



Résultats du sondage sur les émissions GES liées aux missions

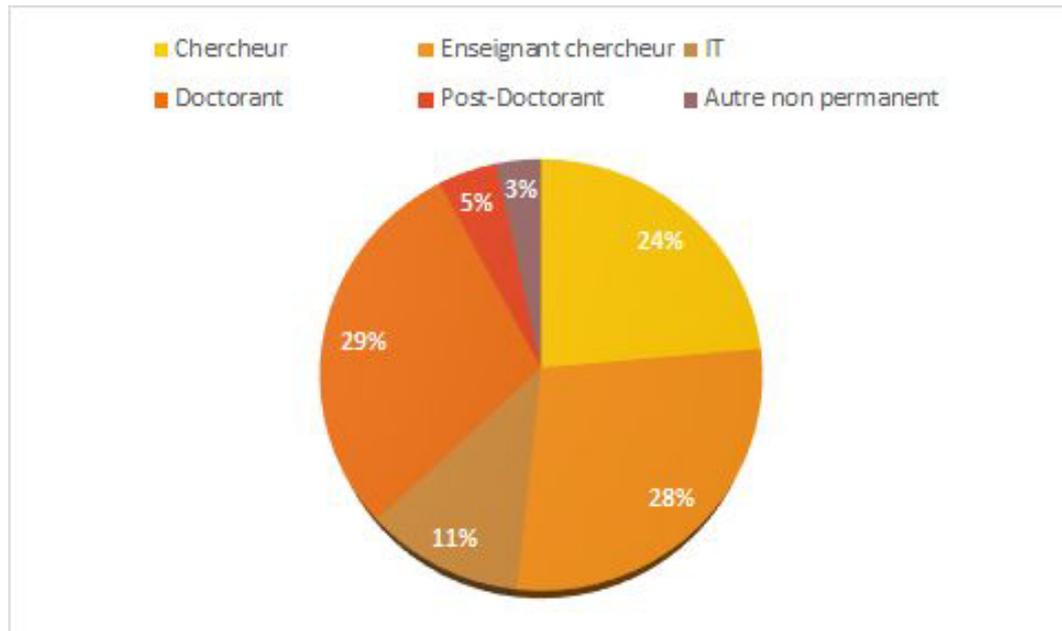
Introduction

Le laboratoire a désormais une **charte pour les missions** qui a été présentée en conseil de laboratoire le 12 novembre 2024, et qui est désormais sur notre site internet (<https://inphyni.univ-cotedazur.fr/sites/vert-linphyni/charte-missions>). L'objectif est de réduire les émissions de gaz à effet de serre du laboratoire, tout en conservant son excellence scientifique, en cohérence avec le plan de transition bas carbone du CNRS.

Cette première version de la charte est **incitative** mais **non-contraignante**. Elle est cependant amenée à évoluer, en se basant sur l'avis de l'ensemble des membres du laboratoire. Afin de **connaître le positionnement de chacun** sur la réduction de l'empreinte carbone des missions, un **sondage** a été envoyé à **l'ensemble du laboratoire**. Les résultats de ce sondage sont présentés ci-dessous.



Quelle est votre situation à INPHYNI ?



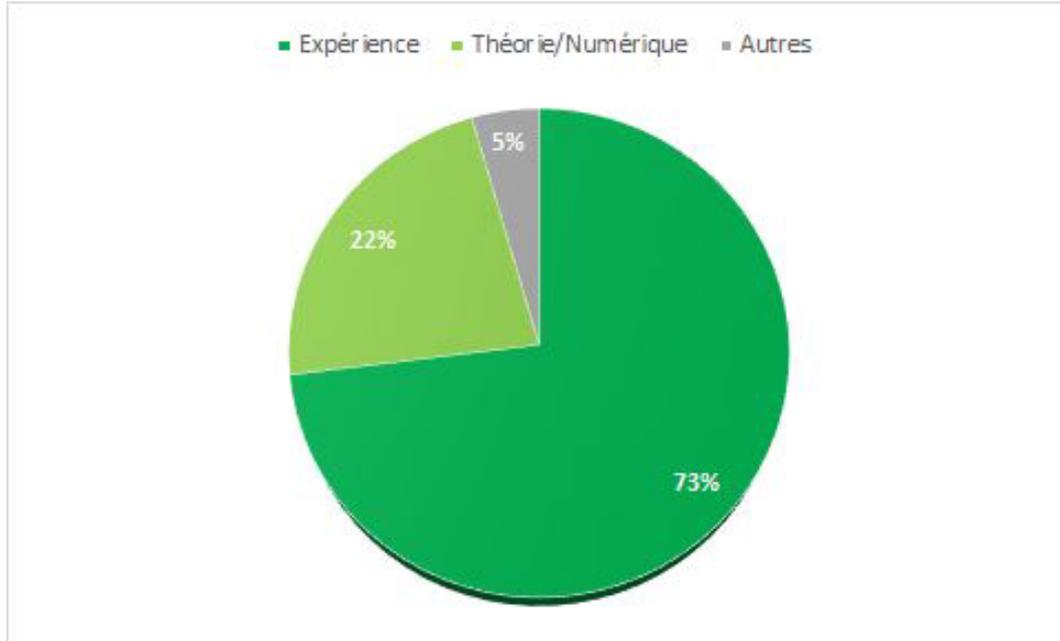
Catégorie	Nombre de personnes ayant répondu	% dans cette catégorie
Ensemble du laboratoire	89	53 %
Chercheurs	21	62 %
Enseignants chercheurs	25	52 %
IT	10	31 %
Doctorants	26	65 %
Post-doctorants	4	31 %

53 % des membres du laboratoire ont répondu au sondage

Toutes les catégories sont bien représentées **exceptées les IT et les post-doctorants** avec moins de la moitié des personnes ayant répondu dans ces catégories.



