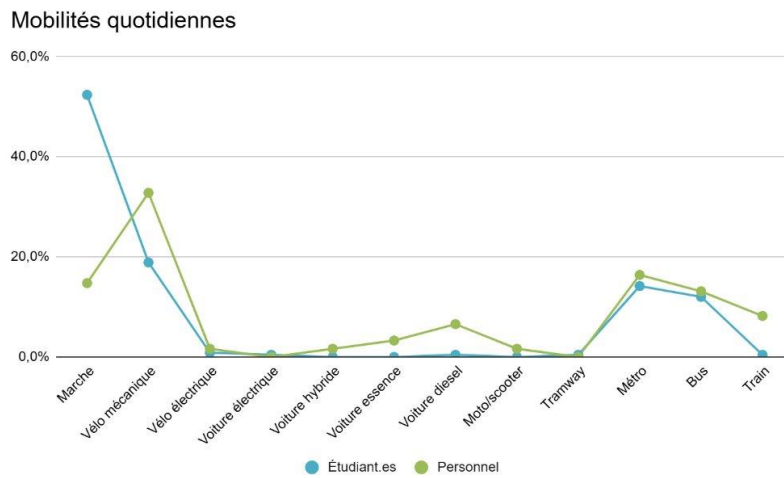
On peut tout d'abord constater que les étudiantes et étudiants sont très proches de l'hypercentre de Toulouse géographiquement :



Tandis que le personnel est plus réparti sur la ville, et 25% vit hors de Toulouse :



Cela explique donc des disparités dans les modes de transport pour venir à l'IEP en 2024 :



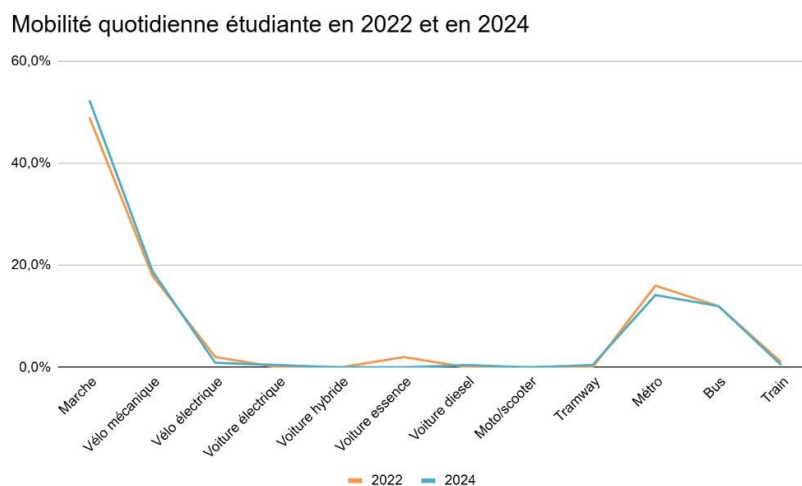
Temps moyen pour venir :

- **17 min** chez les étudiantes et étudiants
- **27 min** pour le personnel

Nombre de trajets simples/semaine :

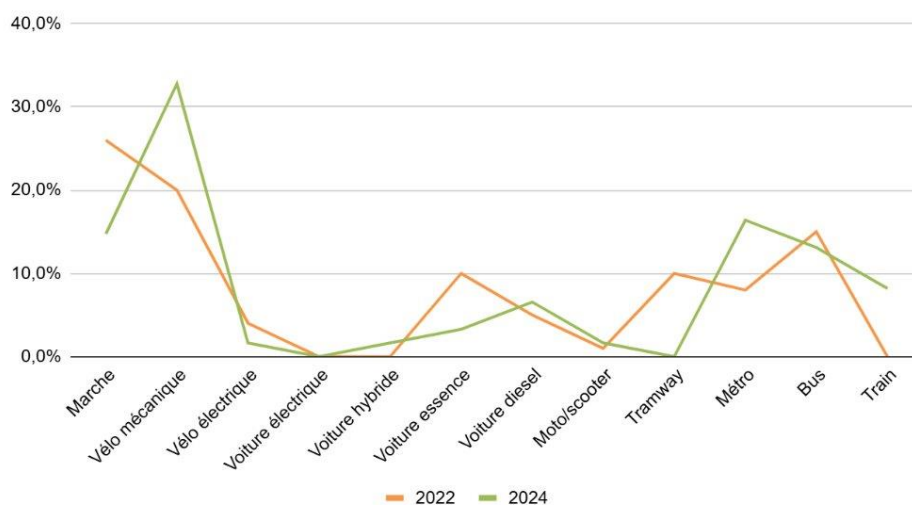
- **11/semaine** pour les étudiantes et étudiants
- **7/semaine** pour le personnel

Il est intéressant de noter que ces mobilités n'ont pas évolué en 2 ans du côté des étudiantes et étudiants :



Néanmoins, du côté du personnel permanent, il y a une baisse de l'usage de la voiture, et une hausse du vélo et du métro :

