

Sondage 'engagement et acceptabilité de la transition'

Focus sur les missions

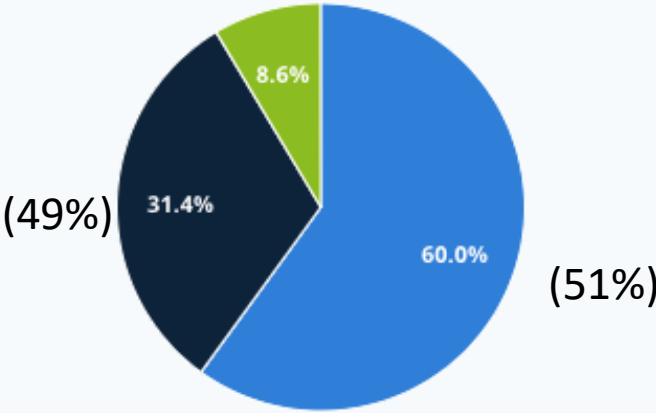
35 réponses

Effectif: 61

(57%)

Quel est votre genre ?

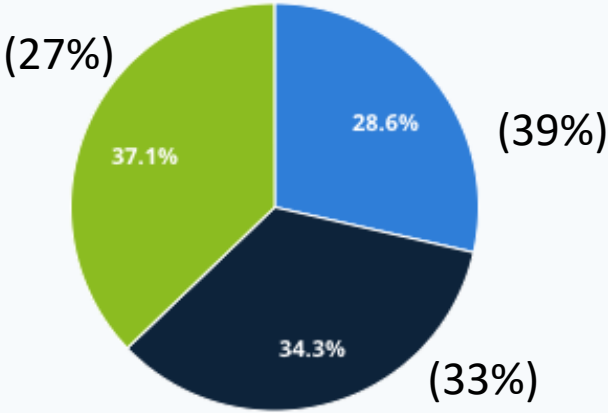
[Chart options »](#)



Femme	21
Homme	11
Je ne souhaite pas répondre	3

Quel est votre métier ?

[Chart options »](#)



Doctorant.e / Post doctorant.e	10	(24)
Ingénieur.e / Technicien.e / Administratif.ve	12	(21)
Chercheur.se ou enseignant.e-chercheur.se	13	(17)

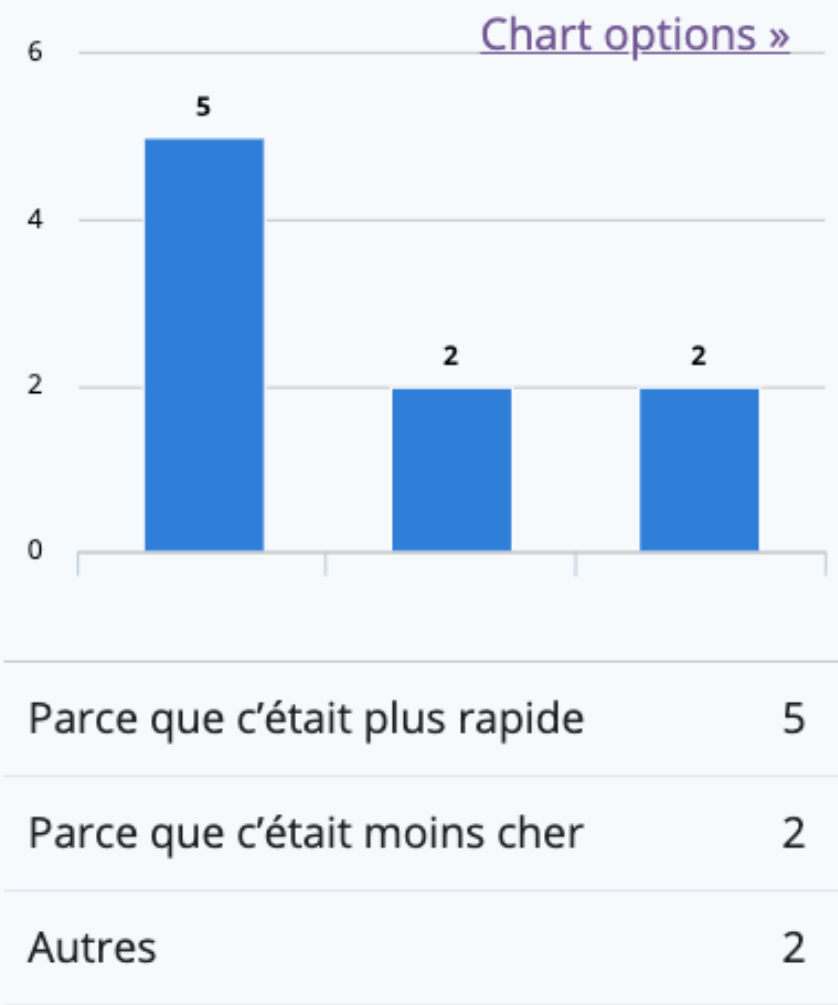
Au cours des 12 derniers mois, combien de vols en avion avez-vous réalisé dans le cadre professionnel hors trajets domicile-travail ? (compter deux vols pour un aller-retour)

6
4
4
2
2
2
1

Pour approximativement combien d'heures de vol au total?

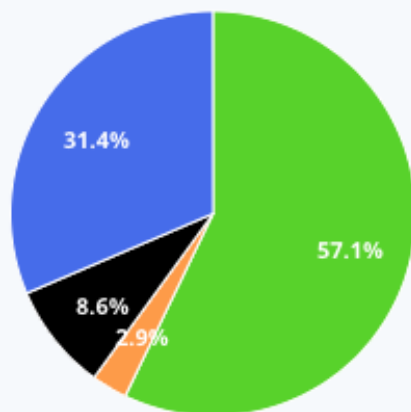
10
25
28
12
3
3
2

Si l'un de ces trajets était faisable en train ou bus, vous avez choisi l'avion :



J'ai pris le train plutôt que l'avion alors que le trajet était plus long.

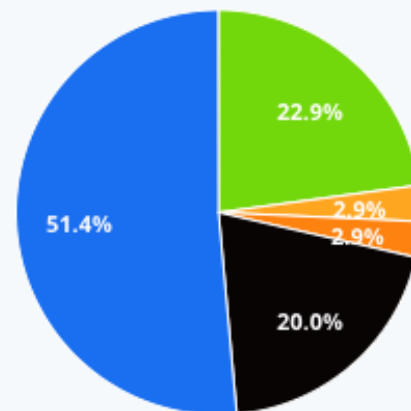
[Chart options »](#)



Oui	20
Non, mais je le ferai prochainement	1
Non	3
Pas concerné.e	11

J'ai renoncé à un déplacement pour éviter de prendre l'avion.

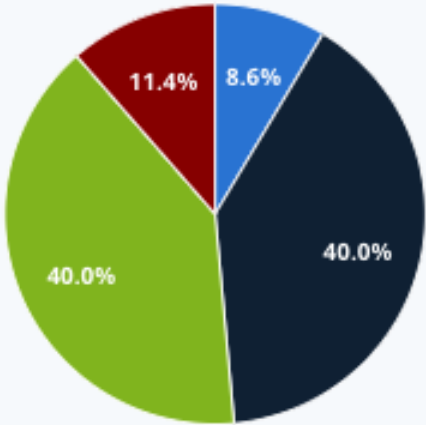
[Chart options »](#)



Oui	8
Non, mais je le ferai prochainement	1
Non, mais j'y ai pensé	1
Non	7
pas concerné.e	18

Trouvez vous que la recherche scientifique pousse à des déplacements trop nombreux ?