Quelle est votre activité principale ?

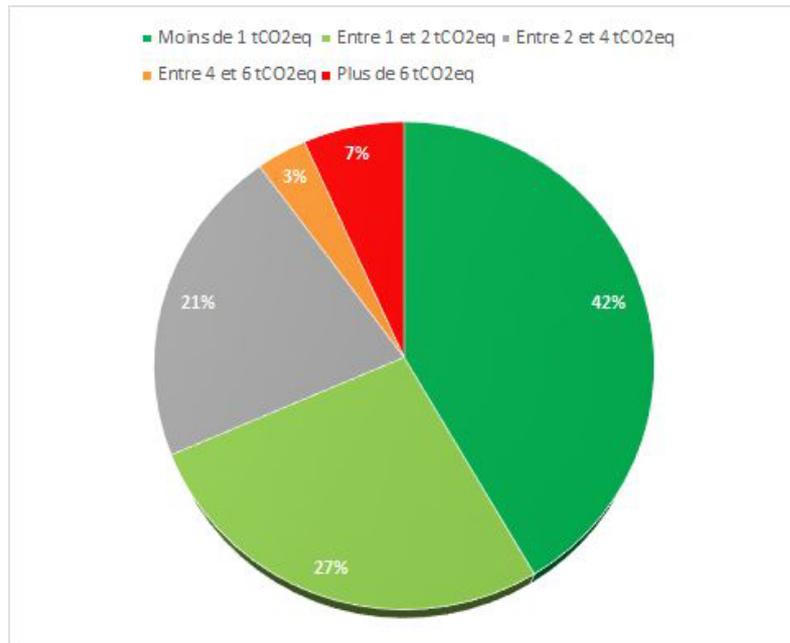


Les **théoriciens** ont globalement répondu au sondage (avec **83 % de réponses** dans cette catégorie).

Les **expérimentateurs** sont moins bien représentés (par rapport à l'effectif total des expérimentateurs au laboratoire), mais le taux de réponses reste **supérieur à 50 % (avec 59% de réponses)** dans cette catégorie.



Quelle est votre estimation de vos émissions annuelles de CO2 dues à vos déplacements professionnels ?

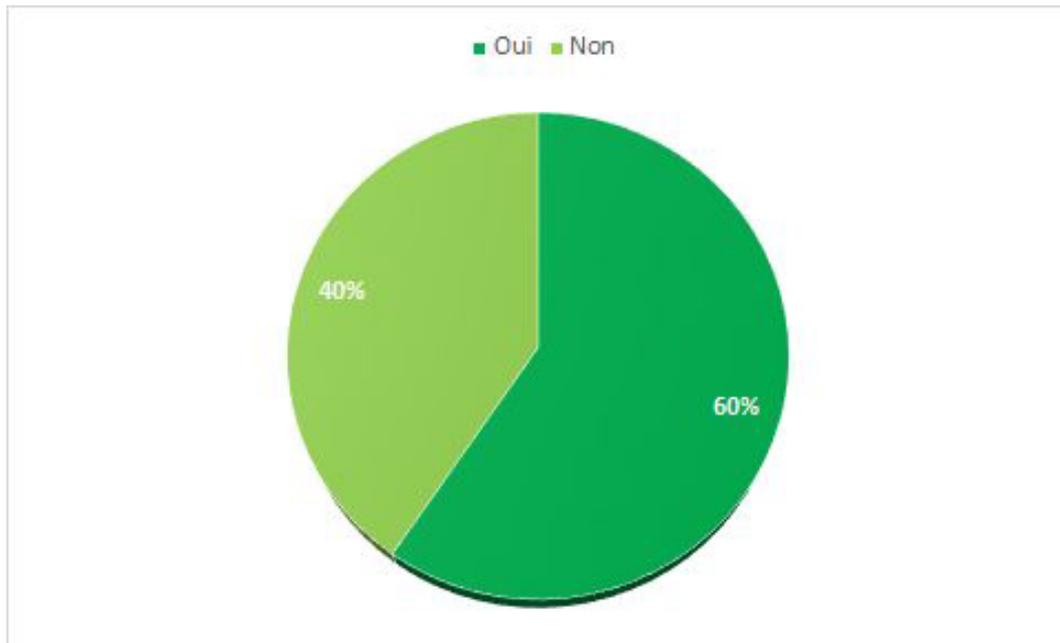


Une large majorité (69 %) estime ses émissions annuelles à **moins de 2 tCO2eq**.