Mobilité quotidienne du personnel en 2022 et en 2024



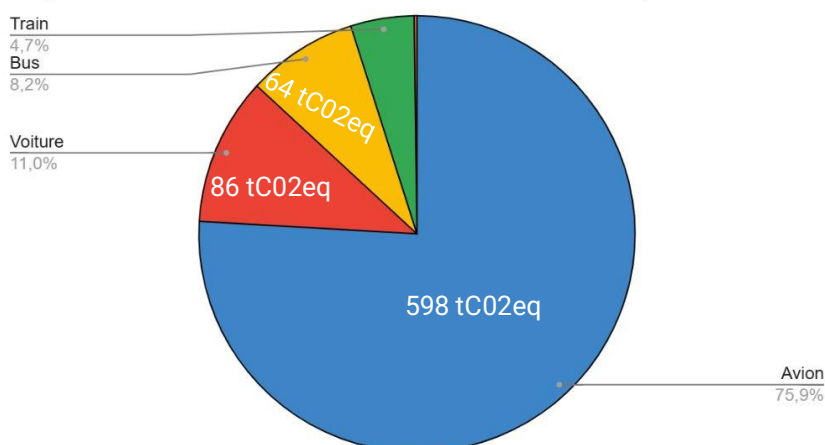
2/ Trajets professionnels et mobilité internationale

Les trajets professionnels représentent quant à eux **90% des déplacements**, soit 715 tCO₂e. Ces trajets professionnels concernent :

- ✓ Les étudiantes et étudiants en programme d'échange (85% soit 608 tCO₂e)
- ✓ Le personnel (enseignants, administratifs) en mission (15% soit 107 tCO₂e)

Sur la mobilité en général, on note que c'est bien l'avion qui émet le plus :

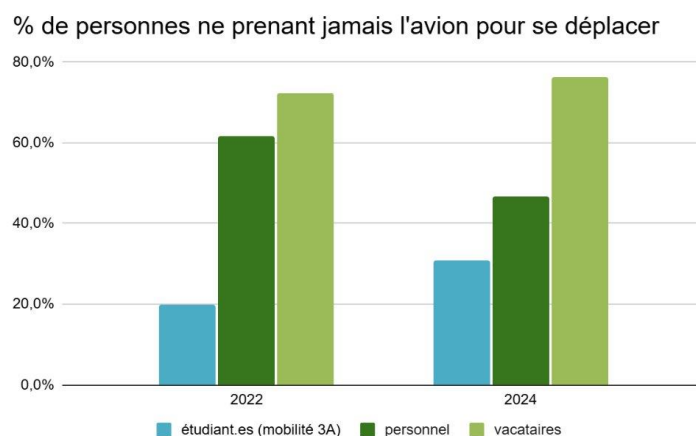
Répartition des émissions selon le mode de transport



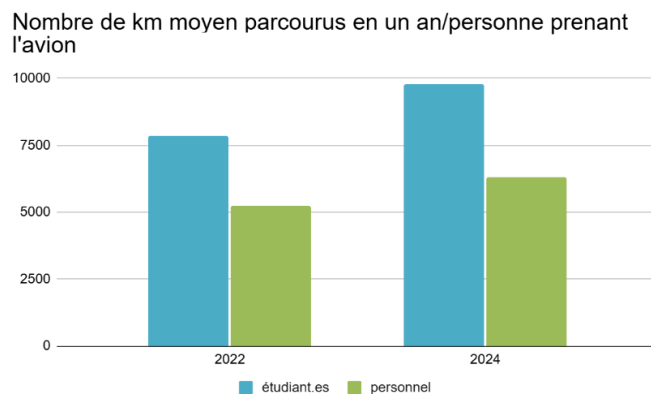
Note : les émissions de GES des déplacements en avion sont évaluées avec les trainées de condensation.

Trainées de condensation = trainées blanches que l'on aperçoit dans le sillage de certains avions. Selon les conditions d'humidité et de température, les particules de suie s'encapsulent dans des cristaux de glace qui forment des trainées se transformant en cirrus, ces nuages d'altitude en forme de filaments blancs. Si elles ont un effet refroidissant en renvoyant vers l'espace une partie de l'énergie du soleil, elles empêchent les radiations provenant de la Terre de s'échapper.

Pour ce qui est de l'évolution des choix de mobilité, on peut noter que selon les usagers et usagères de l'établissement, l'usage de l'avion évolue différemment. Les étudiantes et étudiants, ainsi que le personnel vacataire sont de plus en plus nombreux à ne plus choisir l'avion pour leurs déplacements. Néanmoins, de plus en plus de personnes du personnel permanent le prennent pour se déplacer.



Mais ces chiffres sont incomplets. En effet, pour comprendre ces comportements, il faut surtout noter que la fréquence d'usage de l'avion in fine n'est pas plus importante qu'avant, mais c'est surtout la **distance moyenne parcourue par personne qui est plus grande**. C'est le cas pour les étudiantes et étudiants, mais aussi pour le personnel permanent :



On note donc que les actions des uns et des unes pour essayer de s'affranchir de l'avion est compensée par un usage plus important de celui-ci par d'autres : on voit **une polarisation de l'usage de l'avion**.