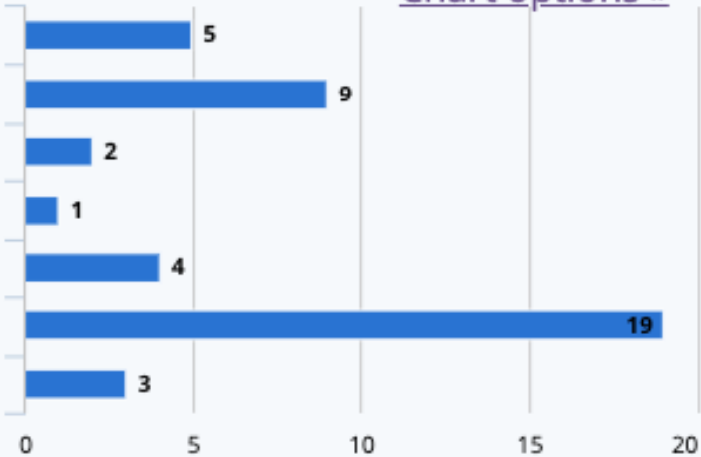
[Chart options »](#)



Pas du tout d'accord	3
Plutôt pas d'accord	14
Plutôt d'accord	14
Tout à fait d'accord	4

Pour quelles raisons principales prenez-vous l'avion quand le trajet en train dure moins de 6 heures ?

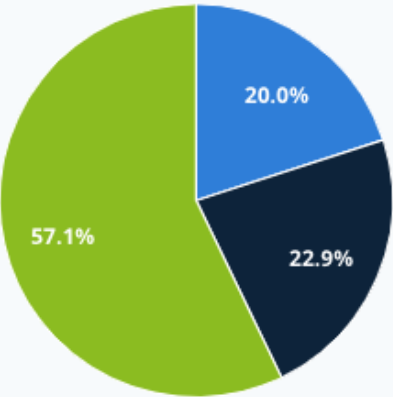
[Chart options »](#)



L'avion m'évite de passer une nuit sur place	5
L'avion low-cost coûte souvent moins cher que le train	9
Je suis malade en train quand je ne suis pas dans le sens de la marche	2
J'aime prendre l'avion	1
Le trajet est plus rapide en avion qu'en train	4
Je ne prends pas l'avion pour ce type de trajet	19
Autres	3

Avez-vous déjà participé à un colloque / une conférence internationale à l'étranger ?

[Chart options »](#)



Oui, dans les 5 dernières années	7
Oui, mais il y a plus de 5 ans	8
Non	20

En règle générale, les événements de ce type, auxquels vous avez participé, vous ont-ils permis :

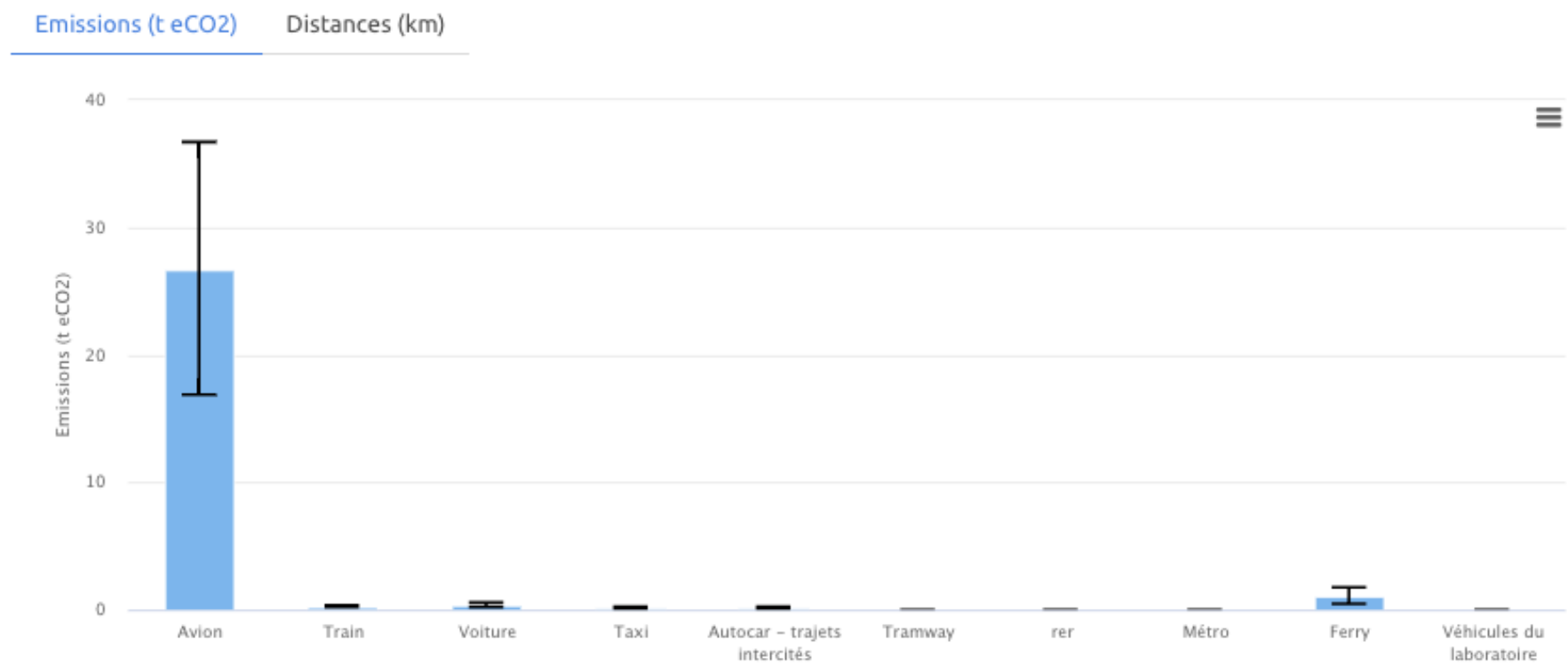
Oui, beaucoup Oui, un peu Non, pas vraiment Non, pas du tout Ne sais pas



	Oui, beaucoup	Oui, un peu	Non, pas vraiment	Non, pas du tout	Ne sais pas
D'avancer dans vos travaux (commentaires / échanges)	8	4	2	1	0
De développer / entretenir vos réseaux internationaux	10	2	1	2	0
De resserrer des liens professionnels ou amicaux avec des collègues proches	7	4	3	1	0
De faire du tourisme, de vous détendre	2	8	5	0	0
D'améliorer votre CV	7	4	2	2	0