Une petite minorité (7%) estime ses émissions annuelles à plus de **6 tCO2eq**. Elle porte cependant une part non négligeable du bilan carbone du laboratoire lié aux missions.



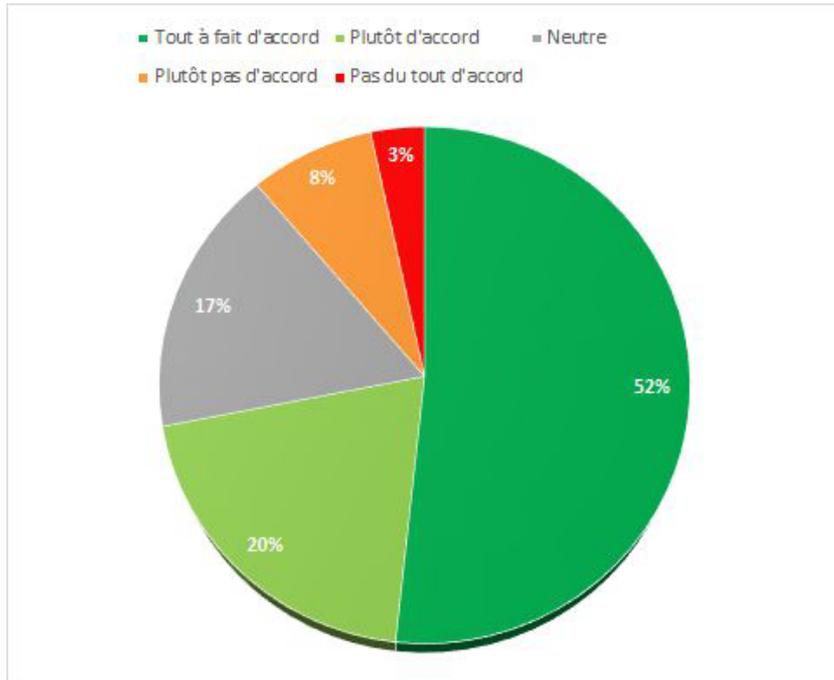
Avez-vous déjà commencé, dans une démarche personnelle de réduction des gaz à effet de serre, à réduire les émissions de GES associées à vos missions professionnelles ?



Une majorité de personnes ont d'ores et déjà entamé une **démarche personnelle de réduction de leur GES liées aux missions**.



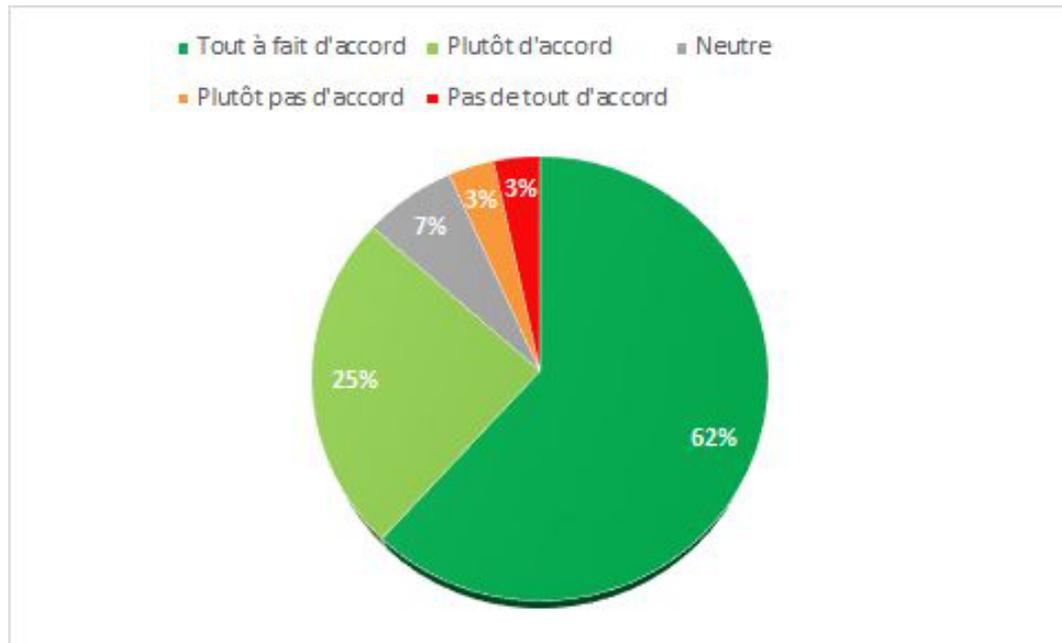
Êtes-vous d'accord sur le principe de vous engager personnellement à participer à l'effort collectif du laboratoire pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre, tout en maintenant une activité scientifique au plus haut niveau ?



Une large majorité de personnes (72%) sont d'accord sur le principe de **diminuer les GES liées aux missions**.