Les solutions proposées dans les questionnaires sont nombreuses, côté étudiant :

- Une aide financière plus ample pour compenser systématiquement l'écart de prix entre avion et train
- Empêcher les doubles mobilités
- Augmenter les partenariats en Europe
- Annuler les partenariats avec les grands pollueurs (USA, Chine, etc)
- Interdire la prise de l'avion en Europe, ou sous x kilomètres.
- Mettre en avant les itinéraires de mobilités douces (voir le guide des mobilités durables)
- Augmenter la souplesse des dates pour permettre des voyages plus longs, repenser les temps de voyage

Comme du côté du personnel :

- Favoriser le distanciel
- Interdire les trajets en avion sous x kilomètres, ou les vols long courrier lorsqu'on reste moins de 15 jours sur place (ex : ce qui est fait à Sciences Po Lyon)
- Repenser le réseau de manière locale, en France, en Occitanie

3/ Perception du voyage et envies d'évolution

Pour comprendre les comportements des usagers et usagères de l'école, on peut se demander combien l'impact carbone joue dans leurs décisions de voyage, et comment le fait de voyager est perçu de manière plus globale.

Côté étudiant, 53% n'ont pas beaucoup pris en compte l'empreinte carbone de leur voyage, les autres facteurs passant devant étant : le prix du voyage, la valeur de

l'échange ou du stage, mais aussi l'obligation de voyager. Le facteur économique reste le plus important.

Pour le personnel, 64% ne prennent pas trop en compte l'impact carbone de leurs voyages, les autres facteurs étant : des contraintes de temps, d'organisation familiale, ou encore l'importance des missions, qui ne peuvent pas se faire en distanciel selon elles et eux.

On peut noter que la question est complexe à traiter étant donné que les étudiantes et étudiants sont obligés de se déplacer pendant leur cursus. Néanmoins, un constat est clair : la majorité des personnes mettent toujours plus en avant la valeur du voyage devant son impact. On perpétue une vision du voyage qui est important ou nécessaire, sans jamais remettre en question le pourquoi du voyage.

Voici un commentaire intéressant d'une étudiante sur la question, dans la case « idées d'actions » du questionnaire :

« Limiter les partenariats Erasmus avec les universités hors Europe et octroyer des aides pour voyager en train.

L'argument "c'est dommage de limiter à l'Europe, cela contribue à se refermer entre pays européens et limiter l'ouverture d'esprit" ne tient pas. En effet, la plupart des étudiant.e.s en Erasmus côtoient des gens de leur propre nationalité ou des personnes venant de pays voisins. L'expérience Erasmus dans les pays éloignés est de plus très différente du quotidien des habitant.e.s et consiste souvent à évoluer dans des milieux privilégiés (en comparaison au reste de la population).

Rien n'empêche de continuer à développer des échanges avec des pays éloignés, dans le cadre de projets, recherches, correspondances... qui ne nécessitent pas de voyager. Et quand bien même le fait de ne plus voyager loin en avion serait limitant et représenterait une perte pour la recherche et les échanges humains, l'urgence climatique et l'impact énorme des trajets en avion ne devraient pas laisser le choix. Le sacrifice est, certes, peut-être élevé mais il s'impose à nous si nous souhaitons lutter réellement contre le réchauffement climatique et l'épuisement des ressources. »

Pour conclure cette partie, nous pouvons également nous pencher sur les envies d'évolution sur la question de la mobilité. En effet, à l'avenir, les usagers et usagères de l'établissement veulent plus ou moins changer leurs habitudes de voyage :

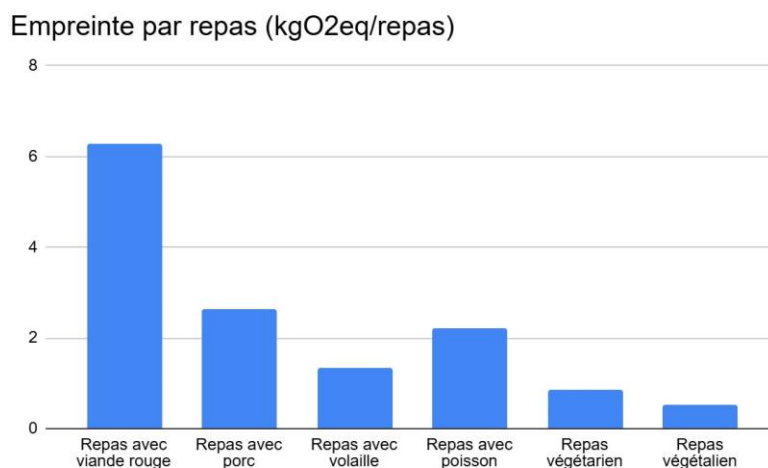
Côté étudiant, 45% veulent privilégier le train à l'avion à l'avenir, tandis que 26% veulent voyager plus proche. Côté personnel, 25% veulent privilégier le train à l'avion à l'avenir, tandis que seulement 10% veulent refuser les futures missions qui demandent de prendre l'avion.

Il y a donc encore un certain travail à accomplir dans le domaine des mobilités, le voyage lointain prestigieux encore trop valorisé par rapport aux mobilités douces locales. Pour mettre en avant les mobilités douces, le [prix du voyage en transition – prix Annie Londonderry](#) a été mis en place pour récompenser les mobilités étudiantes

