

Questionnaire sur l'utilisation de l'avion dans la pratique professionnelle

Le document suivant contient les réponses données à un questionnaire qui a été envoyé en octobre 2024 au laboratoire de l'Institut Élie Cartan de Lorraine. Les réponses étaient anonymes.

Nombre de répondants : 102 dont :

- 19 doctorants/post-doctorants/ATER
- 45 chargés de recherches/maîtres de conférences/PRAG
- 26 directeurs de recherches/professeur des universités
- 2 personnels d'appui à la recherches
- 2 statuts non renseignés.

Questions posées :

0) Quel est votre statut ?

1) Êtes-vous prêt ou prête à faire évoluer votre pratique professionnelle afin de diminuer l'impact environnemental qu'elle engendre ?

2) L'accord de Paris définit comme objectif à l'horizon 2030 une réduction

de 40% des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990. Dans son schéma directeur de la transition écologique, l'université de Lorraine se fixe comme objectif de réduire de 6% par an son impact carbone. Pensez-vous que le laboratoire devrait se fixer comme objectif de réduire de 6% par an son impact carbone ?

3) À combien estimez-vous le nombre de kilomètres parcourus en avion pour votre pratique professionnelle ces trois dernières années ?

4) Êtes-vous prêt ou prête à ne plus prendre l'avion pour des voyages que le train permet de faire (temps moyen de trajet de gare à gare en tenant compte des correspondances) :

moins de 8h, moins de 7h, moins de 6h, moins de 5h, je n'ai pas de raison de prendre l'avion dans ma pratique professionnelle, je ne suis d'accord avec aucune de ces propositions.

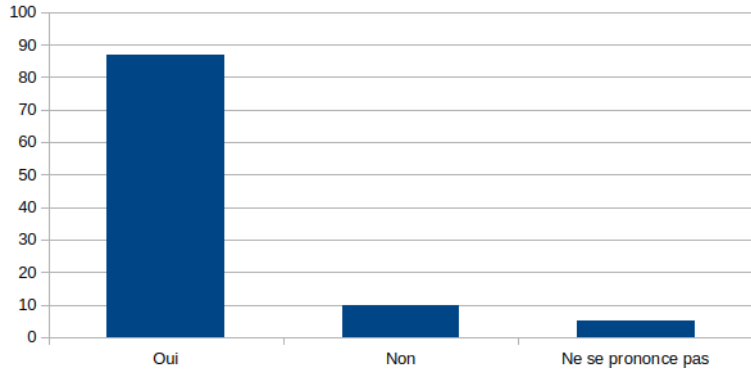
5) Êtes-vous prêt ou prête à limiter votre nombre de kilomètres parcourus en avion sur une période de 3 années consécutives à :

moins de 30 000 km, moins de 50 000 km, moins de 70 000 km, moins de 90 km, je ne suis d'accord avec aucune de ces propositions.

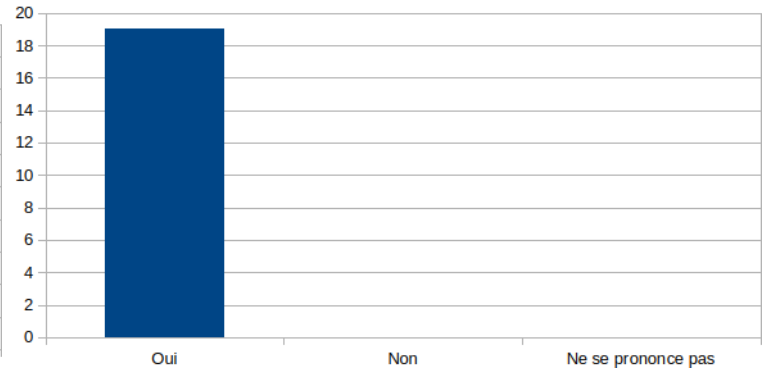
6) Commentaires libres.

Êtes-vous prêt ou prête à faire évoluer votre pratique professionnelle afin de diminuer l'impact environnemental qu'elle engendre ?

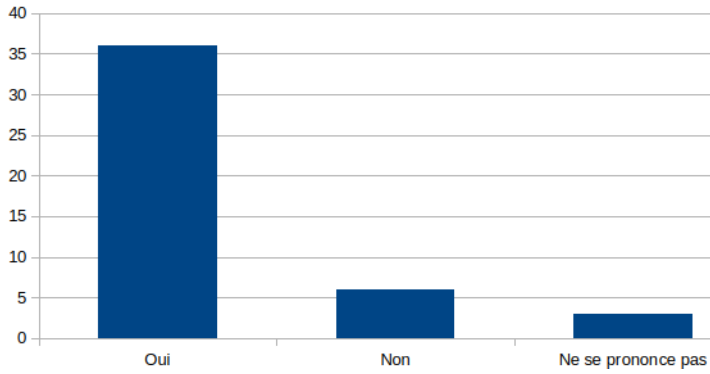
IECL



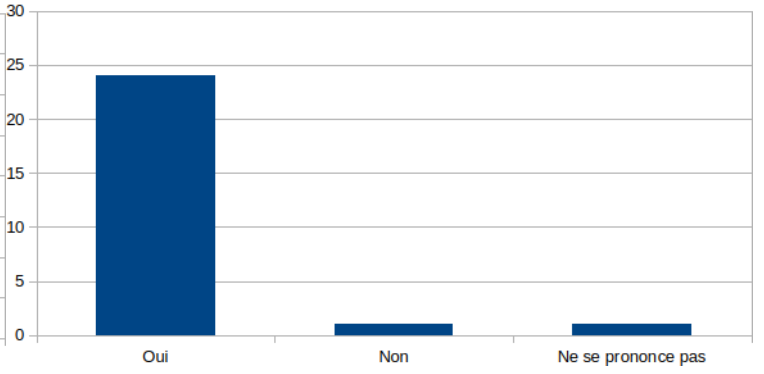
ATER/Doctorant/Post-doctorant



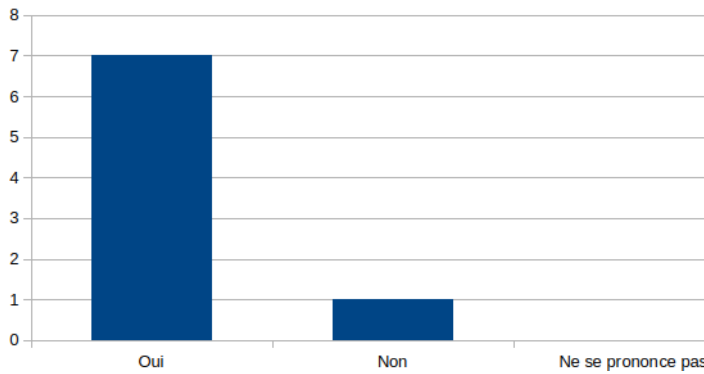
Chargé de recherches/maître de conférences/PRAG



