

en couverture

Cape Breton, Nouvelle-Écosse, Canada

Photo Camille Delcour, LOCI Louvain-la-Neuve (mai 2024).

lieuxdits #27

Mai 2025

édito

**Un nouveau master pour apprendre
à concevoir des éco-territoires** 1

*Jean-Philippe De Visscher, Pierre Defourny, Yves Hanin,
Cécile Poullain, Elisabetta Rosa, Guillaume Vanneste*

Un jet privé au LAB-day, et après ? 2

Marie Pirard

Cinq points de vue sur la recherche 4

Hugo Caruso, Hugo Vanhamme

L'envie au cœur des archives 10

Olivier Masson

Le projet INTERREG VI LUNÉFIL 16

Coraline Berger, Fiorella Quadu

L'envers du décor 22

Nele De Raedt, Giulia Marino, Corentin Haubruge

A shift of paradigm in the way we build 30

Christine Fontaine

**A shift of paradigm in the way
we include natural entities** 34

Christine Fontaine

Multipliation des intervenants 37

dans la rénovation

Dorothee Stiernon, Emilie Gobbo

Architectural intelligence and generativity 40

Molly Wright Steenson, Emilie Gobbo, Damien Claeys

Rue Isabelle 44

Martin Buysse

Référence bibliographique :

Marie Pirard, "Un jet privé au LAB-day, et après ?", *lieuxdits#27*, mai 2025, pp.2-3

SEMESTRIEL

ISSN 2294-9046

e-ISSN 2565-6996



Éditeur responsable : Le comité éditorial, place du Levant, 1 - 1348 Louvain-la-Neuve (lieuxdits@uclouvain.be)

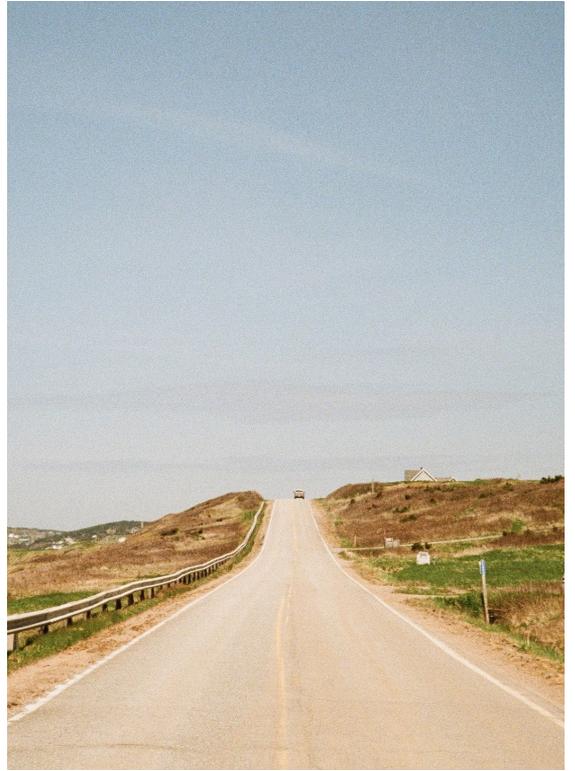
Comité éditorial : Damien Claeys, Gauthier Coton, Brigitte de Terwangne, Nicolas Lorent, Pietro Manaresi,

Catherine Massart, Giulia Scialpi, Dorothee Stiernon

Conception graphique : Nicolas Lorent

Imprimé en Belgique

lieuxdits #27



Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme de l'Université catholique de Louvain
Louvain research institute for Landscape, Architecture, Built environment



Faculté d'architecture
d'ingénierie architecturale
d'urbanisme



Louvain research institute for
Landscape, Architecture,
Built environment

www.uclouvain.be/loci
www.uclouvain.be/lab

Un jet privé au LAB-day, et après ?

Auteure

Marie Pirard
pour le CORSCI

Quand le bruit s'est répandu que le conférencier Prof. Arch. Dietmar Eberle – membre du comité scientifique de l'Institut LAB – se rendrait sur le site de LOCI-Tournai en jet privé pour la journée LAB de septembre 2024, beaucoup ont cru à une blague. Mais ce n'était pas une blague et ce n'était pas drôle.