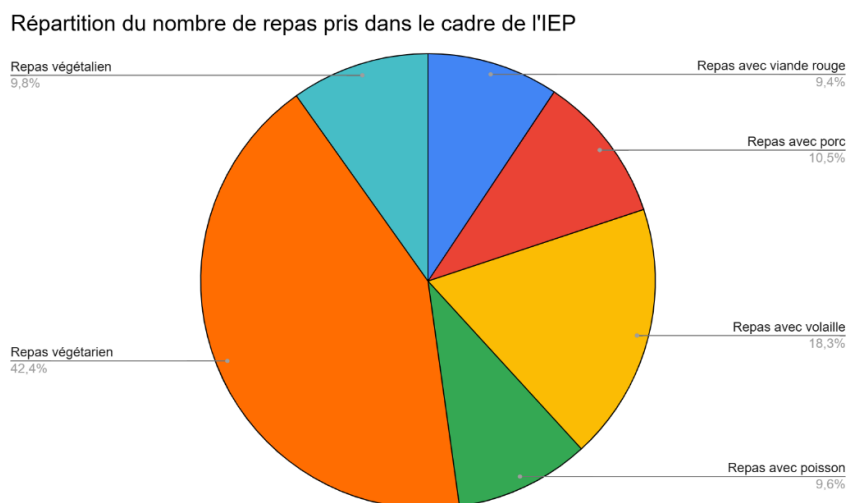
sans avion. Le [guide des mobilités durables](#) va également dans ce sens, proposant des alternatives au voyage en avion.

B. 2ème poste le plus émetteur : les intrants

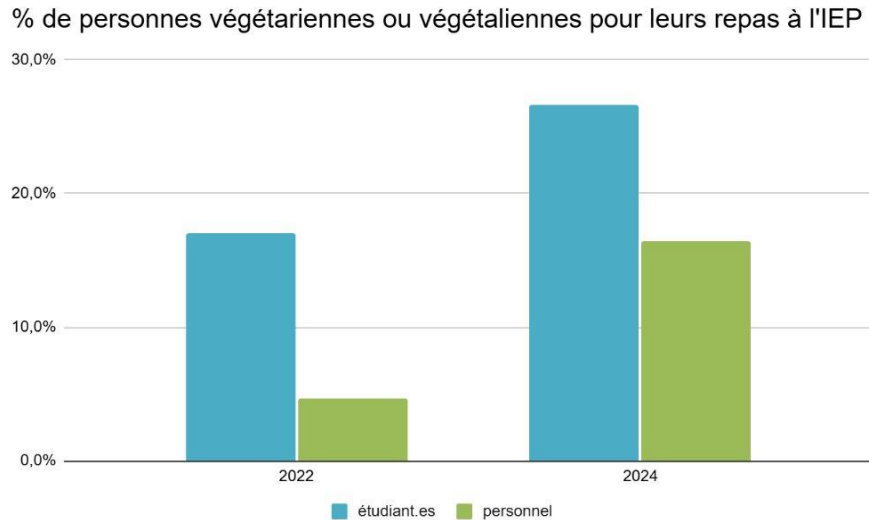
On entend par intrants tous les achats de produits et de services. Catégorie dans laquelle nous avons intégré les déjeuners des étudiantes et étudiants et du personnel, qui ont différentes empreintes moyennes selon leur composition :



Au sein de l'IEP, on note que la plus grande proportion des repas pris sont végétariens :



De manière générale, on observe une tendance de végétalisation des repas en 2 ans :



Mais les questionnaires ont fait remonter certaines envies ou besoins :

- Des repas plus végétalisés, plus bio, locaux et de saison, moins transformés et avec moins d'emballage

- Plus de temps de pause le midi, pour pouvoir aller au RU d'Arsenal, où il y a souvent de la queue

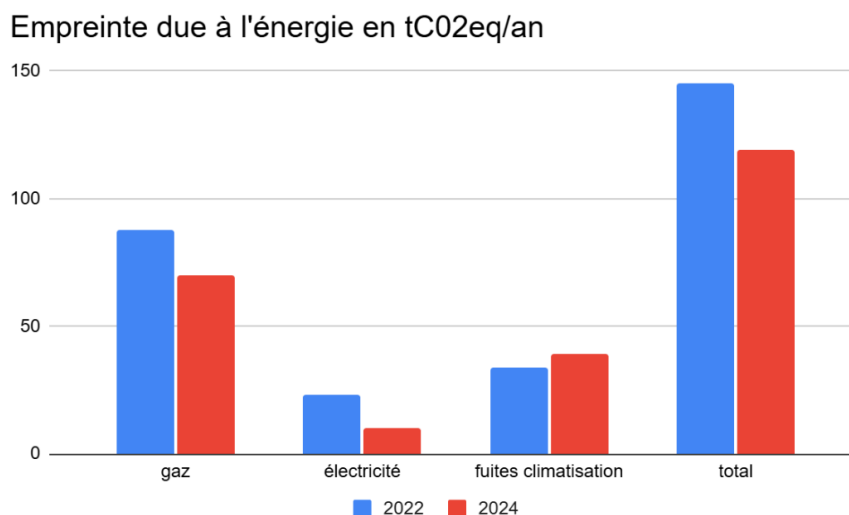
- Une salle pour les étudiant.es, pour pouvoir déjeuner ou avec un frigo pour pouvoir y déposer des tupperwares. Une proposition qui va dans le sens d'un espace pour les étudiant.es, pour se réunir, comme une cafétéria d'asso.

En parallèle de ces envies, on peut constater que la tendance à la végétalisation devrait encore croître. En effet, environ 50% des étudiantes et étudiants souhaitent s'alimenter de façon plus locale, bio et avec moins de déchets à l'avenir, tandis que 58% des personnes non végétariennes souhaitent faire évoluer leur alimentation à l'avenir pour qu'elle soit moins carnée.