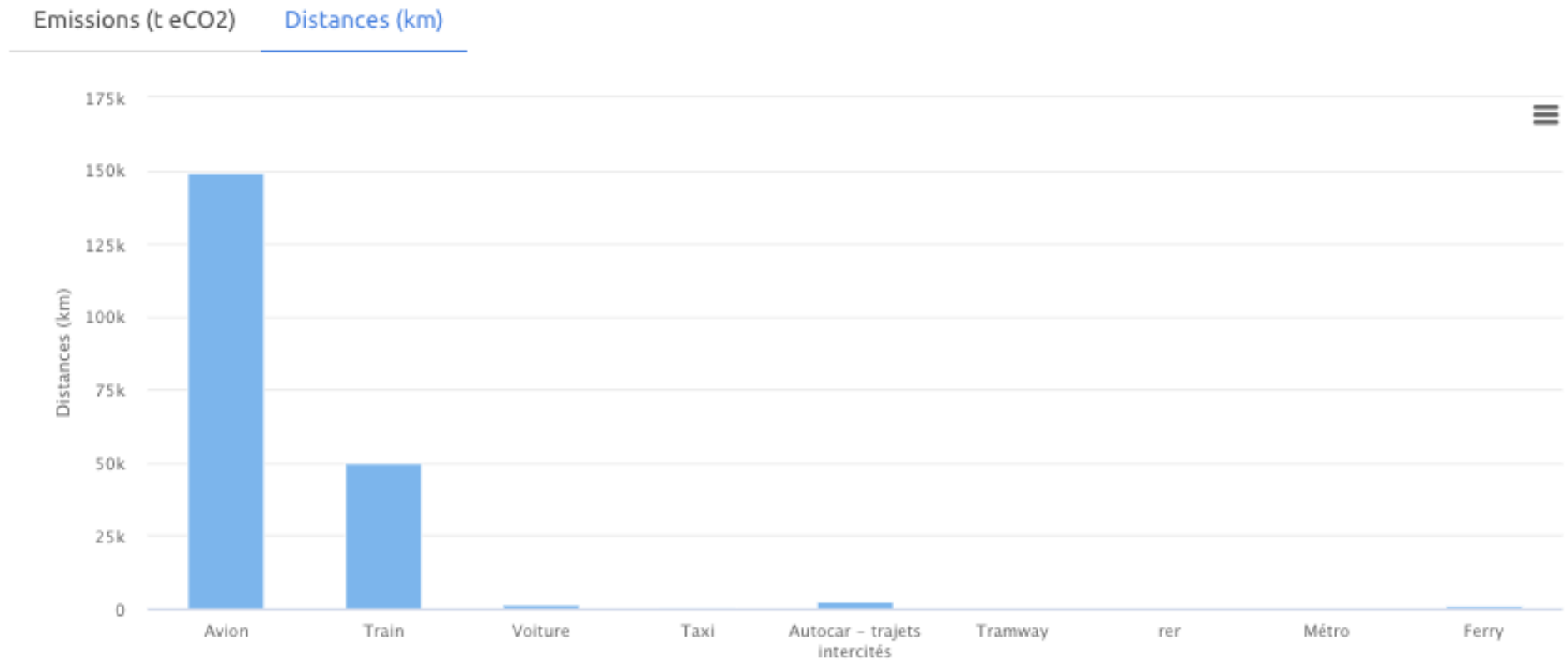
Bilan GES missions TAGC 2023

Déplacements professionnels par mode de transport (emissions t eCO2)



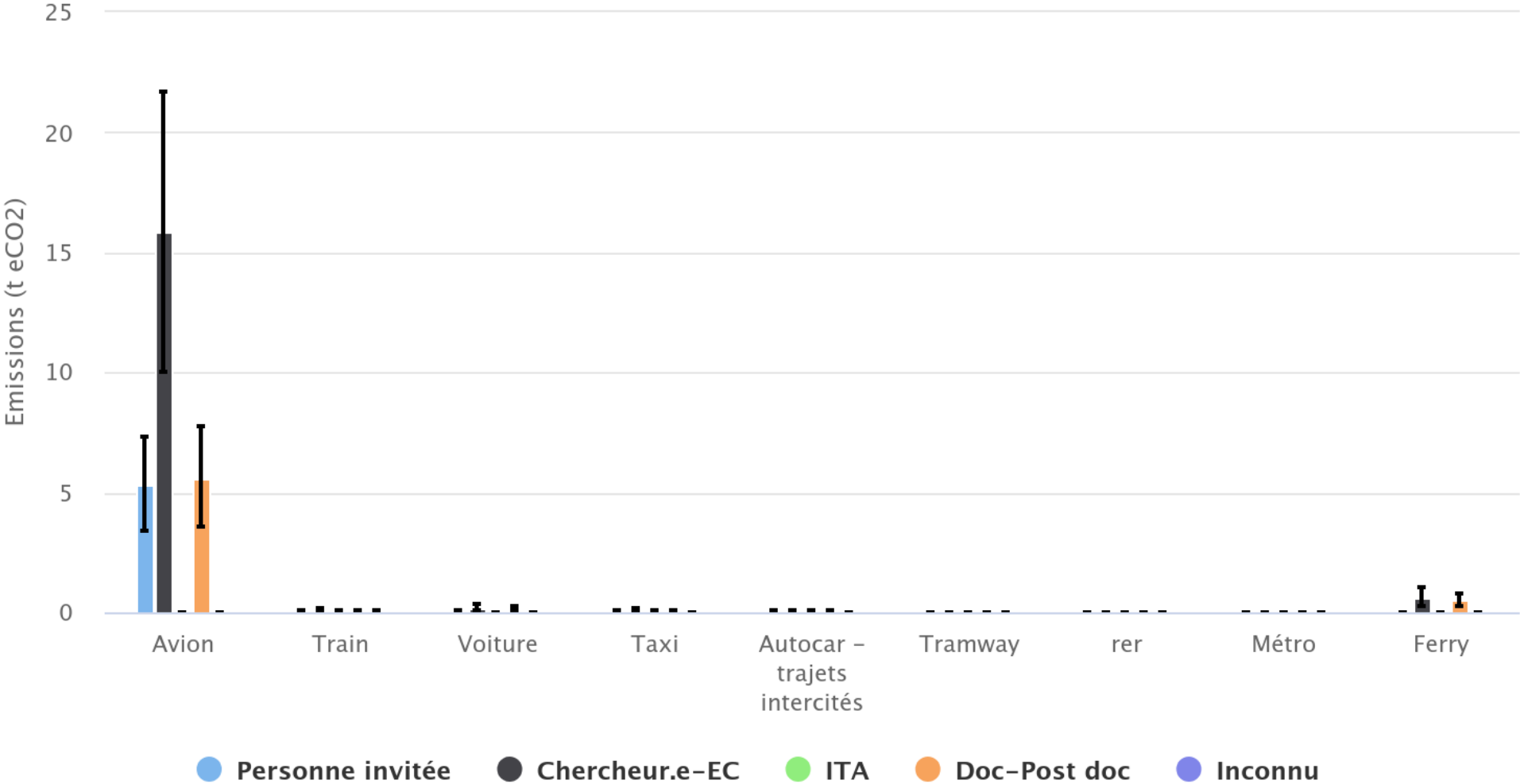
	Avion	Train	Voiture	Taxi	Autocar - trajets intercity	Tramway	rer	Mét
Emissions (t eCO2)	26.72 +/- 9.89	0.24 +/- 0.05	0.34 +/- 0.20	0.11 +/- 0.07	0.08 +/- 0.05	0.00 +/- 0.00	0.00 +/- 0.00	0.00 +/- 0.00
Part de l'empreinte totale	93.44 %	0.85 %	1.19 %	0.38 %	0.27 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %

Déplacements professionnels par mode de transport (distances parcourues)