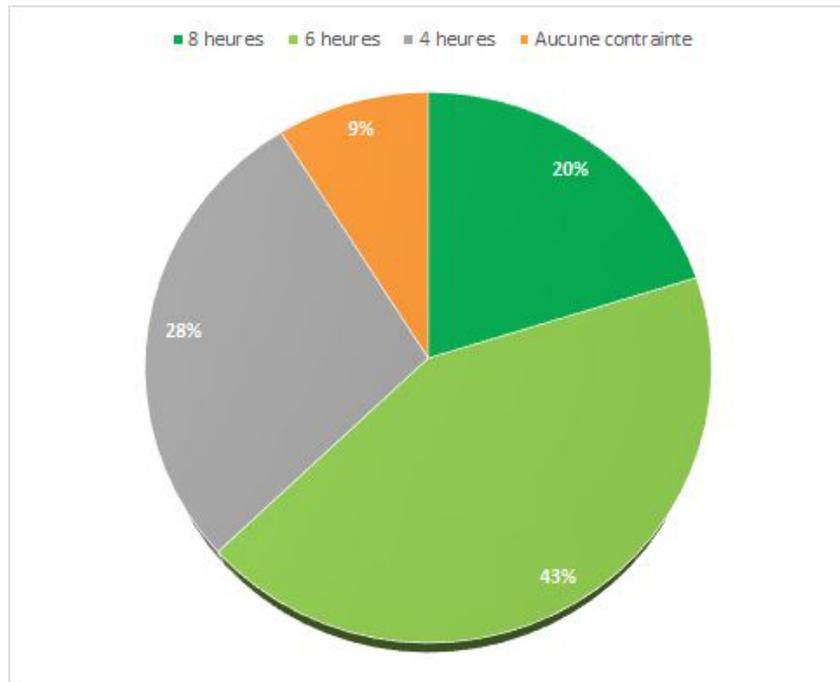
Les membres du laboratoire sont invités à privilégier le train à l'avion quand cela est possible.



Une très large majorité de personnes (87%) sont d'accord sur le fait de **privilégier autant que possible le train à l'avion**.



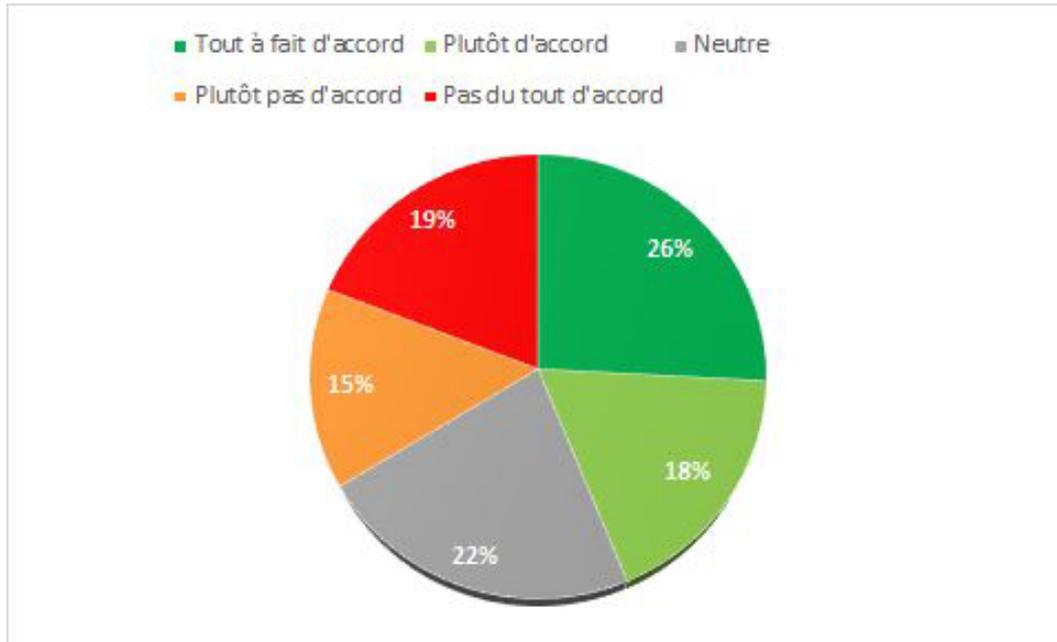
Un voyage doit se faire en train (et pas en avion) si le trajet en train dure moins de :



Une large majorité de personnes (63%) sont d'accord sur le fait que le voyage doit se faire en train et non en avion si le trajet en train dure **moins de 6 heures, en accord donc avec la préconisation de la charte mission.**