Pour le personnel permanent, seulement 28% veulent s'alimenter de façon plus locale, bio et avec moins de déchets, tandis que 40% des personnes non végétariennes aimeraient voir leur alimentation plus végétalisée.

C. 3ème poste le plus émetteur : l'énergie

En 2 ans, l'énergie, 3^{ème} poste le plus émetteur, a plutôt diminué :



On note que 60% de l'empreinte provient du gaz, tandis que les fuites de fluides frigorigènes ont un pouvoir de réchauffement global assez élevé également.

D. Quid de l'impact du numérique ?

L'empreinte du numérique mesurée en 2022 n'était pas très élevée, et revenait à 2 tCO₂eq, soit 0,1% du bilan total :

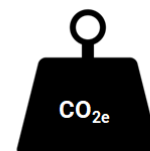
2tCO₂e



Activité informatique de l'établissement pendant 1 an



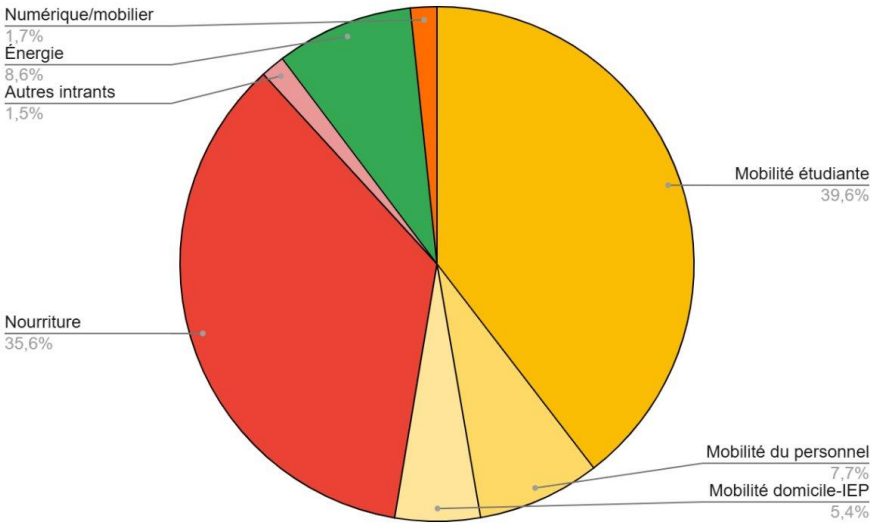
Equival à 1 A/R Paris - New-York en avion



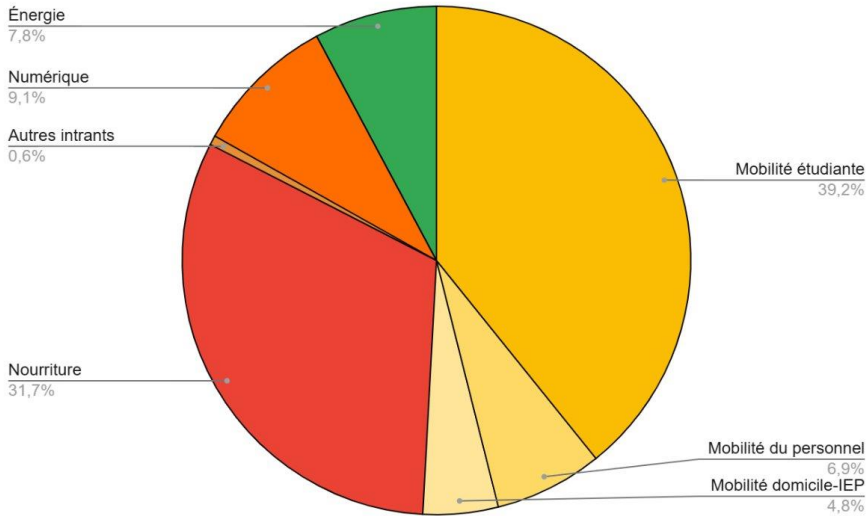
Correspond aux émissions à tenir en 2050 pour respecter l'accord de Paris pour une personne sur 1 an

Néanmoins, n'étaient pas comptabilisés dans cette empreinte les outils numériques personnels, utilisés par les étudiantes et étudiants pour travailler en cours. En 2024, nous avons donc **élargi le périmètre d'empreinte** et avons obtenu un total plus significatif, représentant finalement **9% de l'empreinte de l'école**. Si l'on élargi également le périmètre des déplacements en ajoutant les voyages faits par les élèves pour rentrer chez leurs parents, on obtient presque 200 tonnes de plus :

Périmètre 1, soit 1381 tCO2eq :