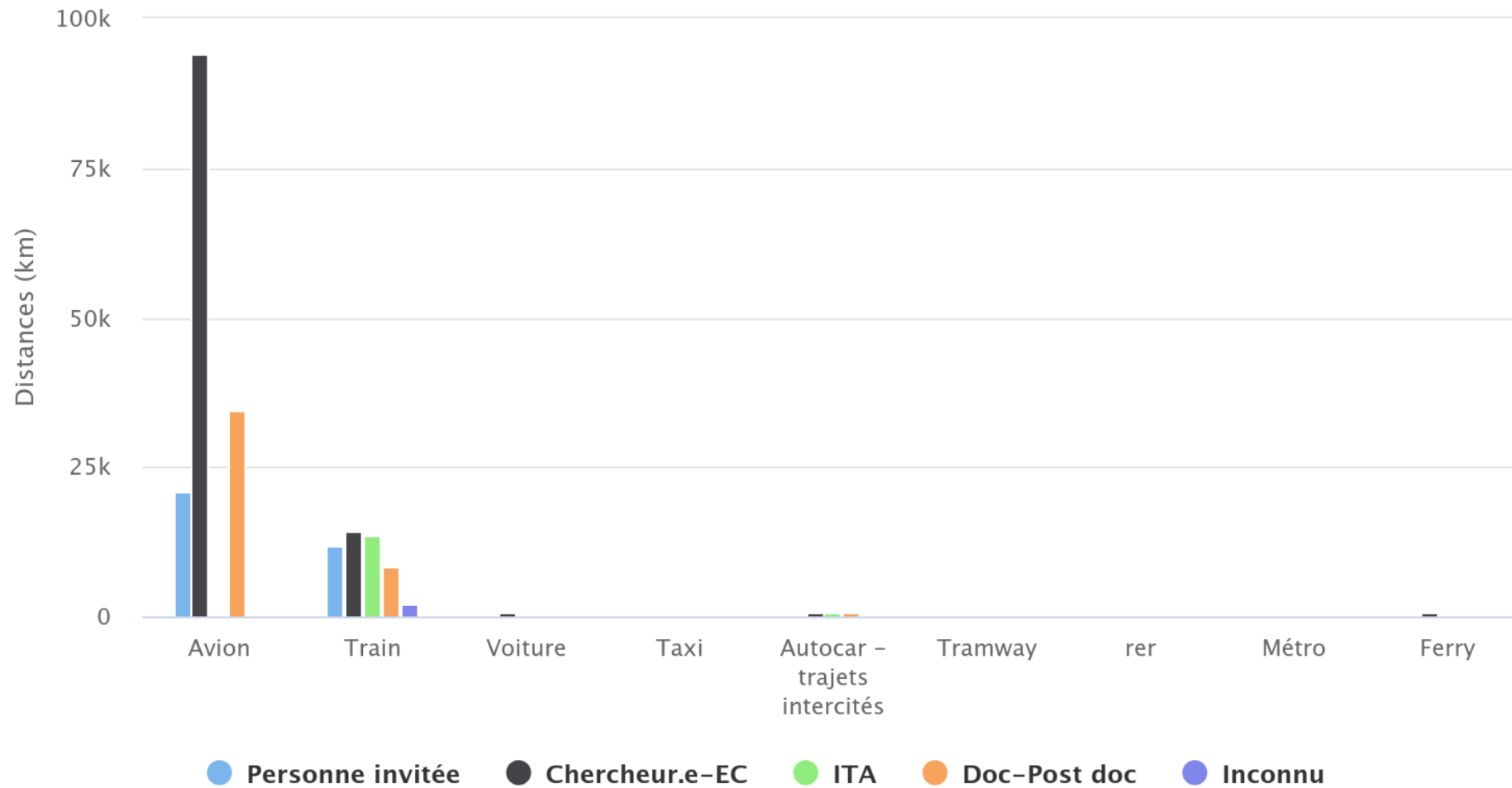


	plane	train	car	cab	busintercity	tram	rer	subway	ferry
Distances (km)	149 389	49 992	1 580	508	2 526	0	0	0	1 129
Part de la distance totale	72.83 %	24.37 %	0.77 %	0.25 %	1.23 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.55 %

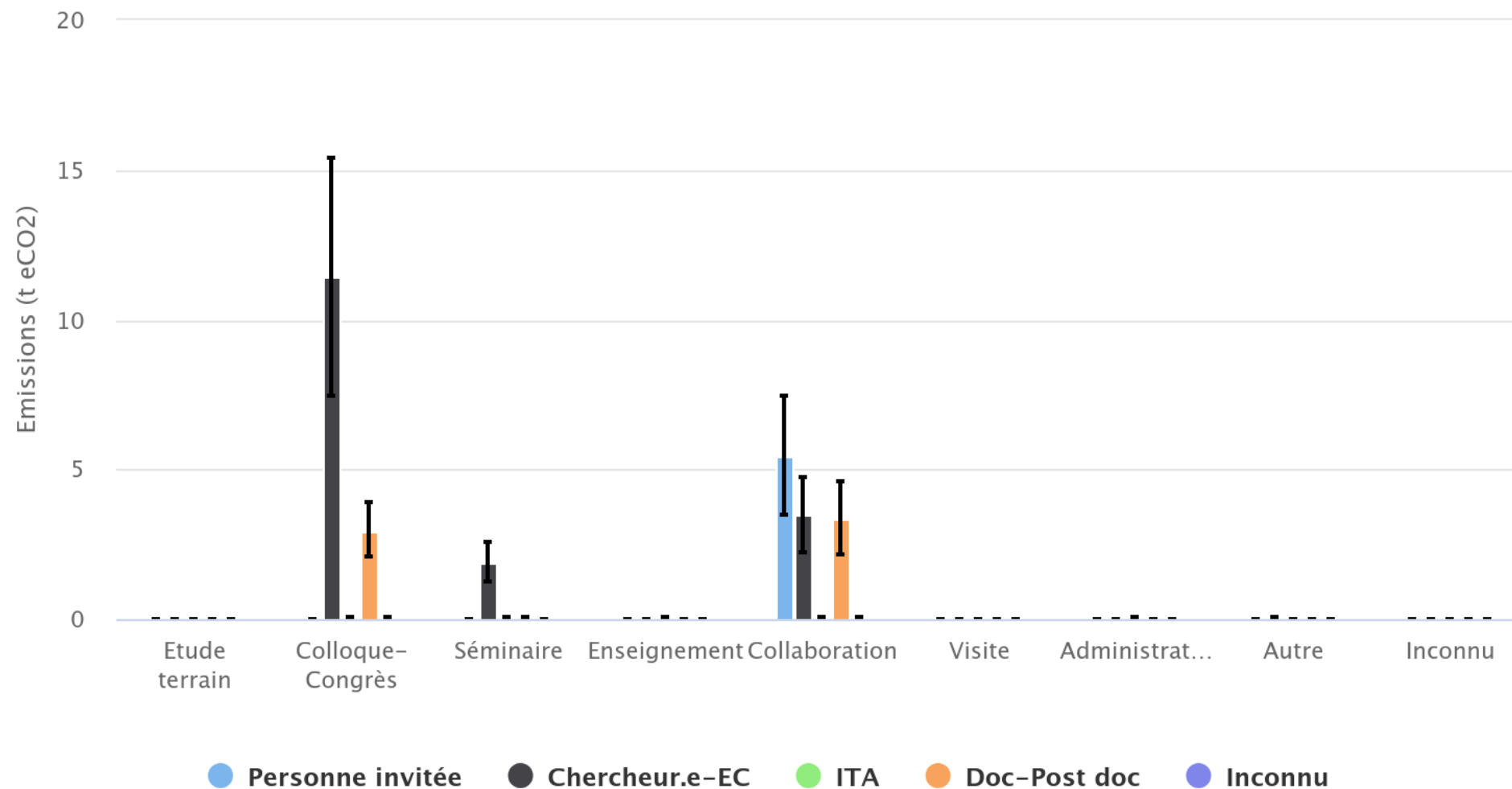
Modes de déplacement (t eCO2)