Un groupe de chercheur-euses du CORSCI a écrit et partagé une note pour rappeler l'impact environnemental désastreux de l'aviation et l'injustice sociale que représente un vol privé, qui en une heure, peut émettre plus qu'une personne moyenne en une année¹. La note a été transmise à M. Eberle et une discussion informelle a été engagée avec lui à ce sujet. D'après lui, aucune alternative au jet n'était possible car il devait honorer notre invitation malgré son planning chargé. La réduction de temps de déplacement a donc joué un rôle décisif dans le choix de M. Eberle, au détriment de l'impact environnemental. Autrement dit, son style de vie et ses choix professionnels ne sont possibles qu'à condition d'accepter de consommer quelques tonnes d'équivalent CO₂ de plus que la moyenne.

Cet exemple illustre parfaitement comment l'injustice environnementale se conjugue avec l'injustice sociale. Se déplacer rapidement et polluer sont aujourd'hui des privilèges réservés aux personnes riches et puissantes. Un double standard se crée : 80 % de la population mondiale n'a jamais pris l'avion, tandis qu'1 % est responsable de plus de la moitié des émissions des passagers aériens^{2,3}.

Nous n'avons pas de prise sur les choix individuels de M. Eberle. Mais nous pouvons utiliser sa venue en jet comme un marche-pied pour s'interroger collectivement sur la "mobilité responsable" au sein de l'Institut et de la Faculté. Dans le monde académique, nous sommes tous-tes régulièrement confronté-es à des prises de décision difficiles, car les standards de carrière internationale et de diffusion de nos recherches nous poussent à voyager beaucoup et à être pressé-es. Ainsi, la mobilité représente 55 % du total d'émissions de CO₂ de l'UCLouvain. Et, en 2018, son bilan carbone montrait que l'empreinte écologique émanant des déplacements professionnels était liée pour 80 % aux trajets en avion⁴.

Alors qu'est-ce qu'on fait ?

La Faculté LOCI et l'Institut LAB adhèrent déjà à la "Charte pour une mobilité internationale responsable" de l'UCLouvain (fig.1). Mais sa mise en application est lacunaire et peu transparente. Une réunion

de travail a été organisée le 12 novembre 2024, en présence de Sergio Altomonte, Christine Fontaine, Morgane Bos, Martin Steinmetz, Nathanaëlle Baës-Cantillon et Marie Pirard, pour comprendre la situation et dégager des pistes de solution.

La situation actuelle

L'application de cette charte se traduit actuellement par une taxe de compensation carbone. Elle s'applique automatiquement lorsque le vol est réservé via l'agence de voyage institutionnelle (Carlson Wagon Lits). La compensation carbone n'est pas imputée au budget de fonctionnement du ou de la chercheur-euse, mais prise sur le budget général de l'Institut. La taxe est donc en quelque sorte collectivisée, tandis que le surcoût (en temps et argent) du trajet sans avion, lui, est pris en charge à l'échelle individuelle. Le montant récolté est d'environ 4 000 €/an pour tout l'Institut. Mais l'usage ultérieur de ce budget ne fait actuellement l'objet d'aucune balise. L'effet de dissuasion de la taxe carbone est donc quasiment inexistant, à la fois pour le ou la chercheur-euse et pour l'Institut. De plus, lorsque le ou la chercheur-euse réserve elle-même son billet, sans passer par l'agence Carlson Wagon Lits, l'application de la taxe relève de sa bonne volonté individuelle et ne fait l'objet d'aucune vérification.

Une première amélioration déjà activée

Suite à la réunion, Sergio Altomonte rappelle que l'Institut peut intervenir sur demande pour couvrir jusqu'à 50 % des frais de déplacement des chercheur-euses. Il a également d'ores et déjà intégré une nouvelle possibilité de remboursement par l'Institut, au-delà des 50 % de cofinancement, pour couvrir entièrement le surcoût de transport par rapport à l'avion, sur présentation d'une estimation comparative.