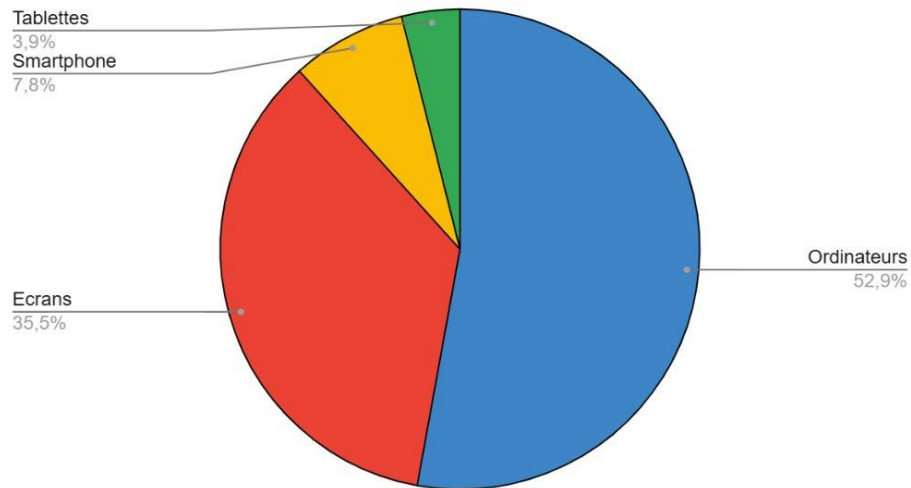


Périmètre 2, soit 1550 tCO2eq :



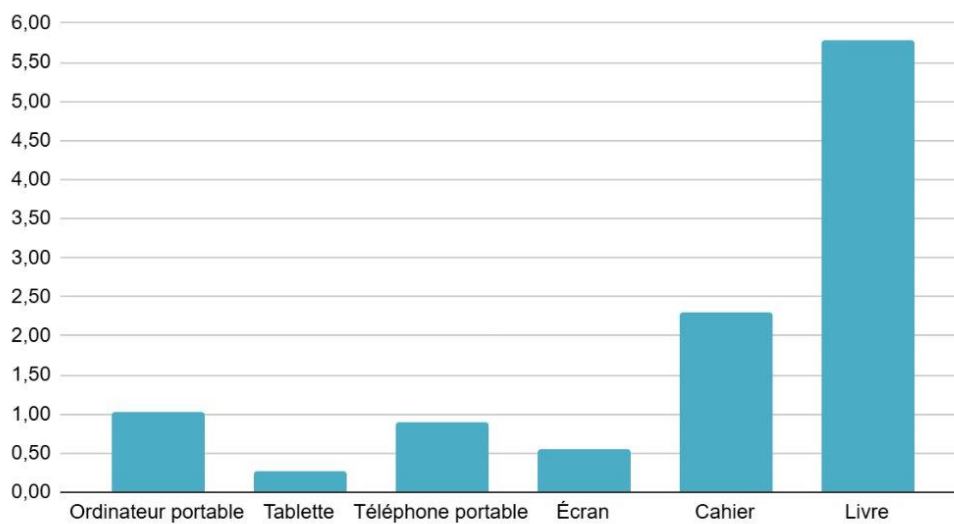
Le numérique peut donc vite représenter une part importante de l’empreinte, au même niveau que l’énergie. L’usage du numérique (serveurs, envois de mails, etc.) représente environ 10%, tandis que le reste provient du matériel utilisé, qui est réparti comme suit :

Répartition de l'empreinte du matériel (perso + école)

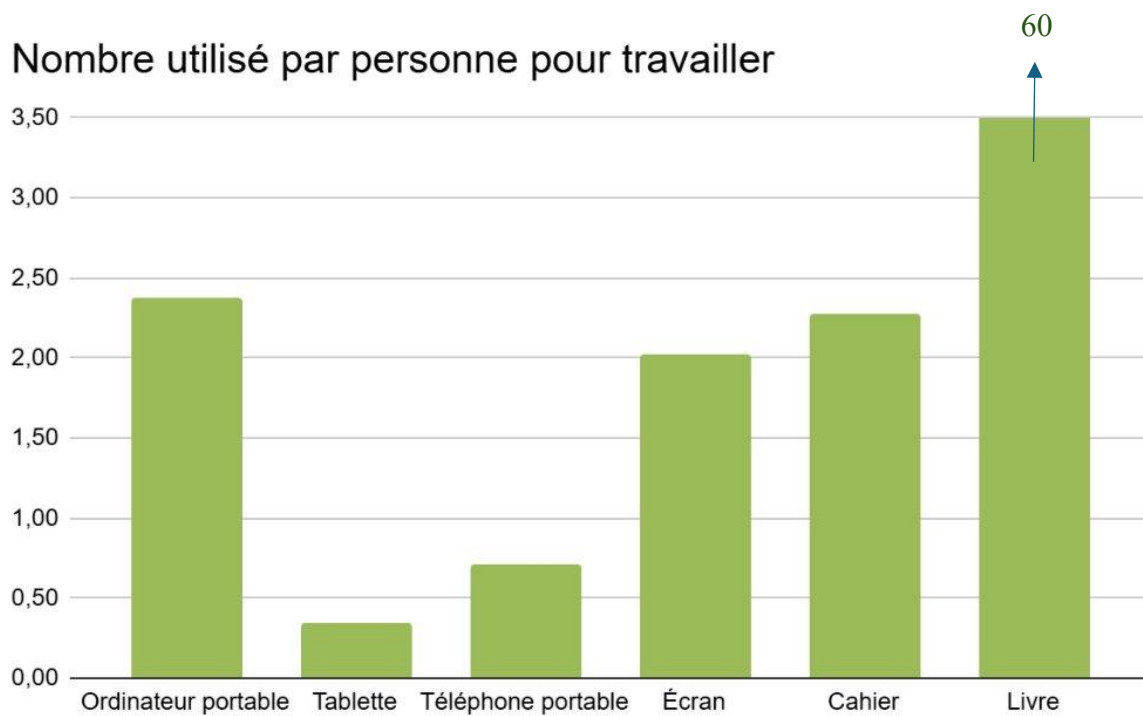


En effet, les étudiantes et étudiants utilisent plusieurs outils numériques pour travailler :

Nombre utilisé par étudiant.e pour travailler en moyenne



De même pour le personnel permanent qui utilise presque 2 fois plus de matériel, avec souvent un fourni par l'école et un personnel :



Pour finir sur le numérique, on peut rappeler d'où provient cette empreinte :



VII. LE PLAN D'ACTION À ENGAGER

Bonne nouvelle : les postes les plus émetteurs de Sciences Po sont des postes sur lesquels nous pouvons agir !