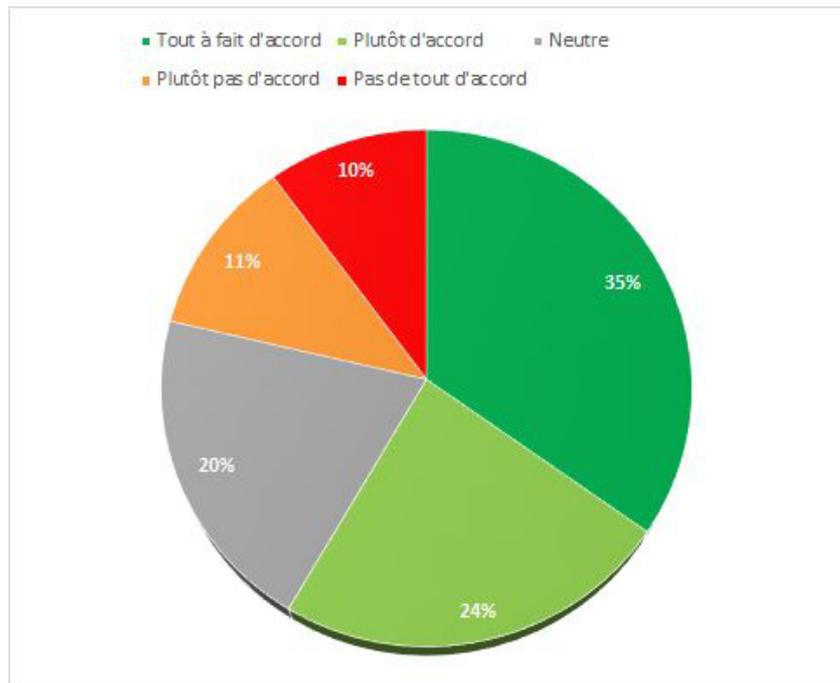
Pour les trajets Nice-Paris spécifiques à notre laboratoire, tout voyage en avion nécessite une justification.



Aucune tendance très claire ne ressort pour cette question (44% d'accord, 22% neutre et 34% pas d'accord)



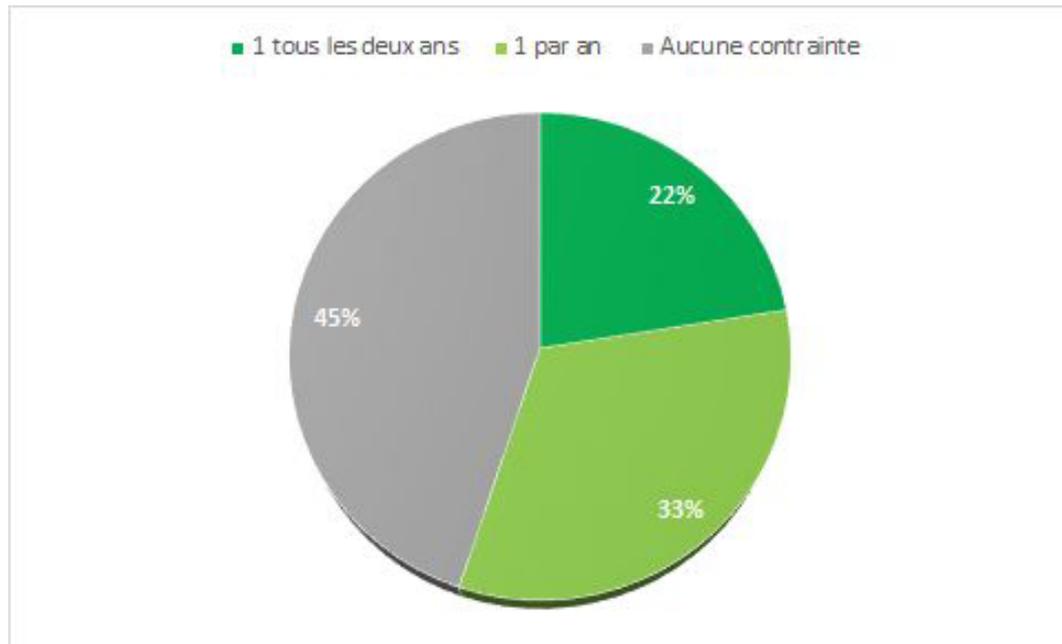
Les membres du laboratoire sont invités à diminuer le nombre de vols long-courrier.



Une majorité de personnes (59%) souhaite que le nombre de vols long-courrier diminue.



Le nombre de vols long courrier sans justification devrait être limité à :

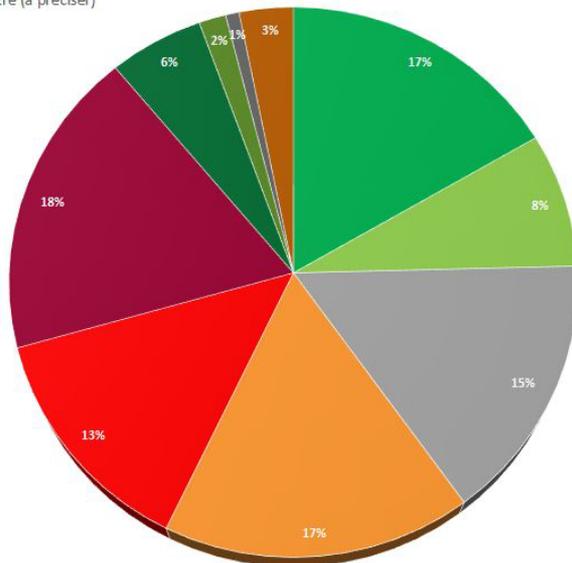


Une petite majorité de personnes (55%) souhaite que le nombre de vols long-courrier soit limité à moins d'un par an, **en accord donc avec la préconisation de la charte mission**. 45% des personnes ne souhaite pas de contrainte.



Certains types de missions en avion (vol long courrier) pourraient constituer des exceptions et seraient ainsi justifiées auprès de la direction. Cochez les trois exceptions possibles qui vous semblent les plus importantes.

