

## Chercheurs, donnez l'exemple, prenez moins l'avion!

Xavier Anglaret, Université de Bordeaux; Chris Wymant, University of Oxford et Kévin Jean, Cnam

Publié le 4 février 2019 – Mis à jour le 4 février 2019

Le climat se réchauffe et les écosystèmes se dégradent. Pour éviter de foncer dans le mur, une réduction massive des émissions de CO<sub>2</sub> s'impose dans tous les secteurs. L'effort à accomplir est colossal, puisqu'il ne s'agit rien moins que d'atteindre le zéro-net émission avant 2050. Cela implique un changement sans précédent et sans tarder de nos modes de vie.



Anete Lusina/Unsplash

Le monde de la recherche est ici interpellé à double titre. D'abord parce c'est de lui qu'émanent les [alertes](#) sur le climat et la biodiversité ; il serait donc [désastreux pour sa crédibilité](#) de ne pas donner l'exemple.

Ensuite, parce que les chercheurs – et même ceux qui ne sont pas spécialistes de ces sujets – possèdent des outils leur permettant de porter un regard critique sur les messages de leurs collègues. Ils sont donc bien placés pour interpréter la gravité de la situation, comprendre l'urgence, et agir en conséquence.

Agir signifiait, ici, réduire leurs propres émissions de CO<sub>2</sub>.

## Le poids carbone de l'aviation

Le trafic aérien représente actuellement environ 3 % des émissions mondiales, c'est trois fois plus que les émissions d'un pays comme la France. Ce trafic s'accroît de 4 % par an et va doubler d'ici 2030.

Une telle situation est en complète contradiction avec les objectifs de l'accord de Paris qui voudrait que l'on réduise les émissions de gaz à effet de serre de moitié d'ici 2030.

Avec une telle trajectoire, le secteur aérien pourrait à lui seul consommer le quart du budget carbone correspondant à l'objectif +1,5 °C, c'est-à-dire du total des émissions à ne pas dépasser pour rester sous ce seuil de réchauffement global moyen.

Les progrès techniques vers des avions moins gourmands et des aéroports mieux organisés ne tempéreront qu'à la marge cette nuisance, que seules pourraient éviter une transition massive vers les biocarburants ou une diminution spectaculaire de la demande.

La première solution se ferait au détriment de la sécurité alimentaire et de la biodiversité. Reste donc la deuxième option : voler moins.

## Chercheurs voyageurs

Depuis longtemps, les chercheurs prennent l'avion. Pour le meilleur et pour le pire.

Le meilleur, ce sont les échanges scientifiques et humains, la constitution de réseaux capables de réaliser des études « de plus en plus larges » avec des résultats « de plus en plus solides ». Le pire, c'est la « réunionite internationale, qui consomme du temps, de l'énergie et de l'argent et dont l'empreinte carbone est désastreuse.

« Un chercheur isolé est un chercheur perdu », dit l'adage. Aujourd'hui, sauf s'il est bien avancé dans sa carrière, un scientifique qui renonce à prendre l'avion se marginalise. Il transgresse les règles d'un milieu qui valorise les échanges et l'hyperactivité. Ce faisant, il rate des opportunités de contacts multilatéraux fondateurs, et court le risque de n'être plus « dans le coup ».

Ce constat n'est d'ailleurs pas propre à la recherche : il concerne tous les milieux compétitifs – c'est-à-dire, dans notre monde globalisé, un très grand nombre de métiers. Émettre moins de CO<sub>2</sub> c'est réduire ses activités, et réduire ses activités, quand on est seul à le faire, c'est s'exclure de la compétition.

Si le premier qui lève le pied a perdu, comment s'étonner que les engagements pris dans les COP ne soient pas tenus ?

En s'accordant de façon consensuelle à réduire ses émissions, le milieu scientifique pourrait être exemplaire à double titre. D'une part, il montrerait que les mots et les chiffres ont un sens, et qu'il faut prendre au sérieux les avertissements des climatologues. D'autre part, il prouverait qu'un secteur professionnel peut dépasser la fatalité du « premier qui est sobre a perdu » et changer collectivement ses pratiques polluantes.

## Le chantier des conférences

Le premier chantier pour faire évoluer la situation pourrait être celui des conférences scientifiques.

Historiquement, les conférences avaient pour objectif de partager rapidement des résultats importants, à une époque où les échanges avec les revues se faisaient par la poste. Publier un article prenait un temps long et incompressible ; les journaux n'existaient qu'en version papier, ce qui en freinait la diffusion. Aujourd'hui, il est possible de publier en un temps record, et les articles se retrouvent instantanément en ligne.

Les conférences sont donc essentiellement devenues des espaces de remue-méninges collectif et de rencontres multilatérales à géométrie variable, où un mélange de programme officiel (« In ») et de rencontres de couloir (« Off ») produit des échanges fructueux.

Il y aurait trois manières d'en limiter les nuisances.