A. Objectif : neutralité carbone

Réduire nos émissions de GES et plus largement notre impact sur l'environnement pour un futur viable. Ne perdons pas de vue que le bilan carbone nous renseigne sur notre impact carbone mais pas sur notre **impact environnemental global**. La transition écologique passe par beaucoup d'autres enjeux comme celui de la biodiversité.

B. Analyse de la situation

Forces Des étudiantes et étudiants et un personnel engagé, mobilisés, ayant des convictions	Opportunités Une réglementation qui oblige peu à peu à prendre des mesures concrètes, un schéma directeur DD&RS à suivre
Faiblesses Des déplacements professionnels et une mobilité étudiante liés à l'essence même de l'établissement	Menaces Inertie, Découragement, Anxiété

Depuis décembre 2024, l'IEP Toulouse est également doté de son propre [schéma directeur DD&RS](#) (Développement Durable et Responsabilité Sociétale). Cette feuille de route se projette sur 5 ans avec 134 engagements sur 5 axes stratégiques (gouvernance, enseignement, recherche, environnement, politique sociale). À partir de celui-ci, nous pouvons identifier facilement les actions à mener sur la décarbonation en particulier, qui s'inscrit dans l'axe « environnement » principalement.

C. Les actions à mener

Pour y arriver il faut agir principalement sur les 3 postes les plus émetteurs :



DEPLACEMENTS



ALIMENTATION



ENERGIE

D. Ces actions doivent être le fruit d'une réflexion collaborative.

1/ Comment réduire et optimiser les déplacements en avion ?

Comment encourager, sensibiliser, donner envie au personnel et aux étudiantes et étudiants d'utiliser des transports moins émissifs ?

Il faut trouver *ensemble* des solutions alternatives. Nous avons commencé avec une conférence débat sur les mobilités douces en mars 2024. Le comité de la transition écologique a amorcé des propositions en ce sens à discuter collectivement.



Aurélien Bigo docteur transition énergétique dans les transports

De manière conscientisée ou non, la place que l'on donnera à l'aérien à l'avenir reflétera donc un choix sociétal et éthique : parmi les changements à opérer pour atteindre un monde neutre en carbone, est-on prêts à sacrifier quelques trajets en avion pour préserver des conditions de vie acceptables dans les décennies à venir ?

Depuis la rentrée 2025, la discussion a été amorcée du côté des laboratoires et du personnel administratif pour revoir nos manières de voyager professionnellement.

En parallèle de cela, le guide des mobilités durables a vu le jour pour les étudiantes et étudiants partant à l'étranger, ainsi que le plan mobilités durables pour continuer de transformer nos mobilités petit à petit.

Enfin, le [prix du voyage en transition – prix Annie Londonderry](#) a été créé afin de mettre en avant les voyages étudiants réalisés en mobilité douce.

Du côté du personnel, la question de la mobilité a également été entamée, notamment en ajoutant une annexe au règlement intérieur pour inciter les voyages professionnels sans avion.



REGLEMENT INTERIEUR

Annexe 8 – Mobilités douces

Cette annexe vise à accompagner la réduction du poste le plus émetteur de Sciences Po Toulouse qui est celui des déplacements suite à la réalisation de son bilan carbone réalisé en 2023 sur les données 2022 (51% des émissions de CO₂e de l'établissement concernent les déplacements de l'ensemble du personnel et des étudiant.es). Il s'inscrit dans la dynamique du Schéma directeur DD&RSE de l'établissement.

Recommandations à destination du personnel

Cette annexe contribue à la mise en œuvre pour les déplacements domicile travail et les missions des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports en cohérence avec la circulaire du MESR datant du 24 septembre 2022 déclinant le plan de sobriété énergétique des établissements d'enseignement supérieur et de recherche.