- Une mission pour une conférence internationale pour les doctorants au cours de la thèse
- Les missions des jeunes chercheurs, pour qu'ils se fassent connaître
- Missions sur le terrain ou pour des collectes de données
- Invitation à une conférence internationale importante et/ou reconnue dans le domaine
- Collaboration internationale
- Mission longue durée
- Thèse en co-tutelle
- Jury de thèse
- Participation à une évaluation de projet, de laboratoire, etc...
- Autre (à préciser)



Les justifications principales aux missions en avion qui ressortent principalement sont (au-dessus de 10%) :

- mission / conférence internationale pour doctorant
- mission sur le terrain / collecte de données
- conférence importante et/ou reconnue
- collaboration internationale
- mission longue durée

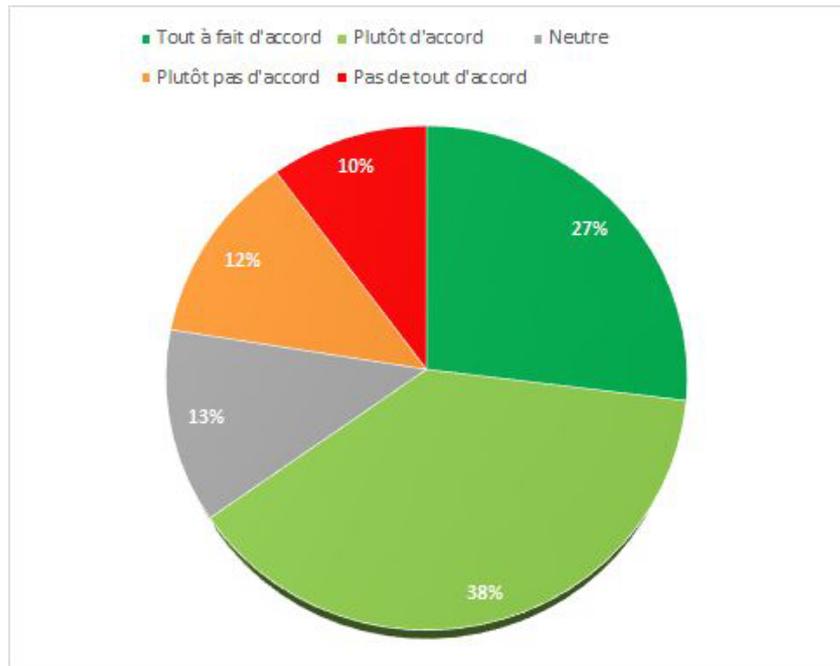
Autres suggestions :

- pas de contrainte
- contraintes d'emploi du temps
- école d'été pour les jeunes chercheurs
- développement de collaboration pour les échanges d'étudiants entre université.

La charte mission préconise de prioriser les déplacements des doctorants et post-doctorants. Parmi les 10 propositions de ce sondage, **25 % des réponses correspondent à cette préconisation.**



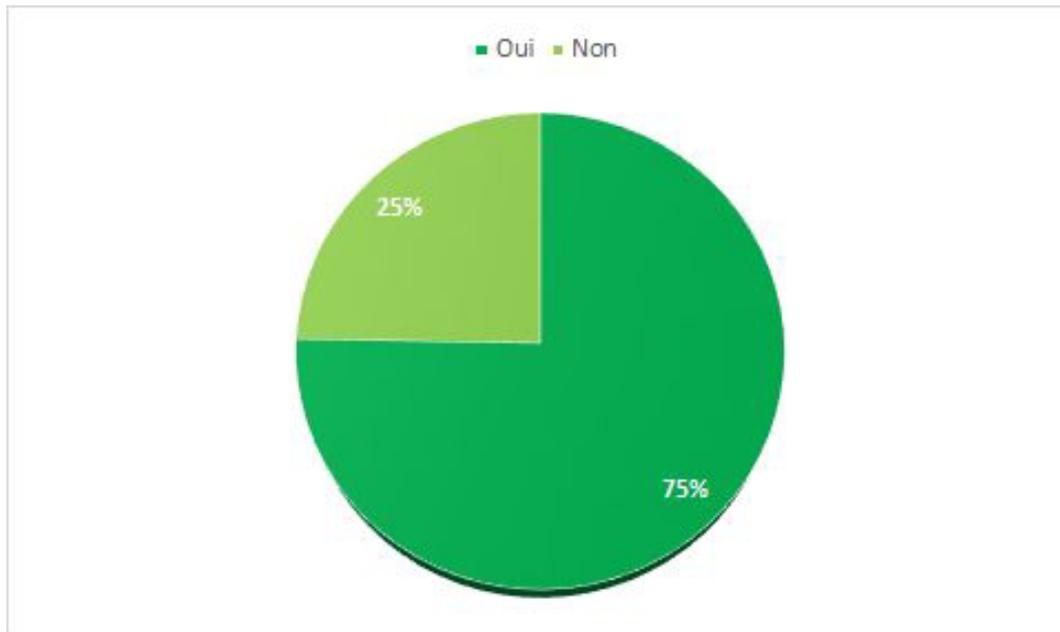
Les membres du laboratoire doivent utiliser au maximum les systèmes de visio-conférence mis en place au laboratoire pour éviter les déplacements pour des participations à des conférences, des réunions de travail, ou des jurys.