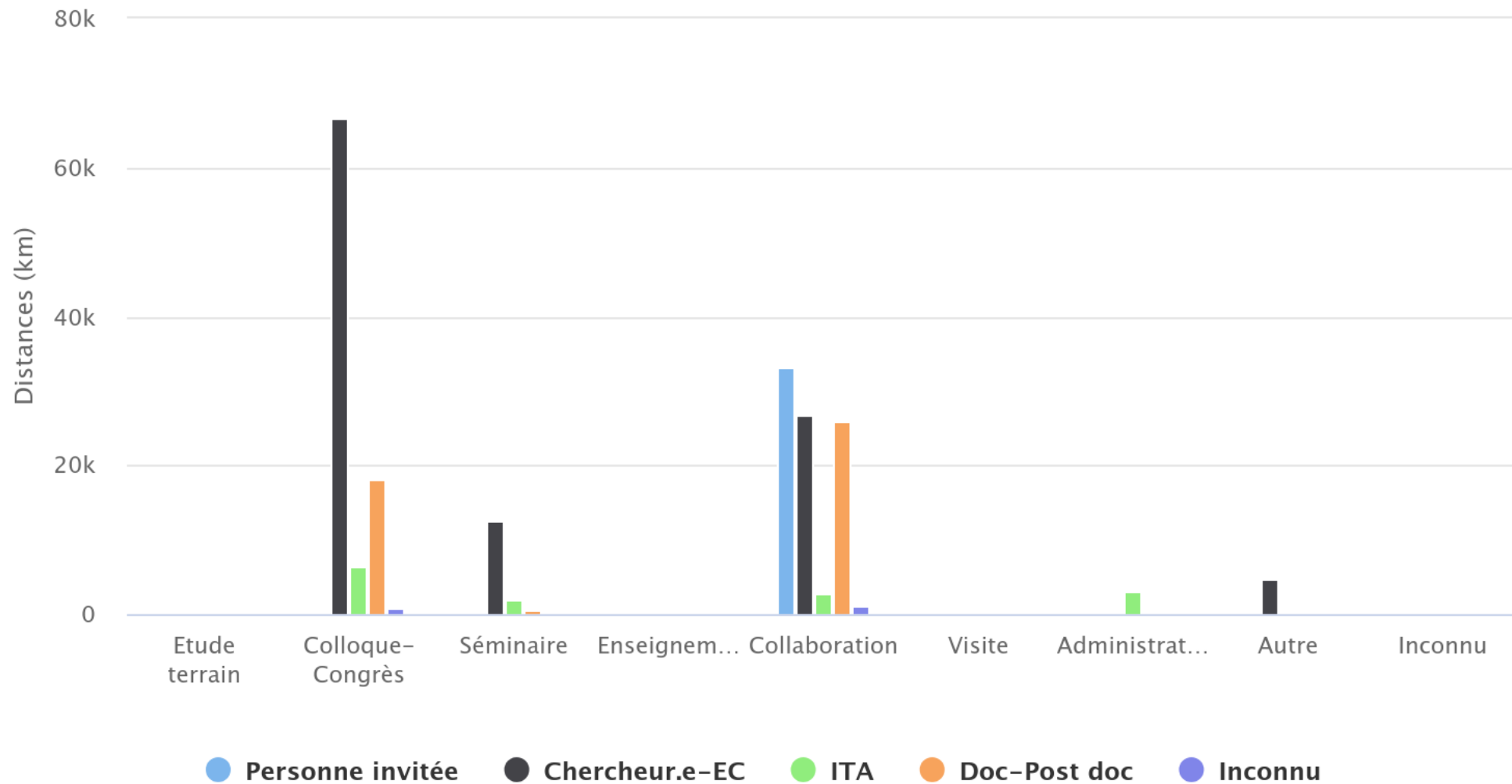
Modes de déplacement (distances parcourues)



Motifs des missions (t eCO2)



Motifs des missions (distances)



Emissions de l'aviation

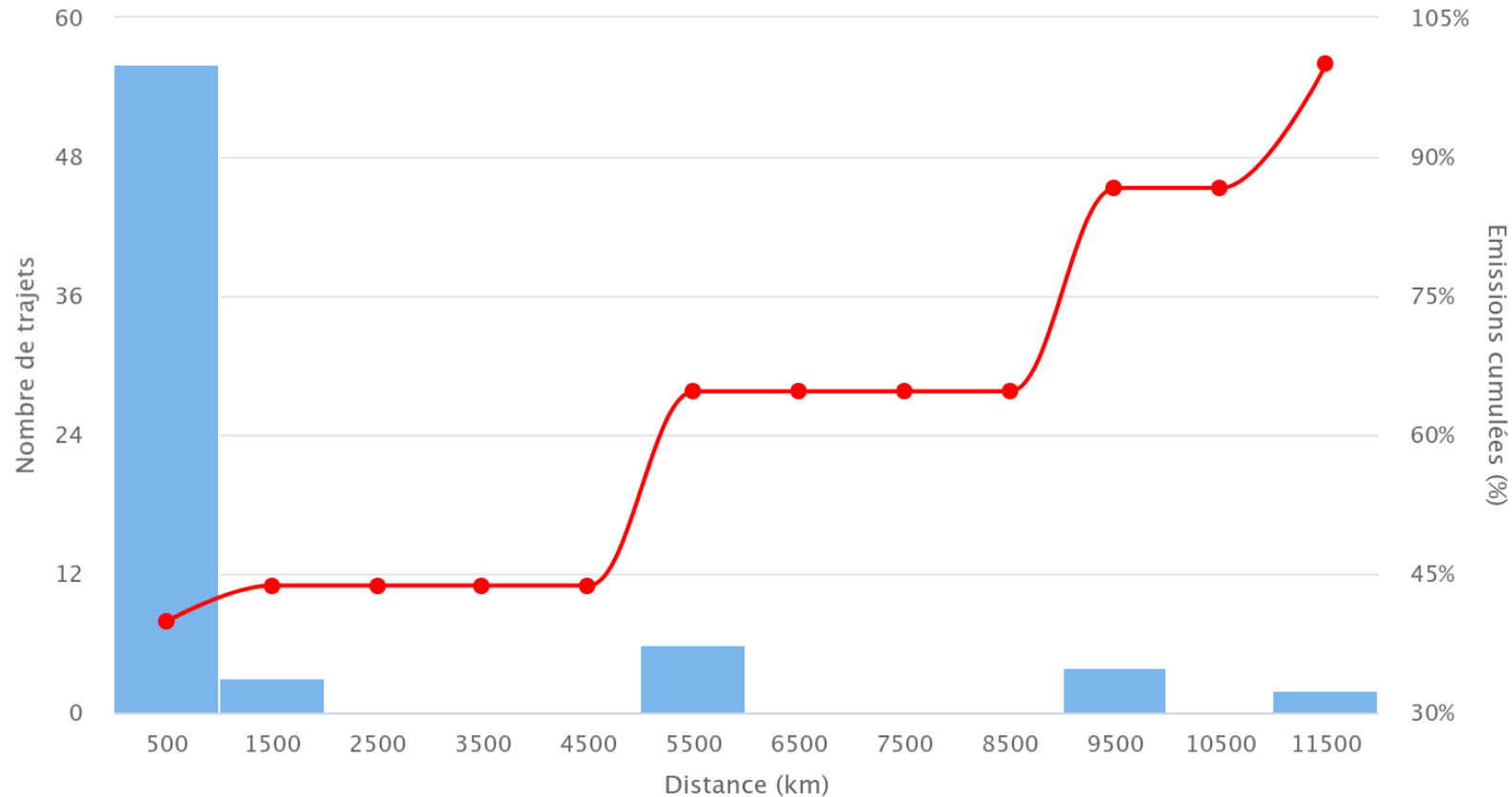


Figure : Distribution des trajets du laboratoire effectués en avion selon la distance parcourue. La courbe en rouge montre la contribution à l'empreinte totale des émissions cumulées des trajets professionnels en avion. À noter qu'une mission est constituée généralement de plusieurs trajets (A/R, correspondances...).