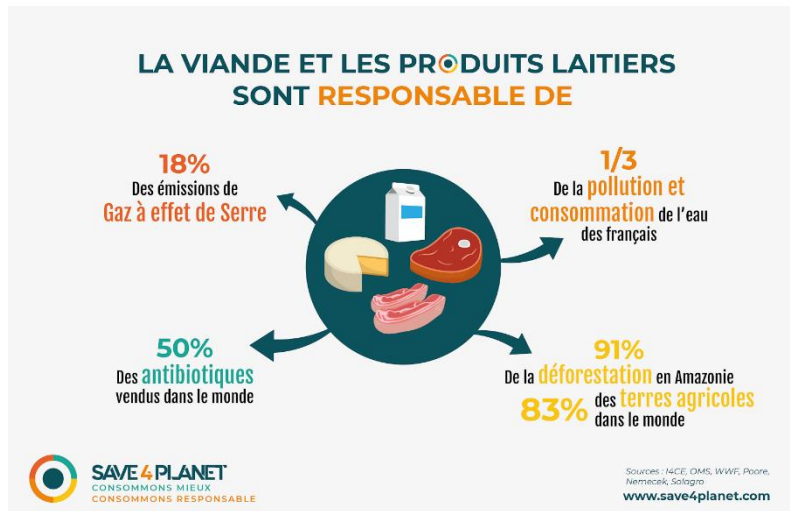
Ces mesures visent à contribuer aux objectifs de réduction de 5% de GES par an fixés au niveau national, comme spécifié dans le Schéma Directeur « Développement Durable Responsabilité Sociétale et Environnementale » (SD DD&RSE).

Modes de transport de mobilités douces

Autant que possible, et en cohérence avec le maintien de la qualité des activités et de l'équilibre entre vie personnelle et vie professionnelle, **le mode de déplacement** à privilégier doit être :

- De manière générale, le train, les transports en commun urbains et les modes actifs (marche, vélo...).
- Sauf cas exceptionnel lié à une urgence, le train pour les déplacements correspondants à des trajets inférieurs à 5 heures (par voie ferroviaire).
- Le covoiturage lorsque le déplacement ne peut être réalisé qu'en voiture. Il peut s'effectuer entre collègues ou via des plateformes dédiées.
- La voiture en autosolisme uniquement quand il n'y a pas d'alternative.
- Train 2ème Classe (1ère Classe à partir de 400 km).
- Toute exception à ces principes devra être dûment justifiée sur l'ordre de mission.

2/ Comment inciter à réduire la consommation de viande ?



La question de l'alimentation à l'IEP Toulouse reste complexe car l'école n'en est qu'indirectement responsable. C'est par la sensibilisation que l'on peut donc agir, en rappelant l'empreinte due aux repas carnés. On peut noter tout de même que le CROUS Toulouse-Occitanie avance de son côté, notamment par la publication de son [schéma local de transition écologique](#).

Schéma local de transition écologique du CROUS Toulouse-Occitanie



3/ Comment encourager à la sobriété énergétique ?

Nous avons vu que l'empreinte due à l'énergie a diminué en 2 ans. C'est un résultat qui part des éco-gestes comme le fait d'encourager à éteindre les lumières, jusqu'aux mesures qui ont un grand impact comme le fait de réduire le chauffage et la climatisation. Nous pouvons encore continuer en ce sens, en faisant toujours plus attention à notre consommation d'énergie.

E. Les leviers à construire ensemble.

Sciences Po Toulouse se doit de viser l'exemplarité et d'être innovante.

Sciences Po Toulouse agit depuis plusieurs années déjà par l'intermédiaire de l'association environnementale étudiante "Gaïa" qui a construit un **Plan vert** (2020) afin de répondre aux exigences de la loi Grenelle de 2009. Ce plan vert a notamment donné naissance au Comité de Transition Écologique de Sciences Po. Des objectifs de mise en œuvre de la transition socio-écologique ont été fixés par le CTE dans un **Plan de transition** avec l'ambition à terme d'une certification DDRS pour l'établissement.

Néanmoins, ce plan vert s'engageait pour une réduction de 25% de notre empreinte carbone entre 2020 et 2024. Cet engagement n'a pas été respecté, et nous devons fournir de plus amples efforts sur nos déplacements en particulier.

Depuis 2 ans, on peut tout de même noter que le CTE œuvre de plus en plus pour écrire des plans relatifs à différents thèmes. Le **Plan de Sobriété** a été adopté fin 2022 avec pour objectif une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre conformément à la Stratégie nationale « Bas Carbone ».

Un [plan biodiversité](#) du campus a été élaboré par le CTE, proposant une revégétalisation de la cour.

Un [plan Campus responsable](#) a également été construit, il recense les actions déjà mises en place autour :

- Des déchets (tri, revalorisation, réduction)
- Des achats plus durables et de la réparation,
- De la sensibilisation des étudiantes et étudiants et des personnels,

Et pose de nouvelles idées pour aller encore plus loin.

Un [plan de mobilité](#) a également vu le jour pour agir plus particulièrement sur notre manière de voyager.

Enfin, vous pouvez consulter le [rapport d'activité du CTE](#) (2021-2025) pour le détail des actions.

L'établissement Sciences Po Toulouse est actif mais nous avons besoin de vous. Chacun peut faire sa part, cette transition doit être collaborative. Ce défi est à relever ensemble.

Ces actions ne sont pas une punition mais une opportunité majeure pour notre créativité et notre capacité à innover, à créer un chemin plus désirable pour notre activité qu'est l'enseignement des sciences politiques, économiques et sociales.

En parallèle des actions de Sciences Po Toulouse les éco-gestes quotidiens permettent de réduire notre empreinte carbone.

Pour vos premiers pas, Sciences Po Toulouse vous invite à faire votre bilan carbone personnel afin de prendre conscience de votre propre impact et de la facilité avec laquelle quelques petits gestes du quotidien peuvent déjà, si tout le monde s'y met, avoir un impact considérable. À vous de jouer...

- [Votre calculateur d'empreinte carbone personnelle - Nos Gestes Climat](#)