Une majorité de personnes (65%) souhaite que la **visio-conférence soit utilisée** au maximum pour éviter les déplacements, **en accord donc avec la préconisation de la charte mission.**



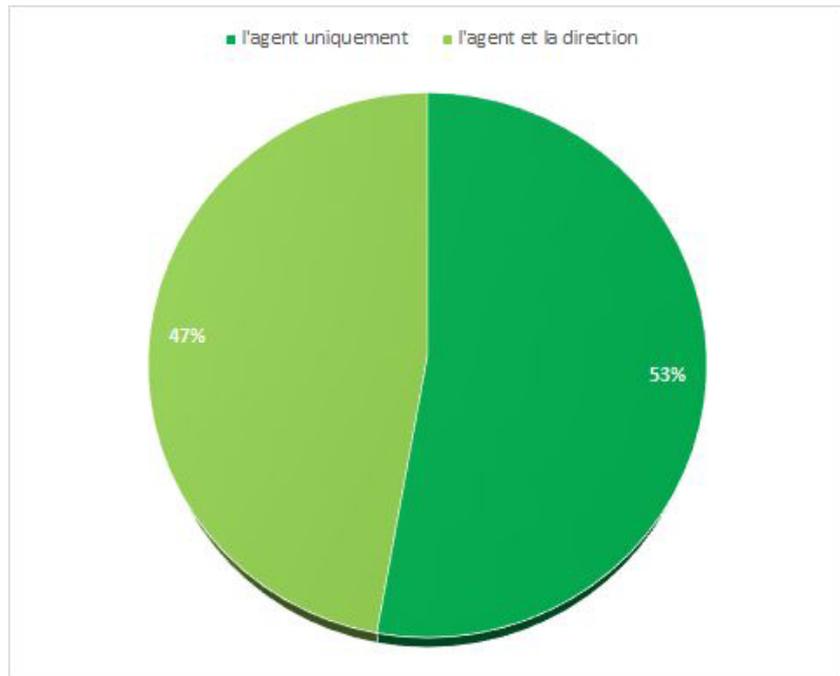
Le laboratoire doit mettre en place un outil pour que chaque agent puisse comptabiliser automatiquement ses émissions GES dues aux déplacements professionnels.



Une large majorité de personnes (75%) souhaite qu'un **outil soit mis en place pour pouvoir comptabiliser ses émissions GES** liés à ses missions, **en accord donc avec la préconisation de la charte mission.** .



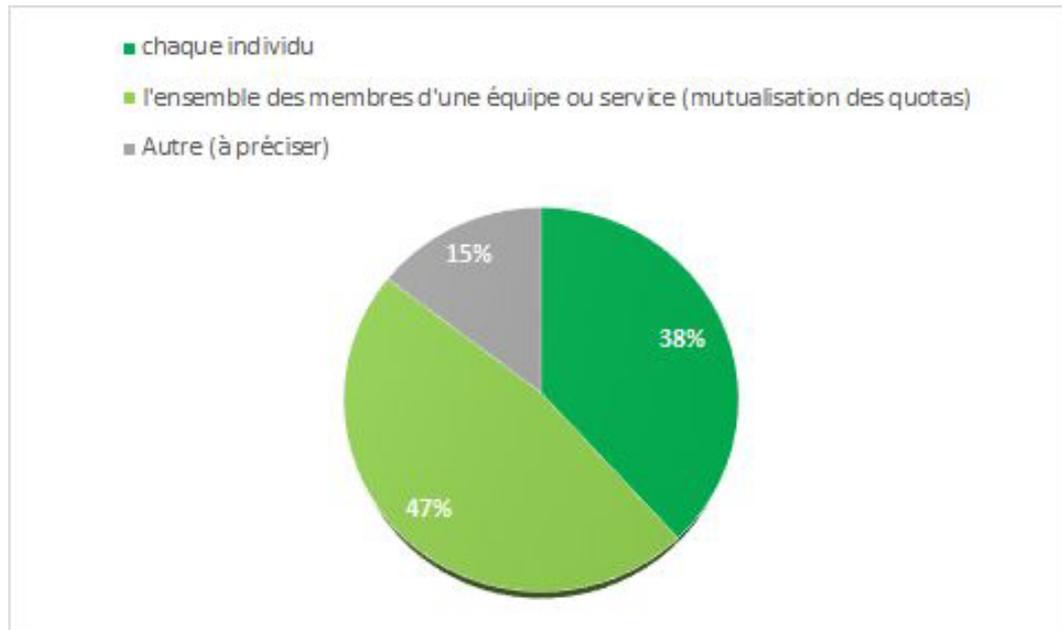
Le bilan GES individuel annuel doit être accessible à :



Aucun consensus franc ne ressort de cette question.