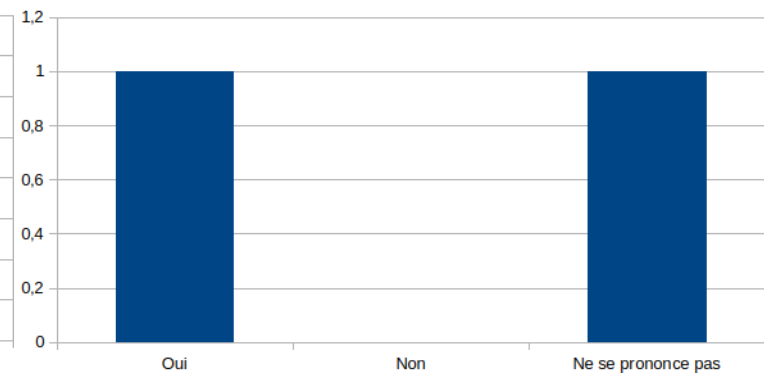
Directeur de recherches/Professeur



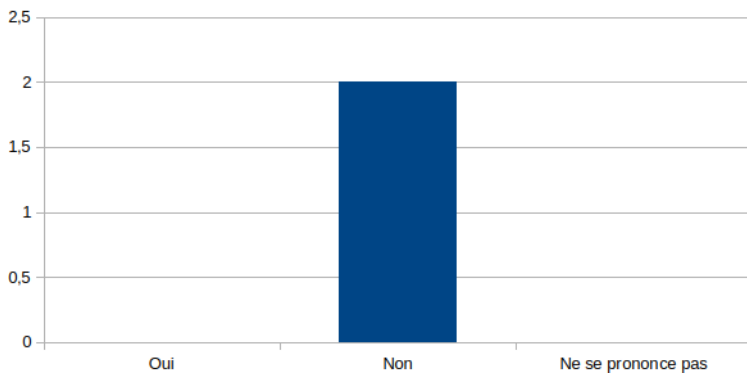
Émérite



Personnel d'appui à la recherche



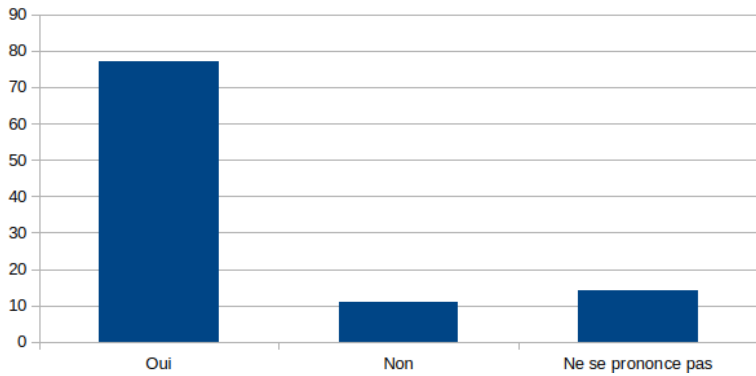
Statut non renseigné



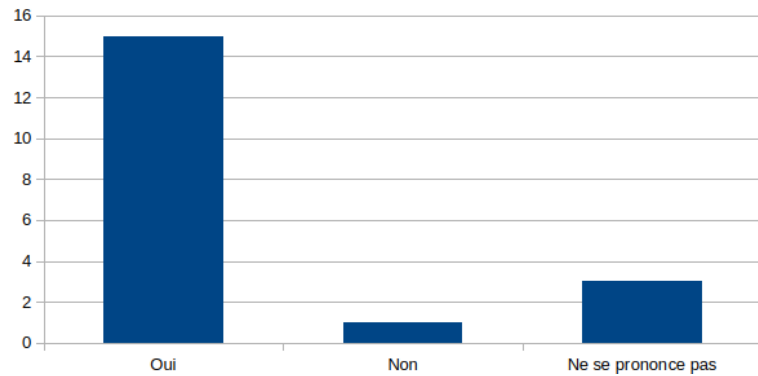
L'accord de Paris définit comme objectif à l'horizon 2030 une réduction de 40% des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990.

Dans son schéma directeur de la transition écologique, l'université de Lorraine se fixe comme objectif de réduire de 6% par an son impact carbone. Pensez-vous que le laboratoire devrait se fixer comme objectif de réduire de 6% par an son impact carbone ?

