

Interpellation au CUNIL, 30 mai 2024.

« L'UNIL et les déplacements professionnels et estudiantins »

La directive 0.8 sur l'organisation des voyages professionnels est entrée en vigueur en août 2023. Cette directive vise à réduire l'usage de l'avion dans les déplacements des personnels UNIL et du corps estudiantin UNIL (voyages d'études, terrains et camps), en imposant l'accès ferroviaire à une série de villes situées théoriquement dans un rayon de 10h de train au départ de la gare de Lausanne. Elle s'applique également aux personnes venant à l'UNIL et dont le trajet est financé par l'UNIL ou par un fonds tiers géré à l'UNIL.

Les signataires de l'interpellation partagent les préoccupations climatiques et écologiques de la Direction qui se manifestent à travers cette directive. Ils déplorent toutefois que la directive ne semble pas s'appuyer sur des études chiffrées indiquant l'impact carbone des déplacements professionnels au sein de chaque Faculté avant juillet 2023. La directive s'applique dès lors sans différenciation à toutes les Facultés de l'UNIL, sans tenir compte des caractéristiques particulières des déplacements liés à l'enseignement et à la recherche dans chacune de ces Facultés.

Les signataires relèvent aussi qu'à leur connaissance, les EPF, les autres universités suisses (sauf l'UNINE) et le CHUV ont fixé à 6h la durée maximale des trajets imposés en train, et que la directive crée ainsi une forte inégalité entre les membres de l'UNIL et leurs collègues des autres universités.

Après quelques mois de mise en pratique de la directive 0.8, les signataires ont recueilli l'avis de membres du CP, CI et CE attachés à différentes Faculté de l'UNIL (le résultat d'un sondage réalisé en HEC est annexé à l'interpellation). Les informations récoltées font ressortir des préoccupations communes sur les impacts de la directive, à savoir :

1. Un affaiblissement des contacts scientifiques avec des partenaires situés dans un rayon de 6h à 10h de train. Cet affaiblissement est dû à l'augmentation significative des temps de déplacements, d'autant que la directive indique des durées de trajets théoriques sans tenir compte des aléas de la réalité ferroviaire européenne. Cela vaut notamment pour des centres scientifiques de première importance comme Berlin, Londres, Amsterdam, Bruxelles ou Rome. Les cas de partenaires scientifiques provenant de ces zones géographiques et qui refusent de venir à l'UNIL en raison de la durée des déplacements se multiplient.

2. Un risque avéré de réorientation de certains réseaux et projets scientifiques vers des zones géographiques non-concernées par la restriction, notamment l'Amérique ou l'Asie, avec des effets négatifs importants sur l'empreinte carbone globale de l'UNIL.

3. Un risque tout aussi avéré d'abandons de projets scientifiques européens au profit de projets concernant la Suisse ou ses abords immédiats, ce qui conduirait à moyen terme à une forme de « fermeture sur soi » et de « provincialisation » de l'UNIL, en contradiction avec l'enjeu n° 6 du Plan stratégique 2021-2026 qui vise « *un développement du rayonnement international de l'UNIL* ». Un décrochage de l'UNIL vis-à-vis des autres grandes universités suisses est à craindre.

4. Une perte d'attractivité et une dévalorisation des domaines d'enseignements et de recherche de l'UNIL qui portent sur des zones géographiques situées entre 6h et 10h de train. Les enseignant.e.s-chercheur.e.s et les étudiant.e.s de l'UNIL actifs dans ces domaines pourraient être rapidement tentés de privilégier d'autres universités suisses pour continuer à travailler ou étudier dans ces domaines.

5. Un impact négatif important sur les étudiants en termes de qualité de la formation, en tant que conséquences des points 1, 3 et 4 ci-dessus. On peut déjà constater une diminution de la présence physique de conférenciers externes et d'experts de thèse, et on peut craindre des restrictions de la mobilité estudiantine liée aux cursus académiques, par exemple pour des voyages d'études ou des camps de terrain, ou pour des déplacements de courte durée dans le cadre du doctorat. Une dévalorisation des diplômes UNIL dans certains secteurs fortement touchés par la directive 0.8 n'est pas exclue.

6. Une pénalisation des jeunes chercheur.e.s (doctorant.e.s et jeunes post-doc) qui sont en phase d'établissement de leurs réseaux scientifiques en Europe, notamment dans des centres scientifiques très réputés comme Berlin ou Londres.

7. Une conciliation difficile entre activité professionnelle et vie familiale en raison des temps de déplacements en train qui, pour de nombreuses destinations, dépassent la durée légale d'une journée de travail, sans compensation prévue par la directive.

8. Une disparité de traitement entre les personnels de l'UNIL et leurs collègues lausannois qui travaillent au CHUV et à l'EPFL, et qui sont soumis à la règle des 6h de train.

9. Une augmentation notable des coûts de déplacements, dont on peut redouter qu'elle soit contrebalancée par des réductions dans d'autres secteurs de l'enseignement ou de la recherche.

1.0 Une augmentation et une complexification des démarches administratives liées à chaque déplacement professionnel et à chaque organisation de colloque à l'UNIL, avec un régime d'exceptions et des disparités dans le traitement des exceptions entre les Facultés ou leurs unités.

Les signataires (et les personnes dont ils se font l'écho) s'inquiètent donc fortement des conséquences de cette directive, susceptible à leurs yeux d'affaiblir la place de l'UNIL en matière de recherche scientifique, de diminuer l'attractivité de l'UNIL pour les membres du corp estudiantin et pour les enseignant.e.s-chercheur.e.s, de nuire à la politique de soutien à la relève académique et plus largement d'entraver la réalisation des missions premières de l'UNIL qui sont l'enseignement et la recherche.

Sur la base de ce qui précède, nous nous permettons donc de poser les questions suivantes à la Direction de l'UNIL :

- 1. La Direction de l'UNIL pourrait-elle envisager de modifier la directive 0.8 en réduisant la durée des trajets à effectuer obligatoirement en train pour les déplacements professionnels et estudiantins, de manière à aligner l'UNIL sur les positions du CHUV, de l'EPFL et de la quasi-totalité des universités suisses ?**
- 2. La Direction de l'UNIL pourrait-elle établir un suivi chiffré de l'empreinte carbone des déplacements professionnels (par Faculté et pour toute l'UNIL), avant et après l'introduction de la directive et fixer des objectifs chiffrés pour la réduction de l'empreinte carbone (par Faculté et pour toute l'UNIL) comme base d'une évaluation future de la situation.**

Anne Bielman Sánchez



Pascal St-Amour



Franco Taroni