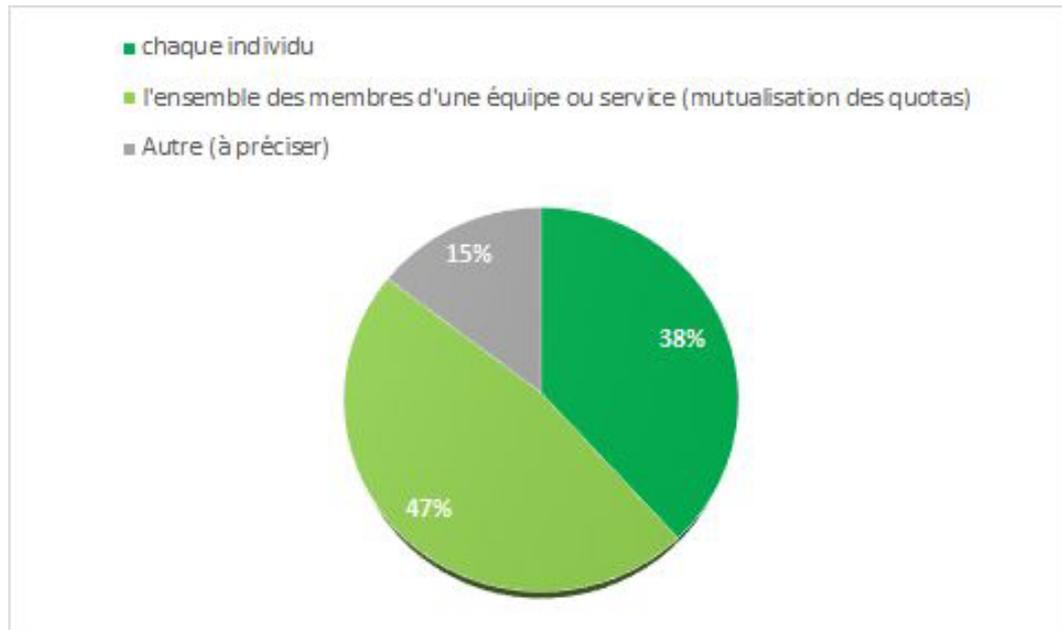
Si des quotas devaient être mis en place, ils devront être rattachés à :



Aucun consensus très clair ne ressort de cette question.



Si des quotas devaient être mis en place, ils devront être rattachés à :



Aucun consensus très clair ne ressort de cette question.

Autres suggestions :

- pas de quota
- l'ensemble du labo - "commission carbone" pour veiller à l'harmonisation
- bourse aux quotas
- l'ensemble des membres du laboratoire
- mutualisation, mais en fonction du nombre de personnes dans l'équipe. Et privilégier les doctorants / jeunes chercheurs
- opposé aux quotas, mais favorable à l'établissement d'objectifs de laboratoire annuels, pas au sein d'une équipe.



Remarques et/ou propositions données en fin de sondage par certains participants

- Certaines questions sont trop "groupées". Ex. OK pour les jury de thèse à distance mais pas pour les conférences
- Je pense que tout cela doit être sur base de volontariat et non pas imposé par la direction
- pour promouvoir une plus grande responsabilité individuelle - contre toute forme de coercition
- Je ne suis pas favorable aux quotas pour les doctorants/postdocs.
- Je suis pour l'utilisation de la voiture personnelle pour les distances inférieures à 500 km. Partant de Saint Jeannet, aller à la gare TGV et m'y garer est une galère temporelle et financière
- trop de "doit", "inciter à" serait mieux
- Pas besoin de contrainte supplémentaire pour l'organisation des missions. C'est déjà suffisamment compliqué.
- Tout déplacement coûteux en carbone non nécessaire devrait être supprimé.
- Place trop courte (Compensation si prix augmente par réduction de CO2). Qui décide de quelle façon?
- Il me semble important que la première version de la charte soit incitative mais non-contraignante.
- Pour l'évaluation du bilan carbone annuel, c'est en fait très fluctuant selon la présence ou l'absence d'un vol long courrier.
- C'est la durée relative du voyage qui compte, pas sa durée absolue. Responsabilité individuelle oui, compte d'épiciers non.
- Justifier un vol au lieu d'un train est aisé; ce devrait être obligatoire pour tous les vols.
- Le système de quotas doit être indicatif, un but à atteindre. Si on tente de l'imposer, cela pourrait braquer des gens.
- Le problème est que les voyages en train sont souvent plus chers que l'avion. Un fonds général de laboratoire couvrant une éven...



Comparaisons entre différents groupes

- **Comparaison permanents/non permanents :**
Les **jeunes** (thésards/postdoc) sont davantage prêts à mettre en place des actions comparés aux IT/EC/Chercheurs :
 - s'engager (**83%** vs 61%)
 - bilan carbone individuel (**87%** vs 70%)
 - privilégier le train (**67%** tout à fait favorable vs 54%)
 - limiter le nombre de vols long courrier (**60%** vs 54%)

- **Comparaison théoriciens/expérimentateurs:**
Les **théoriciens** voyagent plus et veulent moins de contraintes que les expérimentateurs :
 - émissions au delà de 2 teqCO2 (**50%** vs 28%)
 - d'accord pour participer à l'effort collectif de diminution des émissions (**55%** vs 77%)
 - d'accord pour diminuer les vols long-courrier (**45%** vs 60%)
 - quotas d'émissions par équipes (**30%** vs 56%)