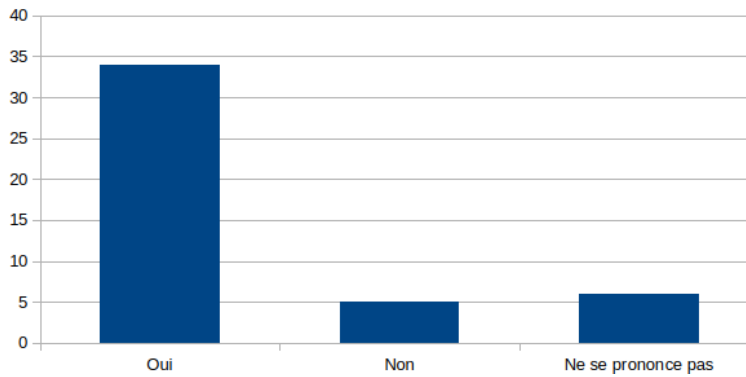
IECL



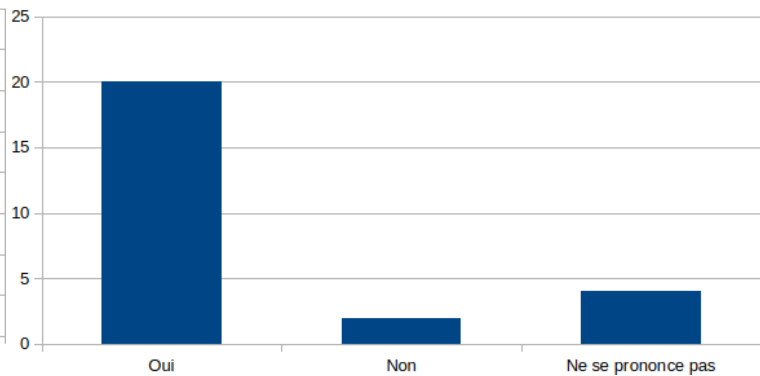
ATER/Doctorant/Post-doctorant



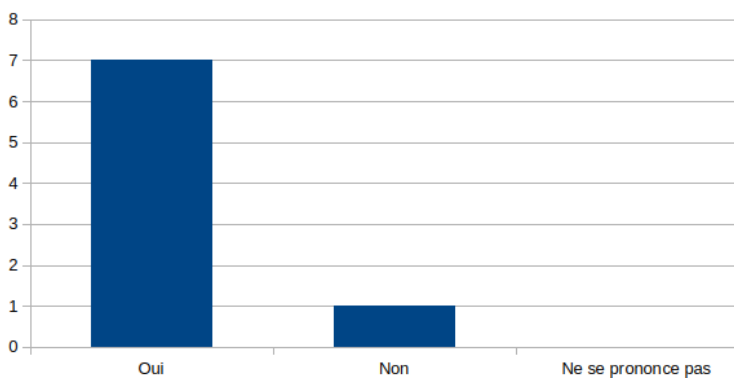
Chargé de recherches/maître de conférences/PRAG



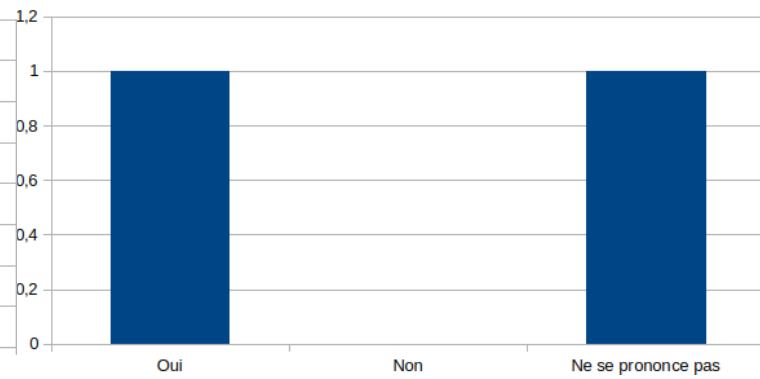
Directeur de recherches/Professeur



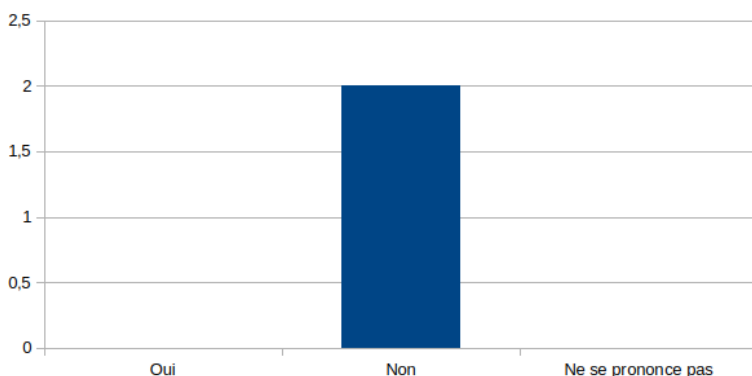
Émérite



Personnel d'appui à la recherche



Statut non renseigné



A combien estimez-vous le nombre de kilomètres parcourus en avion pour votre pratique professionnelle ces 3 dernières années ?

Moyenne IECL : 14 700

Moyenne ATER/Doctorants/Post-doctorants : 4800

Moyenne Chargés de recherches/maîtres de conférences/PRAG: 10 400

Moyenne Directeurs de recherches/Professeurs : 30 200

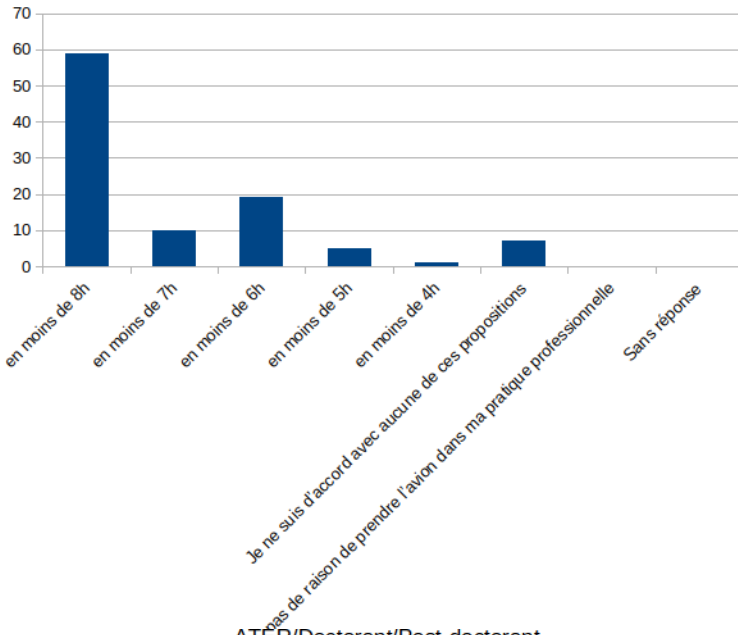
Moyenne Émérites : 22 800

Moyenne Personnel d'appui à la recherche : 1 000

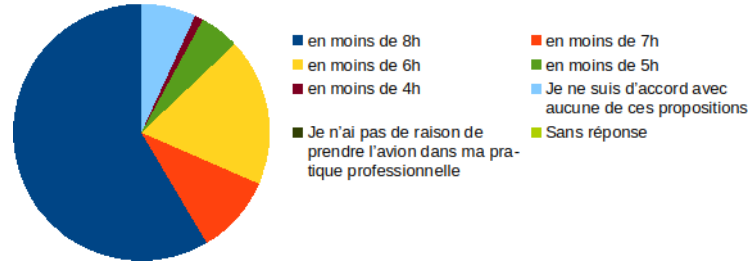
Moyenne Statut non renseigné : 0

Êtes-vous prêt ou prête à ne plus prendre l'avion pour des voyages que le train permet de faire (temps moyen de trajet de gare à gare en tenant compte des correspondances) :