Premièrement, en en faisant moins. Les grands rendez-vous scientifiques mondiaux émettent des dizaines de milliers de tonnes de CO<sub>2</sub>. Or, sous prétexte de convivialité mais aussi de communication (voire de « buzz »), on les multiplie sans réelle justification. Il n'est ainsi pas rare de se retrouver avec trois ou quatre (voire plus) conférences d'importance mondiale par an sur un même thème, chacune ayant des organisateurs distincts.

Deuxièmement, on pourrait organiser des événements qui préservent la convivialité tout en limitant les déplacements, donc les émissions de CO<sub>2</sub>. C'est le concept de « conférence multipôles », dans lequel des sites régionaux sont [reliés entre eux numériquement](#). Pour ces sites, plutôt que des lieux agréables mais souvent reculés, privilégier des localisations centrales (relativement au public attendu) permettrait de réduire les distances à parcourir. C'est l'occasion de rappeler que le train produit beaucoup [moins de CO](#) par passager et kilomètre que l'avion, dans les pays où il fonctionne sur la base d'une électricité décarbonée.

Troisièmement, en virtualisant intégralement les rencontres. C'est le concept de « no-fly conference » à laquelle chacun peut se connecter à partir de chez soi. Des [expériences pilotes](#) sont encourageantes, et la technologie permettra des formats de plus en plus sophistiqués incluant les programmes « in » (faciles à virtualiser, y compris pour les questions/réponses) et des sessions « off » programmées ou improvisées – moins faciles à organiser mais qu'il faudra préserver parce qu'elles participent pleinement à l'intérêt de ces événements.

## Le chantier des réunions

Le second chantier concerne les réunions. Alors qu'on pourrait espérer que les « téléconférences » remplacent progressivement les « réunions présentielles », les deux se multiplient en parallèle. Elles imitent en cela la consommation des « énergies renouvelables » qui s'additionne à celle des « énergies carbonées » [sans freiner leur progression](#).

L'importance des contacts humains, facteurs de convivialité mais aussi d'efficacité – on travaille mieux quand on se connaît – est une bonne raison pour voyager. Mais pas au point d'ignorer les chiffres. Le « budget carbone » au-delà duquel on risque de basculer dans une situation climatique incontrôlable est maintenant estimé à environ [800 milliards de tonnes de CO](#), soit un peu plus 100 tonnes pour chacun des 7,5 milliards d'habitants de la planète.

Étalé sur 30 ans, cela donne une moyenne de 3 tonnes par an et par personne. [Deux allers/retours transatlantiques](#) en classe économique suffisent à consommer ce « budget », que par ailleurs nous dépassons déjà largement puisqu'un Européen émet en moyenne [9 tonnes de CO par an](#).

La question n'est donc plus seulement de savoir s'il faut voyager moins : elle est de chiffrer le bilan carbone des déplacements, de se doter d'objectifs de réduction et de vérifier qu'ils sont tenus.

## Une charte de réduction des vols

L'expression « sobriété énergétique » n'est pas trop forte pour désigner le monde qui nous attend et les voyages en avion n'en sont qu'un aspect (le [numérique](#) en étant un autre).

Cette sobriété doit être organisée et assumée, au risque de se la voir imposer. Rencontrer physiquement des collègues qui habitent à des milliers de kilomètres n'est pas un droit inaliénable. Ignorer la physique et les menaces que font peser les gaz à effet de serre sur l'humanité serait irresponsable.

Continuer à émettre du CO<sub>2</sub> que nos enfants [devront ensuite aller capter dans l'atmosphère](#) pour garantir leur survie serait inexcusable. Beaucoup d'institutions de recherche affichent déjà des politiques visant à inciter leurs membres à adopter des bonnes pratiques en matière de prévention des risques professionnels, de protection des données personnelles, de déontologie ou d'éthique. Des chartes de [réduction des vols](#) ou de [sobriété énergétique](#) seraient maintenant les bienvenues.

[Xavier Anglaret](#), Directeur de l'équipe « Maladies infectieuses en pays à ressources limitées » du Centre Inserm 1219, [Université de Bordeaux](#); [Chris Wymant](#), Senior Researcher in Statistical Genetics and Pathogen Dynamics, [University of Oxford](#) et [Kévin Jean](#), Maître de conférences en épidémiologie, [Conservatoire national des arts et métiers](#)

Cet article est republié à partir de [The Conversation](#) sous licence Creative Commons. Lire l'[article original](#).

 | [Climat](#) | [Développement durable](#) | [Environnement](#) | [Recherche](#)

`/**/ #encadres .encadre.encadre_generique.encadre--1{ border:none!important; }/**/`



voir le site de l'[Ecole Pasteur-Cnam de Santé publique](#)

<http://blog.cnam.fr/planete-verte/chercheurs-donnez-l-exemple-prenez-moins-l-avion--1050887.kjsp?RH=1516961987>