Modes de déplacement (nombre de trajets)

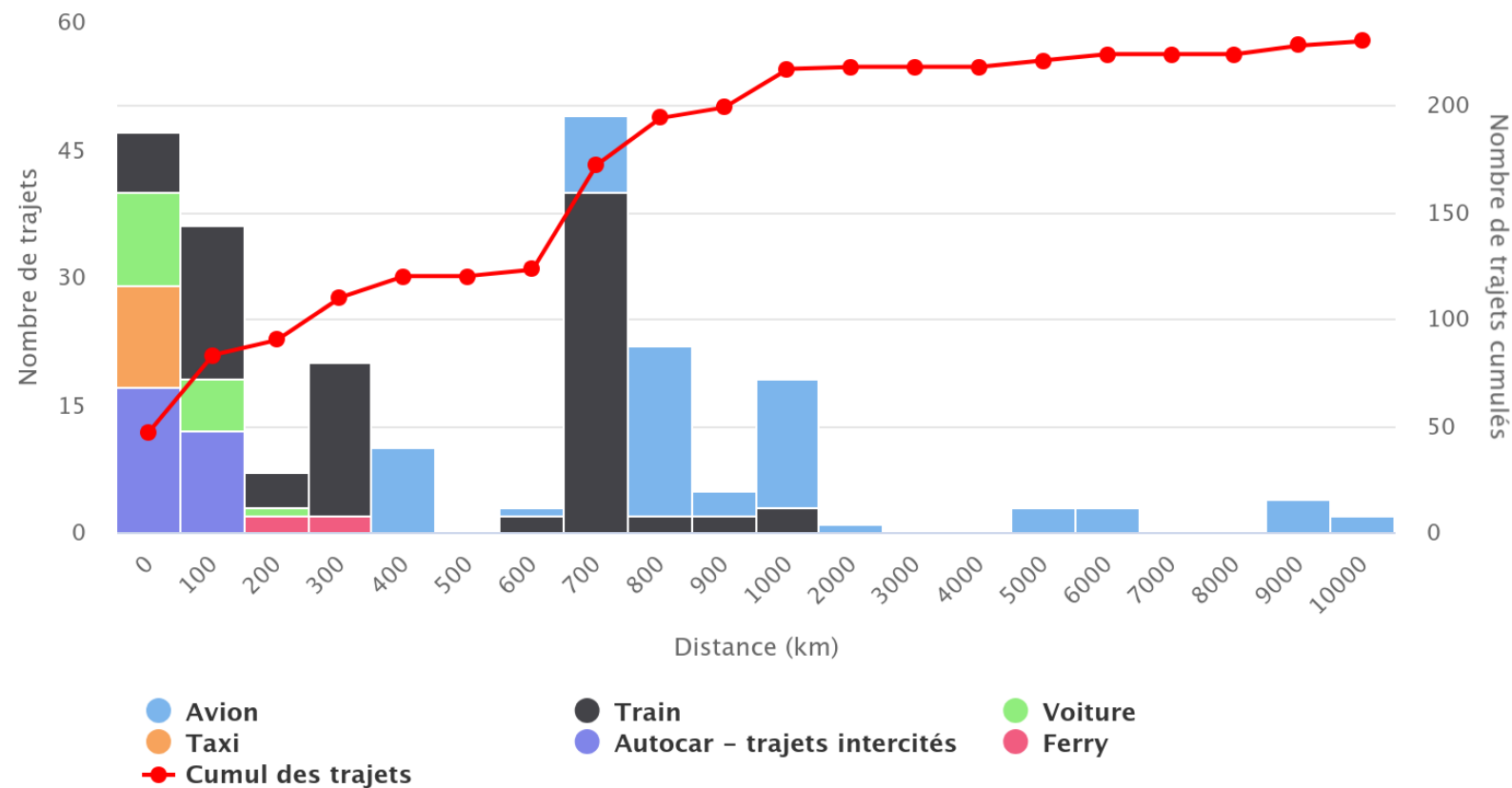


Figure : Nombre de trajets pour les différents mode de transports en fonction de la distance parcourue. En rouge le cumul du nombre de trajets tous les modes de transport confondus. À noter qu'une mission est constituée généralement de plusieurs trajets (A/R, correspondances...).

Modes de déplacement (emissions)



Figure : Émissions des trajets pour les différents mode de transports en fonction de la distance parcourue. En rouge le cumul des émissions tous les modes de transport confondus. À noter qu'une mission est constituée généralement de plusieurs trajets (A/R, correspondances...).

Emissions cumulées

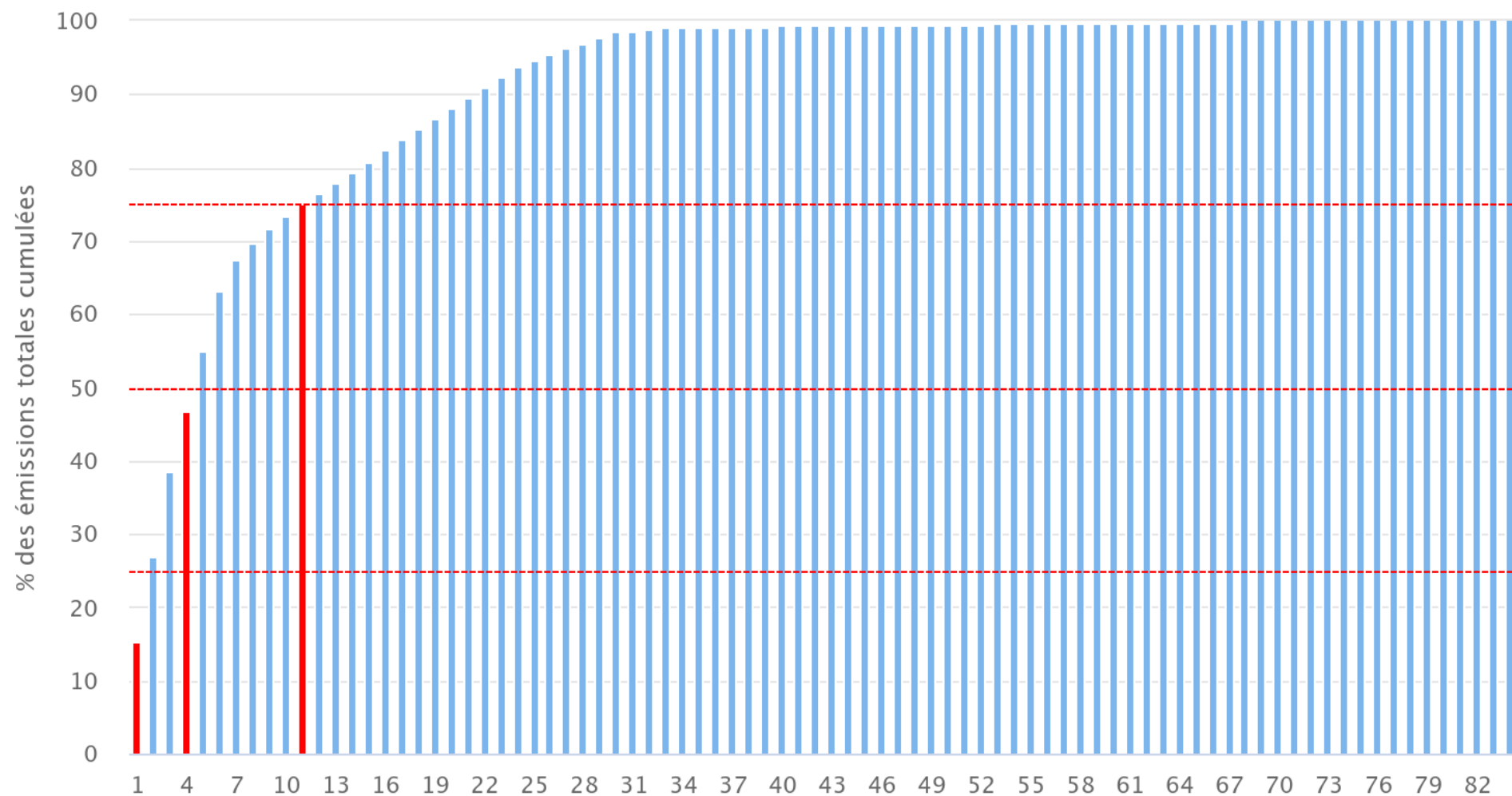


Figure : Émission cumulées de toutes les missions. Les lignes en pointillé rouge représentent les quartiles d'émissions.