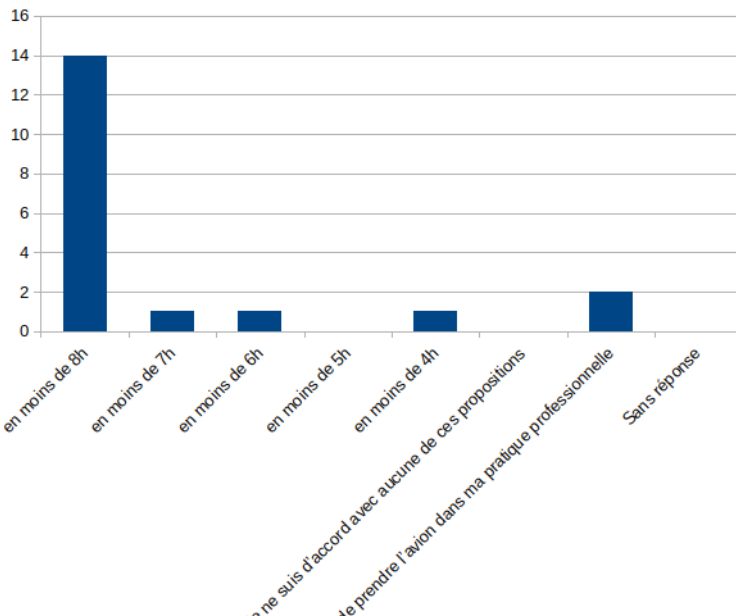
IECL



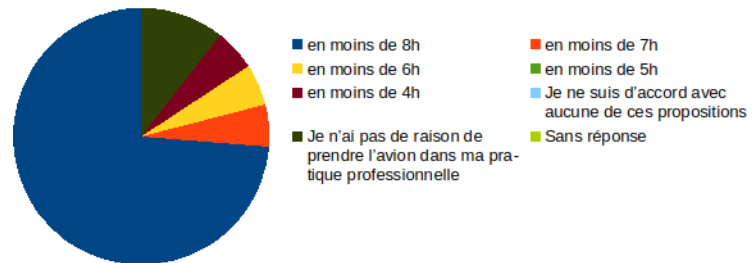
IECL



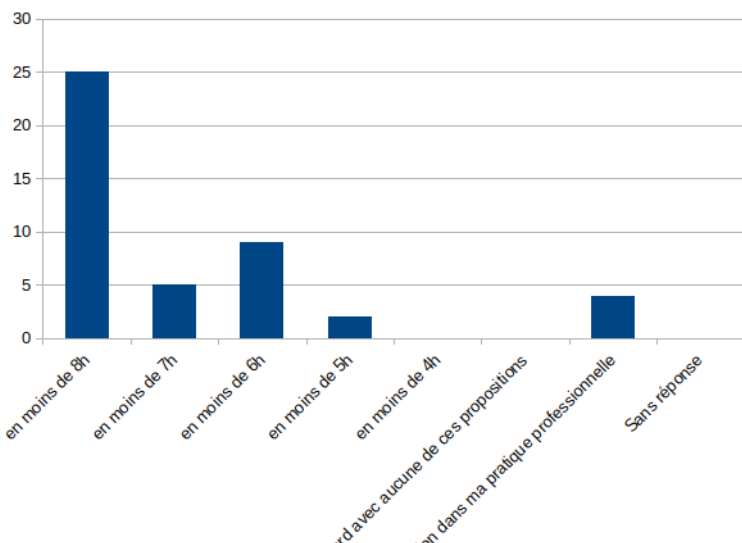
ATER/Doctorant/Post-doctorant



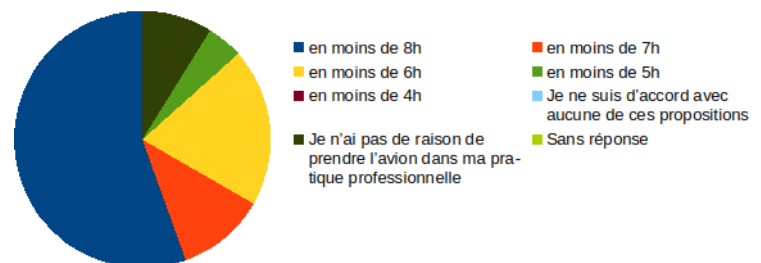
ATER/Doctorant/Post-doctorant



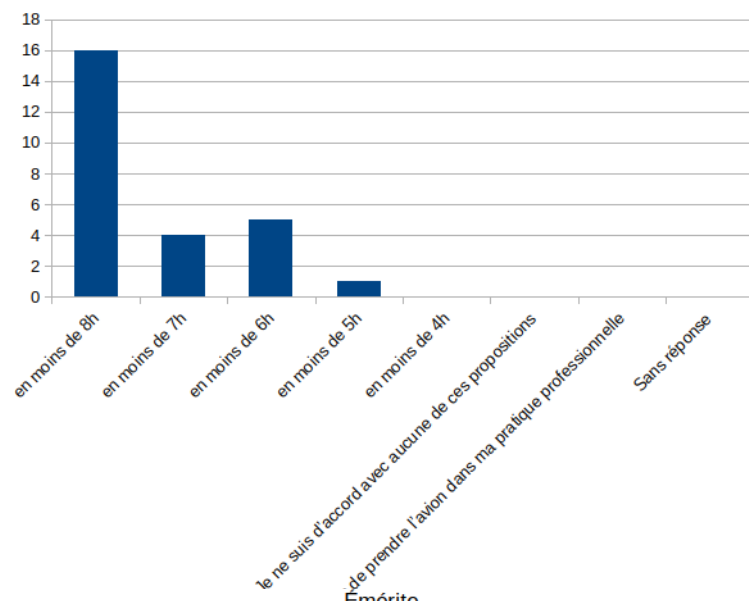
Chargé de recherches/maître de conférences/PRAG



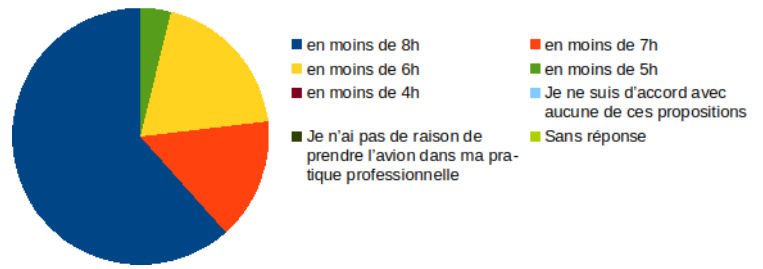
Chargé de recherches/maître de conférences/PRAG



