

## Quelques commentaires sur les résultats du sondage réalisé en février 2022 sur les émissions de gaz à effet de serre liées aux missions

### Préambule

*Le sondage sur les émissions de gaz à effet de serre des missions a été décidé et organisé par la direction du laboratoire et un groupe de travail nommé par la direction. Il n'est pas à l'initiative du collectif labo en transition (CLET). Nous avons trouvé intéressant d'analyser les réponses et de partager cette analyse pour élargir la discussion.*

### Résumé

*Le sondage a fait l'objet d'une forte participation, ce qui traduit un intérêt manifeste pour le sujet. La volonté de réduire les émissions de gaz à effet de serre est massive (85 %). La mise en place d'un quota rencontre la plus forte adhésion (75 %). Il y a par ailleurs une attente notable d'informations relatives au sujet.*

Nous notons en premier lieu la **forte participation** du personnel permanent à ce sondage, particulièrement chez les chercheurs (76 %) et enseignants-chercheurs (61 %), en moyenne plus directement concernés par les missions que le personnel IT (49 %). La participation moyenne de 50 % ou 60 %<sup>1</sup> résulte d'une plus faible participation des doctorants (34 %) et personnels non-permanents (16 %), qui se sentent peut-être moins légitimes à exprimer leur point de vue sur une politique de laboratoire à long terme. La participation a été bien supérieure à celle du sondage en ligne sur les déplacements domicile-travail qui était de 37 %.

Les réponses concernant les estimations individuelles des émissions (Q2) sont en accord avec les résultats du bilan carbone (effectué par le CLET en avril 2021).

**Un nombre considérable de collègues (60 %) a déjà entrepris une démarche de réduction** à titre personnel, pour la majorité depuis plus de 3 ans (Q3). Seulement 23 %<sup>2</sup> n'a entamé aucune démarche.

**La proportion des répondants prêts à s'engager personnellement est autour de 85 % (Q4).**

Une énorme majorité est favorable au principe d'une diminution des émissions en favorisant le train (90 %, voir Q5) ou en diminuant les vols long-courriers (80 %, voir Q6), même parmi les grands voyageurs (à 70 % "tout à fait d'accord", "d'accord" ou "plutôt d'accord").

---

<sup>1</sup> Remarque : le total des participants est indiqué à 225 soit 50 % du personnel (Q1) mais la somme des réponses à Q2 et Q3 est de 268, ce qui donnerait une participation de 60 % et non de 50 %.

<sup>2</sup> Notons en Q3 que le nombre de "non" est de 62 et non de 112 : les 50 "sans réponse" pouvant déjà avoir une empreinte nulle ou très faible.

Une majorité se positionne pour un report de l'avion sur le train pour des trajets allant jusqu'à 6 heures en train (Q7). Pour plus de 75 % des répondants, la 1re classe en train est souhaitable (Q8), surtout chez les grands voyageurs.

**Accord à plus de 75 % pour la mise en place de "bonnes pratiques" qui engagent le personnel** (Q9), y compris chez les grands voyageurs. Quelques oppositions fermes, principalement chez les IT à prendre en compte.

La justification d'une mission au delà du 2ème vol long-courrier (Q10) est aussi réclamée (75 % de favorables).

La question 11 donne une indication intéressante des déplacements considérés comme prioritaires : les missions longue durée, les missions sur le terrain ou collectes de données, une mission pour une conférence internationale pour les doctorants au cours de la thèse.

Entre les deux options envisagées (Q12 ou Q13), celle d'**un quota annuel de 4 tonnes de CO<sub>2</sub> identique pour tous remporte une forte adhésion** (75 % de personnes favorables, Q12) et davantage que la seconde (Q13). Il est à noter que même les grands voyageurs (>4 tonnes par an) restent favorables à un quota fixé à 4 tonnes: certes 20 % (c'est-à-dire 2 ou 3 personnes) ne sont "pas du tout d'accord" mais 60 % des grands voyageurs sont "tout à fait d'accord", "d'accord" ou "plutôt d'accord".

La seconde option, à savoir **la réduction de 10 % des émissions pour tous (Q13) est moins plebiscitée** (avec un peu plus de 50 % d'adhésion). Ces résultats reflètent certainement le fait que de nombreuses personnes ont déjà commencé à réduire leurs émissions (voir Q3) et qu'à cet effort déjà réalisé ne devrait pas s'ajouter un effort supplémentaire indifférencié pouvant perturber un personnel déjà auto-limité et à "faible consommation", d'où un taux de "pas du tout d'accord" bien plus fort pour cette option.

La mutualisation au sein des équipes (Q14) semble convenir à un peu moins de la moitié des répondants. La part des "plutôt pas d'accord" à "pas du tout d'accord" représente environ 1/3, ce qui est un score élevé par rapport aux questions précédentes. Sur la base de ces réponses, la mutualisation au sein des équipes ne semble pas remporter l'adhésion.

Les autres questions, plus secondaires, soulignent aussi **l'importance de l'information**, via un bilan carbone annuel (Q21) ainsi que la nécessité de demander une mise en cohérence au niveau des instances. L'idée d'une déclaration individuelle et volontaire de son bilan carbone (Q15) ne rassemble pas de majorité et génère une forte opposition (40 %). En effet, plus de 80 % est favorable à une comptabilité automatisée (Q16), avec une nette volonté que l'information soit partagée avec la direction (Q17-18).<sup>3</sup>

---

3 La possibilité que l'information puisse être partagée en interne n'a pas été envisagée.

**En conclusion, le sondage montre une nette volonté du personnel de l'Institut Néel de s'engager dans une diminution de l'empreinte carbone des missions. La politique de limitation par quota (seuil maximum) remporte davantage de suffrages qu'une baisse répartie sur l'ensemble du personnel qui, pour une large majorité, a déjà commencé à réduire ses émissions.**

Le groupe hebdomadaire du CLET, avril 2022

## Remarques

Le groupe hebdomadaire du CLET est composé d'une vingtaine de personnes de l'Institut Néel se réunissant chaque semaine pour discuter des problématiques environnementales liées à notre activité professionnelle.

Nous ne sommes pas à l'initiative de ce sondage. Nous souhaitons, à la place, proposer un vote sur les mesures discutées au sein des équipes avant leur mise en œuvre.

Par ailleurs, nous notons d'autres points de désaccord, et notamment sur la formulation de certaines questions qui semble orienter le débat vers des solutions prédéfinies. Nous avons ainsi trouvé certaines questions ambiguës, pouvant conduire à des réponses contradictoires selon le point de vue adopté. Par ailleurs, l'analyse des résultats séparant "petits", "moyens" et "grand voyageurs" (des catégories ne regroupant pas le même nombre de personnes) nous semble discutable (cela serait comme demander aux automobilistes leur avis sur les limitations de vitesse sur l'autoroute, en catégorisant les réponses en fonction de la cylindrée de leur voiture).

L'existence d'outils, comme les visio-conférences, sans être la panacée, pourrait faciliter la réduction de certaines missions lointaines. Mais pour que la réduction se traduise dans les faits, nous pensons que la direction devrait prendre des mesures le plus rapidement possible, en s'appuyant sur cette consultation qui traduit une forte volonté collective.