4,8 % des missions = 50 % des émissions / 13% des missions = 75 % des émissions

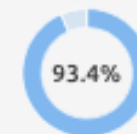
Scénarios réduction missions en avion (TAGC 2023)

Quota collectif annuel

(déterminer une distance maximale totale parcourue en avion par tous les personnels du laboratoire pour une année)

Quota collectif annuel

Déterminer une distance maximale totale parcourue en avion par tous les personnels du laboratoires pour une année.



Contexte national et/ou international

L'aviation représente **4.3 % de l'empreinte carbone en France** [1] et 5,1 % au niveau mondial [2]. A l'échelle individuelle, un vol aller-retour Paris / New York représente 17 % des émissions moyennes annuelles d'un-e français-e (1,7 tCO2e contre 9.9 tCO2e). Ce mode de transport est, avec la voiture, le mode le plus émetteur de GES.

L'aviation est un mode de transport qui reste très inégalitaire. seuls **4% des français prennent l'avion** de façon régulière [3].



Effets rebonds possibles

La réduction des trajets réalisés en avion entraîne une réduction des dépenses de transport. Les **marges budgétaires** ainsi dégagées peuvent être **ré-investies dans d'autres dépenses** qui n'ont en général pas une empreinte carbone nulle.

Ceci peut également entraîner un report vers des vols de plus courte distance qui ont des facteurs d'émission plus élevés que les trajets long-courriers (70% supérieur par passager et kilomètre pour les vols court-courriers) [4]

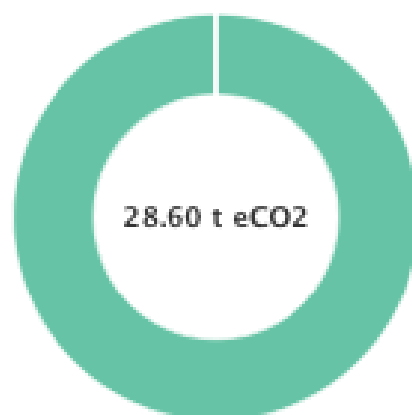


Limites de la mesure

Cette mesure demande aux personnels du laboratoire de négocier collectivement les modalités de partage de la distance totale autorisée. Ceci peut être source de tensions.

2023

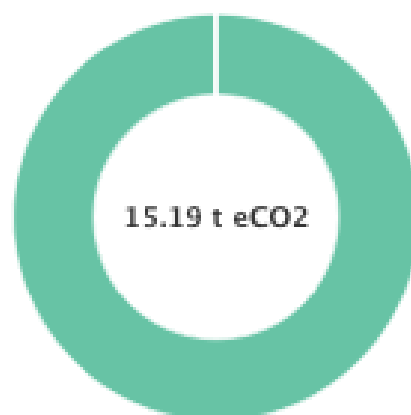
28.60 t eCO2



28.60 t eCO2

2030

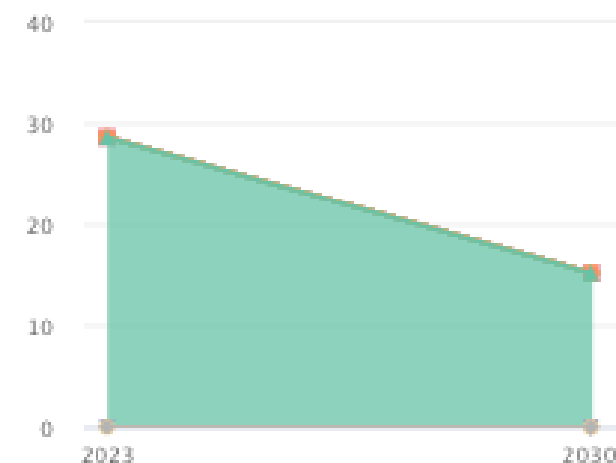
15.19 t eCO2



15.19 t eCO2

RÉDUCTION

46.9 %



Ajouter une mesure

Quota collectif annuel

Déterminer une distance maximale totale parcourue en avion par tous les personnels du laboratoires pour une année.



Limiter l'avion

Limiter les déplacements en avion dépassant la distance fixée en km

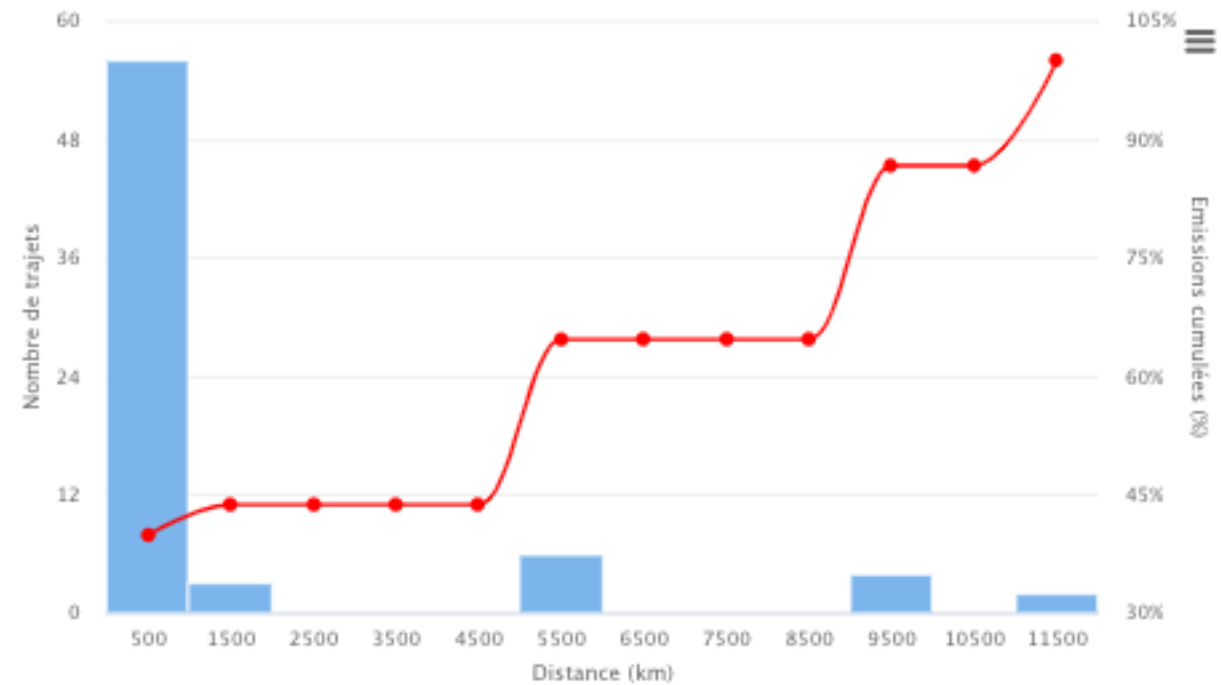


Figure : Distribution des trajets du laboratoire effectués en avion selon la distance parcourue. La courbe en rouge montre la contribution à l'empreinte totale des émissions cumulées des trajets professionnels en avion. À noter qu'une mission est constituée généralement de plusieurs trajets (A/R, correspondances...).



Effets rebonds possibles

La réduction des trajets réalisés en avion entraîne une réduction des dépenses de transport. Les **marges budgétaires** ainsi dégagées peuvent être **ré-investies dans d'autres dépenses** qui n'ont en général pas une empreinte carbone nulle.

Ceci peut également entraîner un report vers des vols de plus courte distance qui ont des facteurs d'émission plus élevés que les trajets long-courriers (70% supérieur par passager et kilomètre pour les vols court-courriers) [4]

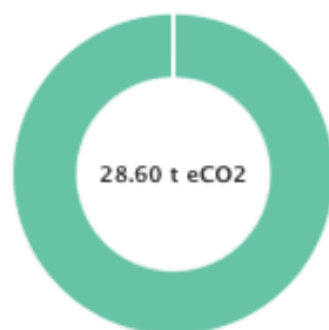


Limites de la mesure

Cette mesure peut poser des problèmes importants dans certaines unités, par exemple celles travaillant sur des chantiers lointains ou ayant des collaborations essentielles avec des pays très éloignés.