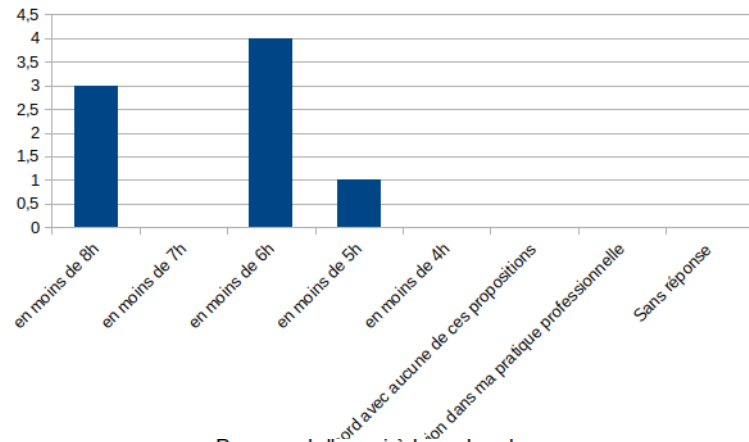
Directeur de recherches/Professeur



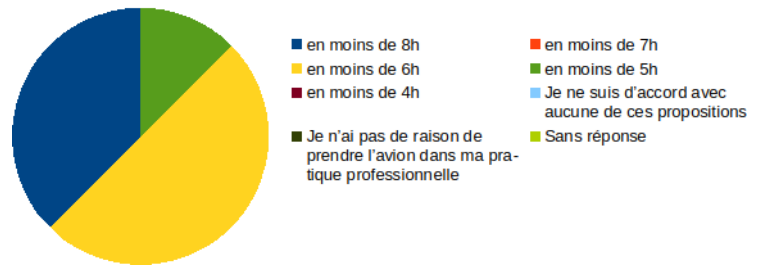
Directeur de recherches/Professeur



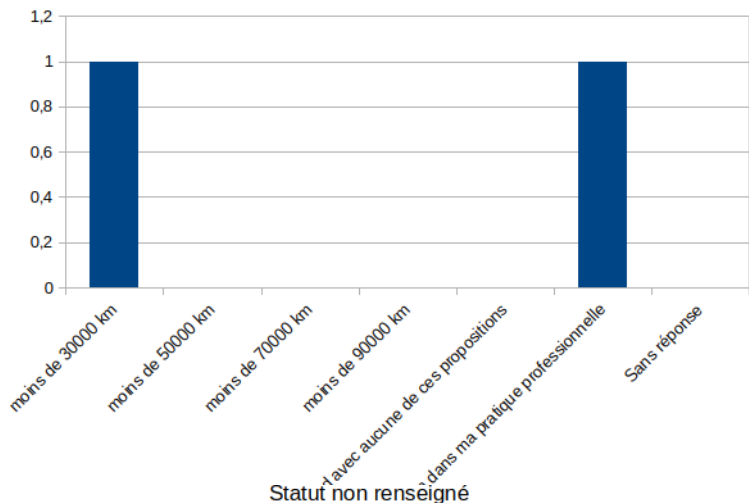
Émérite



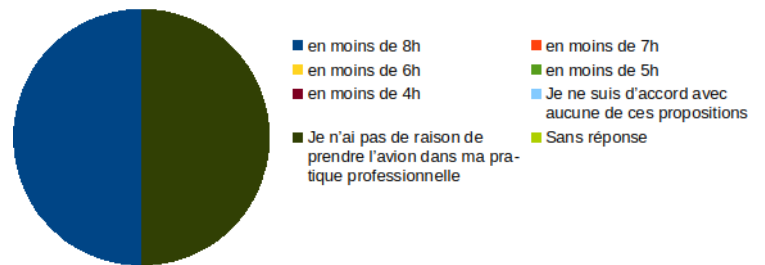
Émérite



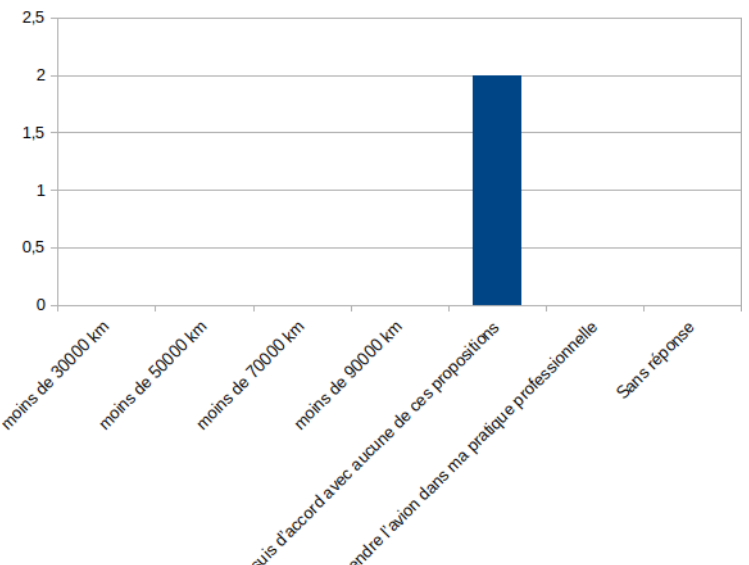
Personnel d'appui à la recherche



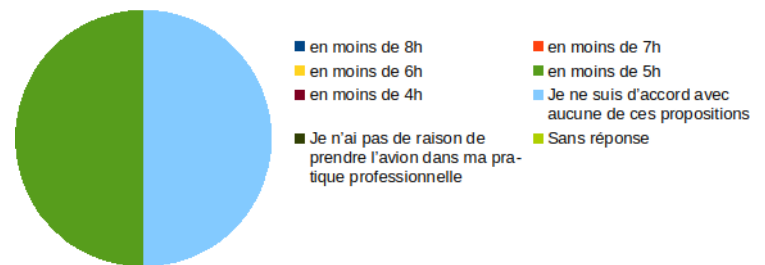
Personnel d'appui à la recherche



Statut non renseigné

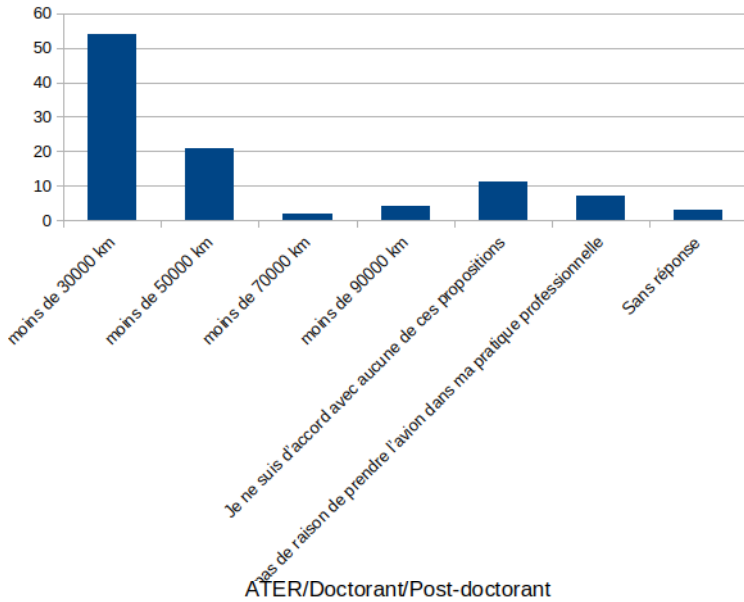


Statut non renseigné

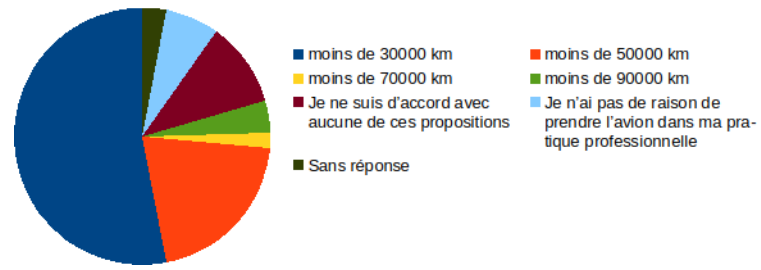


Êtes-vous prêt ou prête à limiter votre nombre de kilomètres parcourus en avion sur une période de 3 années consécutives à :

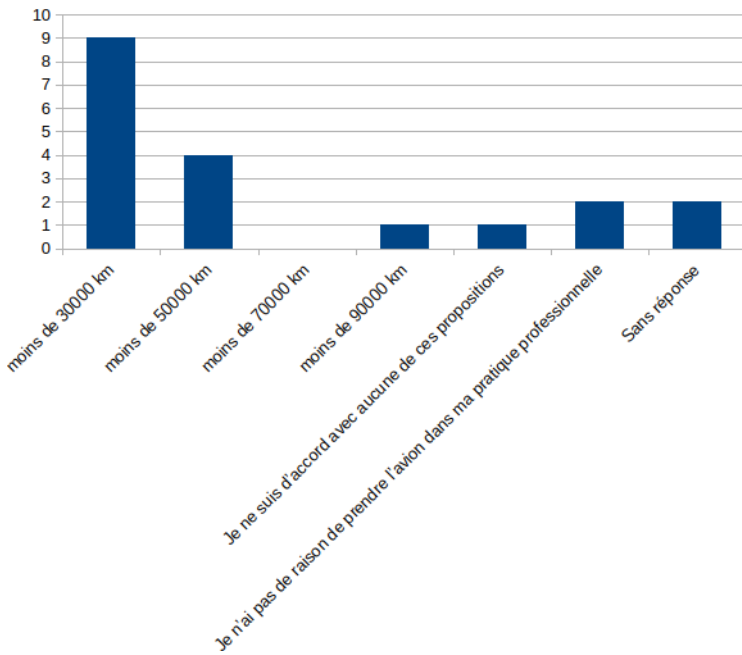
IECL



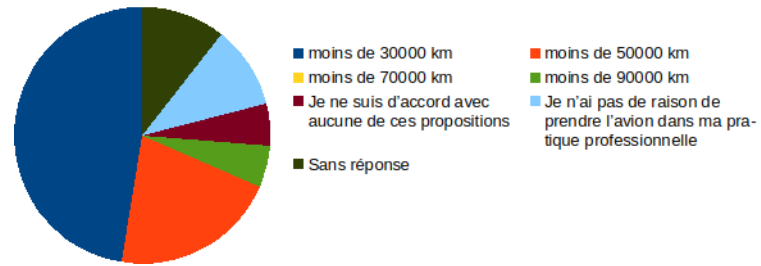
IECL



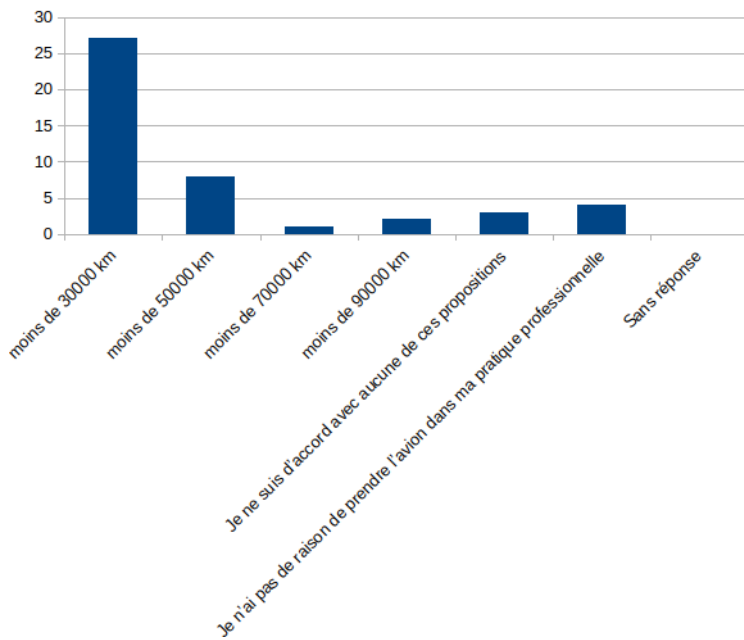
ATER/Doctorant/Post-doctorant



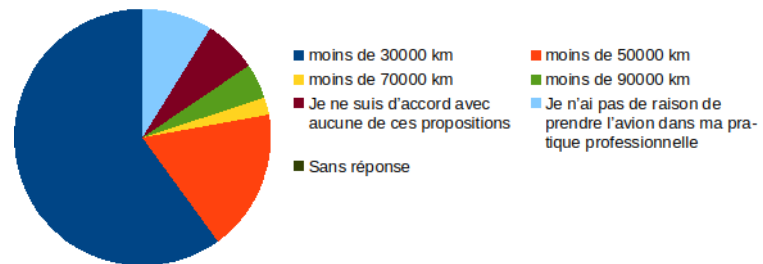
ATER/Doctorant/Post-doctorant



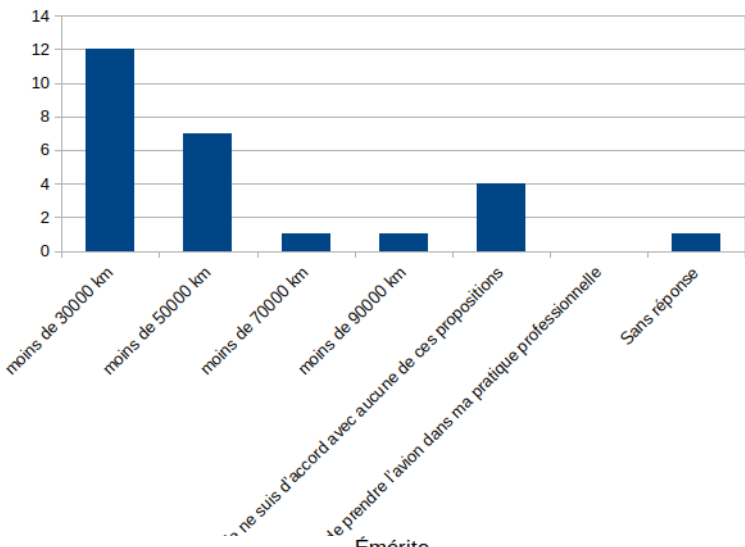
Chargé de recherches/maître de conférences/PRAG