2023

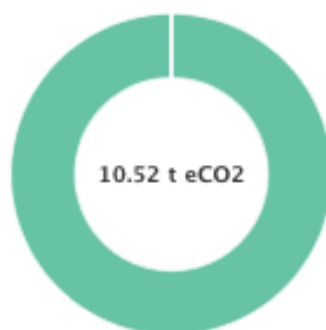
28.60 t eCO₂



— —

2030

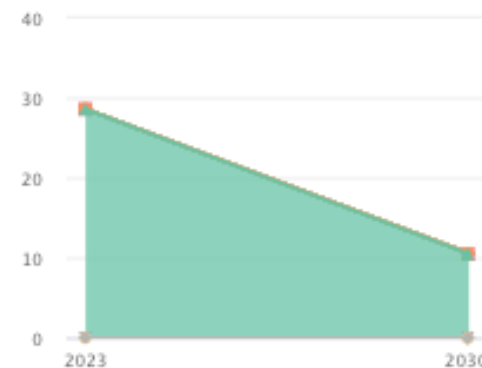
10.52 t eCO₂



— —

RÉDUCTION

63.2 %



Ajouter une mesure

Limiter l'avion

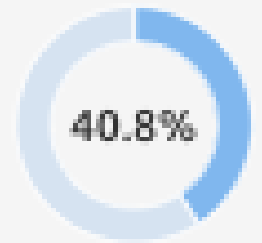
Limiter les déplacements en avion dépassant la distance fixée en kilomètres.

(statut: Tous, motif: Tous)



Remplacer l'avion

Remplacer l'avion par le train pour l'ensemble des déplacements inférieurs à une distance donnée.



Avantages supplémentaires

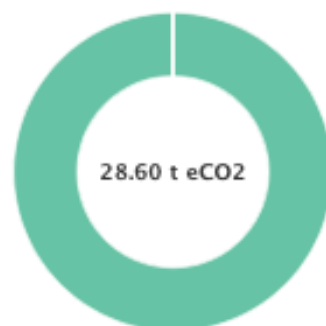
Le train bénéficie de nombreux avantages par rapport à l'avion, comme la possibilité de **travailler plus confortablement**. De plus, les gares sont généralement situées en centre-ville, donc souvent plus proche **proches de la destination finale** du voyageur.



Limites de la mesure

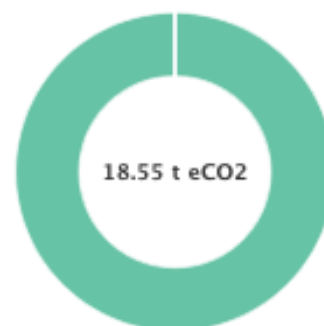
Tous les déplacements ne sont pas possibles en train. Les déplacements en train peuvent être plus onéreux que leur équivalent en avion. La différence pourrait cependant être payée sur les économies réalisées sur d'autres mesures du scénario (limitation des vols longue distance, des achats,...)

2023
28.60 t eCO2

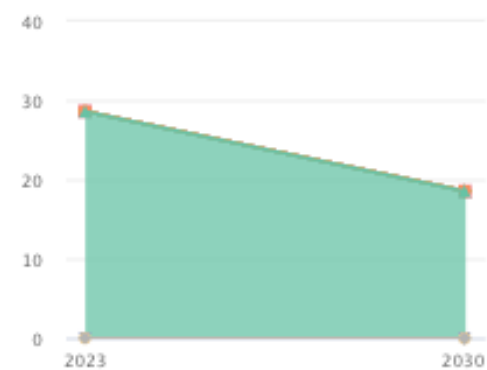


+
Ajouter une mesure

2030
18.55 t eCO2



RÉDUCTION
35.1 %

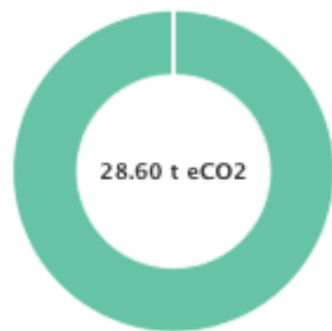


Remplacer l'avion

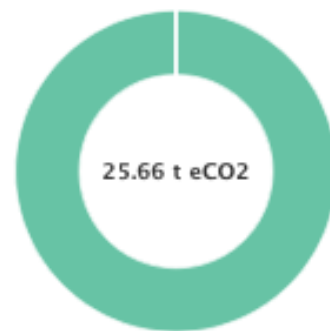
Remplacer l'avion par le train pour l'ensemble des déplacements inférieurs à une distance donnée.
(statut: Tous, motif: Tous)



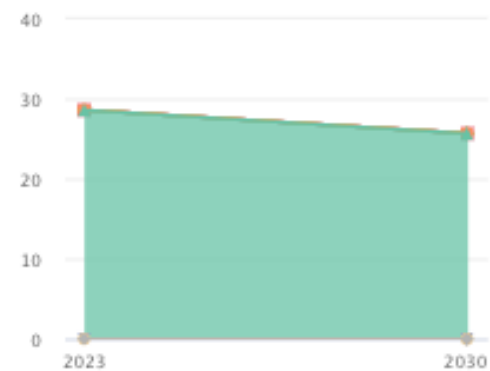
2023
28.60 t eCO2



2030
25.66 t eCO2



RÉDUCTION
10.3 %



+
Ajouter une mesure

Remplacer l'avion

Remplacer l'avion par le train pour l'ensemble des déplacements inférieurs à une distance donnée.
(statut: Tous, motif: Tous)



Remplacer l'avion en France

Remplacer l'avion par le train pour tous les déplacements effectués en France métropolitaine

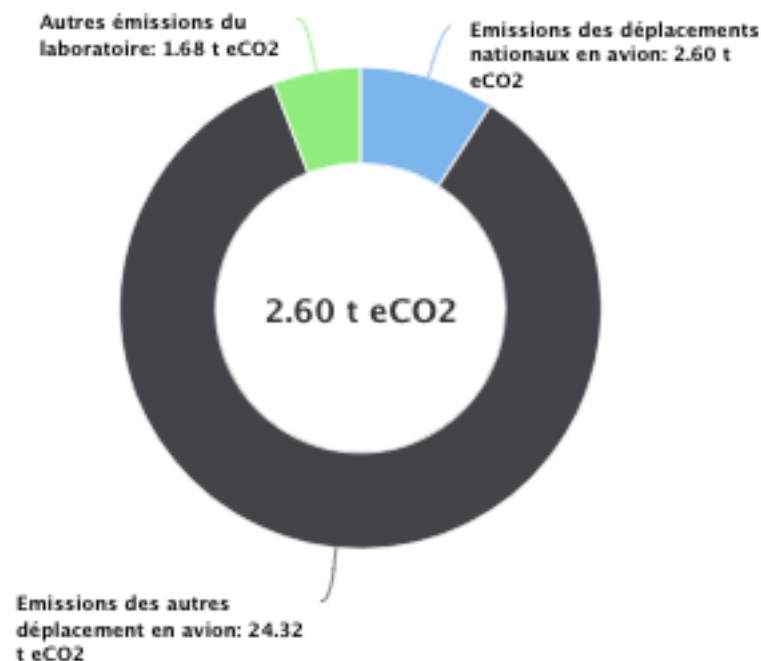


Figure : Part de l'empreinte carbone des déplacements en avion nationaux et internationaux dans l'empreinte totale du laboratoire.



Avantages supplémentaires

Le train bénéficie de nombreux avantages par rapport à l'avion, comme la possibilité de **travailler plus confortablement**. De plus, les gares sont généralement situées en centre-ville, donc souvent plus proche **proches de la destination finale** du voyageur.