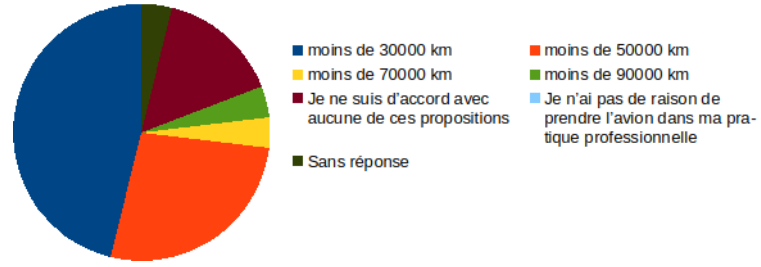
Chargé de recherches/maître de conférences/PRAG



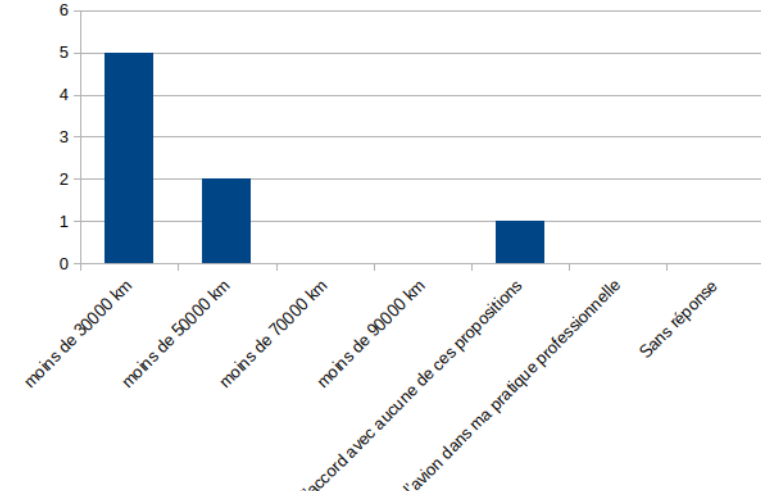
Directeur de recherches/Professeur



Directeur de recherches/Professeur



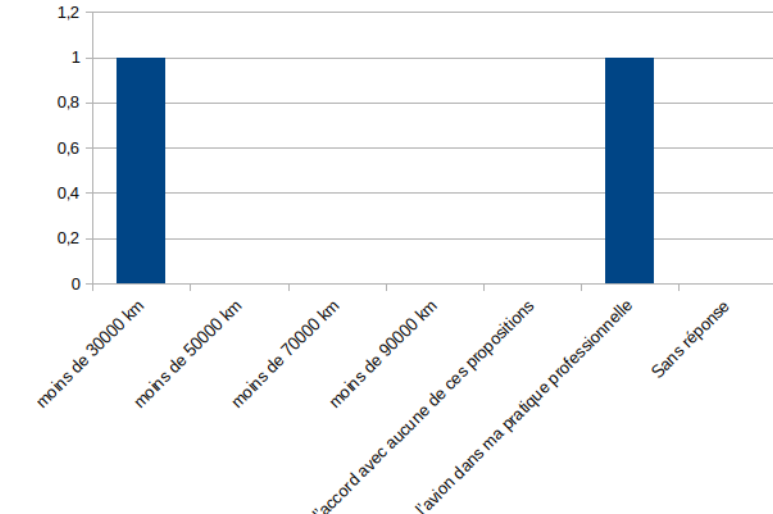
Émérite



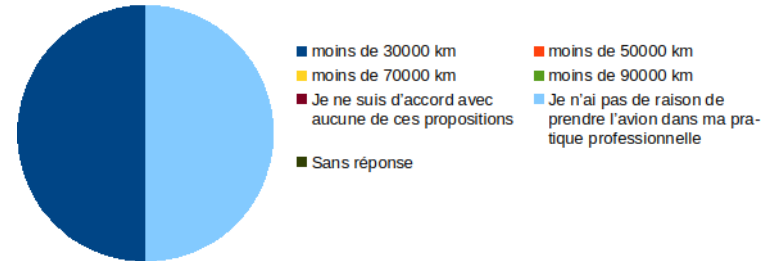
Émérite



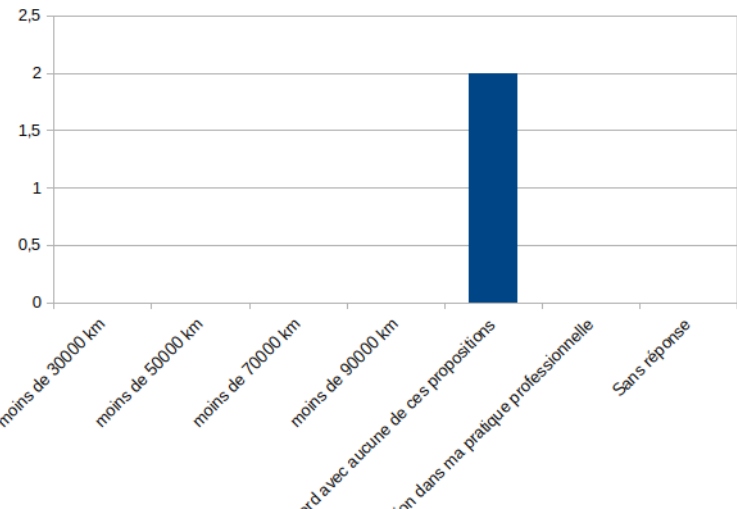
Personnel d'appui à la recherche



Personnel d'appui à la recherche



Statut non renseigné



Statut non renseigné



Commentaires libres :

- Pour la troisième question, il faut comprendre que je souhaite une réduction supérieure à 6%
- Je suis pour éviter de prendre l'avion dans la mesure du possible. Cela dit, je pense qu'il est difficile de s'engager fermement à ne jamais l'utiliser, surtout à l'échelle d'une communauté dont les habitudes étaient orthogonales à cette idée dans un passé récent, et sachant que les sollicitations sont si fréquentes que tôt ou tard vient une proposition qu'il est difficile de balayer sans aucun remords. Personnellement, je pense que sauf circonstances exceptionnelles j'essaierai dorénavant que mes voyages en avion soient espacés (2 à 2) d'au moins 2-3 ans, et ne soient pas pour des conférences d'une semaine mais pour des séjours de plus longue durée.
- Personne ne se pose la question hormis les européens. Lorsque étas-uniens, chinois, indiens se la poseront, posons la nous aussi. Le débat sur ces questions reste d'ailleurs complètement ouvert au niveau scientifique parmi les vrais experts en climatologie.
- C'est un bon début et merci pour cette initiative.
- J'ai présidé une asso et j'ai constaté à quel point le travail du CA était plus vivant et productif quand nous étions réunis, plutôt que de compter sur le mail et Zoom. De petites choses pouvaient se faire par téléphone ou Zoom, comme une réunion de 30 min pour caler des détails, mais l'activité était complètement différente quand nous étions dans la même pièce, que nous pouvions aller manger ensemble, faire des pauses ensemble, etc. Partant de là, comme je crois que notre impact en somme est infinitésimal, je crois que ces réflexions sont une façon de pousser notre métier encore un peu plus loin dans le marécage où il est embourbé. Je crois que notre communauté surestime très largement son importance, en nombre et en influence sur l'extérieur, et que nous ferions mieux de réfléchir à des façons que le labo soit joyeux.
- Les titulaires de postes permanents peuvent très bien admettre des restrictions, et ce en faveur des jeunes qui n'ont pas encore de poste.
- Les trajets en trains sont extrêmement chers, beaucoup plus chers que l'avion et les changements de trains aléatoires. Voyager en train est bien plus compliqué que de prendre l'avion
- Pour information, cet été j'ai combiné conférence + vacances pour rentabiliser mon vol AR en avion (vers l'Espagne).
- La seule recommandation avec laquelle je suis d'accord serait de privilégier le train à l'avion quand cela est possible. Par contre, je ne suis absolument pas d'accord pour mettre des limitations sur le nombre de kilomètres parcourus en avion pour des missions en dehors du continent européen. Nous sommes dans un état démocratique et de droit, et ceci doit uniquement être sur la base du volontariat. Je suis absolument contre le fait d'imposer à des chercheurs de limiter leurs collaborations internationales en Asie, Afrique et Amériques, uniquement pour réduire l'impact carbone du labo. Cela aura un impact négatif sur la production scientifique des chercheurs qui entretiennent des collaborations internationales, et nuira considérablement au rayonnement international du labo.
- Un semestre au MSRI (Californie) ou une visite de travail au Japon "consomme" 20 000 km d'avion d'un coup (une fois tous les quelques années, et cela peut être pour un séjour long), tandis que les activités en Europe peuvent pour beaucoup se faire en train. Il faut avoir des mesures qui limitent nos déplacements MAIS qui laissent des possibilités de "pics" exceptionnels pour des séjours de longue durée à grande distance. Pour le moment, on ne discute que de km dans les mesures climatiques : il me paraîtrait pertinent de discuter aussi de durée du séjour en fonction du nombre de km parcourus.
- Par "Je n'ai pas de raison de prendre l'avion" j'entends "Je ne vais pas en conférence ou en visite si cela requiert de prendre l'avion".
- Je prendrais l'avion si nécessaire ce que font la plupart des gens
- Comme chercheur ayant plusieurs collaborateurs en Amérique, bien que l'on fasse des zooms régulièrement, il est nécessaire de se recentrer de temps en temps pour avoir un échange plus productif. Néanmoins, en manque d'alternatives, ces déplacements doivent être en avion et il vaut mieux que je fasse

un aller-retour, plutôt que chacun de mes collaborateurs en fassent un. En échange, je suis en faveur qu'on limite les déplacements en avion à l'intérieur de la France et en Europe.

- Je ne comprends pas la question avec les pourcentages.
Comment sont prises en compte les invitations (dans les 2 sens) ?

- * Réponse « Non » à la question « Êtes-vous prêt ou prête à faire évoluer votre pratique professionnelle afin de diminuer l'impact environnemental qu'elle engendre ? » car, en ce qui me concerne, la pratique me semble déjà optimisée. (Il reste néanmoins peut-être des pistes d'amélioration collectives, notamment en ce qui concerne le chauffage et l'utilisation de papier de deuxième qualité).

* À la question « Êtes-vous prêt ou prête à ne plus prendre l'avion pour des voyages que le train permet de faire (temps moyen de trajet de gare à gare en tenant compte des correspondances) », j'ai répondu « 8 h » ; mais il faut noter que pour une telle durée, la question de ne pas faire le trajet du tout se posera : si c'est pour se rendre à une conférence, pas de problème pour faire 8 h de train ; si c'est pour donner un séminaire et revenir aussitôt, probablement pas ! (mais, le cas échéant, prendre l'avion pour cela m'aurait paru tout aussi disproportionné).

- Ces questions devraient être décidées au niveau de l'université voire national. Les règles doivent être les mêmes pour tout le monde.

Problème des coûts non évoqué (train souvent plus cher que l'avion).

- Je prends la plupart du temps le train pour des trajets en France et en Europe lorsque celui-ci n'excède pas 10 heures de train.

Je pense qu'il est important de ne pas avoir de limite sur les déplacements lointains qui contribuent au rayonnement de la recherche et à faire voyager les idées.

- Je n'ai pas la réponse, mais la consommation de CO2 est-elle juste une question de la durée du vol, car la phase de décollage doit consommer beaucoup. En gros, est-ce équivalent, en CO2 émis (mais aussi sur le plan moral), de faire 1 AR Paris-Santiago, ou 10 AR Paris-Berlin ?

- Pour la question concernant 6% par an, je ne sais pas quoi dire, car je ne suis pas certain que ce soit possible ou je ne me rends pas compte de ce que cela implique.

Par exemple si le bâtiment n'est pas isolé et qu'on n'est pas prêt à travailler avec 15 degrés dans les bureaux, peut-on néanmoins atteindre cet objectif ? Or, l'isolation du bâtiment ne dépend pas de notre volonté.

Mais sinon, dans le principe, oui, je suis d'accord.

- moi = prof. et donc infiniment plus facile de refuser des invitations et de rester en Europe .
Pour les jeunes, en particulier doctorants, je ne suis pas favorable à une limitation.