Des options à discuter pour aller plus loin

Inciter les chercheur-euses à prendre un moyen de transport moins polluant (en leur permettant de ne pas en assumer individuellement le surcoût), c'est un bon premier pas, mais il y a d'autres pistes à explorer. Une politique plus ambitieuse

1 - https://www.lemonde.fr/planete/article/2024/11/14/les-jets-privés-utilisés-comme-des-taxis-ont-quasi-double-leurs-émissions-carbone-en-cinq-ans_6392797_3244.html

2 - <https://www.cnbc.com/2017/12/07/boeing-ceo-80-percent-of-people-never-flown-for-us-that-means-growth.html>

3 - Gössling, S., & Humpe, A. (2020). The global scale, distribution and growth of aviation : Implications for climate change. *Global Environmental Change*, 65, 102194. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2020.102194>

4 - <https://uclouvain.be/fr/decouvrir/universite-transition/mobilite-en-marche-vers-une-mobilite-diversifiee.html>

5 - Pour rejoindre une ville verte, le temps de trajet sans avion est inférieur à 6 h et n'excède pas de plus de 2 h celui du voyage en avion. Pour rejoindre une ville orange, le temps de trajet sans avion est compris entre 6h et 8h de porte à porte

6 - Stengers, I. (2013). Une autre science est possible ! *Manifeste pour un ralentissement des sciences*. Paris : La Découverte, 2013
<https://blogs.mediapart.fr/edition/au-coeur-de-la-recherche/article/140624/la-science-lente-est-morte-vive-la-science-lente>

7 - <https://reporterre.net/L-aventure-de-Gianluca-Grimalda-ce-chercheur-vire-pour-avoir-refuse-de-prendre-l-avion>

pourrait être adoptée à condition d'être discutée collectivement au sein de la faculté et de l'institut :

Mobilité entrante :

- instituer un email type d'invitation précisant que l'invitation est conditionnée au respect de la Charte de mobilité de l'UCLouvain, même si l'invité-e paie lui/elle-même son trajet.

Mobilité sortante :

- créer de la transparence sur les vols et leur impact carbone : comme spécifié dans la charte de l'UCLouvain, un récapitulatif annuel de tous les vols et de leur empreinte carbone devrait être effectué par le/la comptable de l'Institut. Ce récapitulatif serait présenté au collège LOCI-LAB. Il devrait comprendre également les vols non réservés via l'agence Carlson Wagon Lits ;
- créer de la transparence budgétaire : créer un fonds de mobilité verte alimenté par les taxes carbonees et présenter un bilan annuel des entrées et sorties. Présenter au collège LOCI-LAB à quoi sert l'argent récolté par la taxe carbonee ;
- rendre la taxe carbonee dissuasive en l'imputant au budget de fonctionnement individuel ;
- organiser régulièrement des moments de partage d'expériences sur la mobilité. Un premier moment pourrait avoir lieu lors du prochain LAB-day ;
- entamer une réflexion sur la possibilité de ne plus rembourser les trajets en avions pour les villes classées vertes et orange par l'UCLouvain⁵.

Science lente

Comment faire pour que la remise en question des déplacements en avion ne soit pas synonyme de sacrifice des relations internationales et de repli sur soi ? L'enjeu des déplacements en avion à l'université ne se résume pas à de la comptabilité carbonee. Il appelle à un changement de paradigme permettant d'apprécier la lenteur, voire de participer à construire une "science lente"⁶. Il demande de mettre en place de nouvelles habitudes, de réorganiser ses priorités et de convoquer de nouveaux outils tels que les visio-réunions et les événements hybrides. Ainsi, lorsque les étudiant-es de LOCI-IMA (International Master in Architecture) voyagent en train de nuit, ce n'est pas seulement pour économiser du CO₂, mais aussi et surtout pour apprendre à voyager autrement. Comme l'explique Christine Fontaine, membre de

l'équipe organisatrice, le trajet fait déjà partie de l'aventure : "on y dessine ; on s'y rencontre ; on y change de rythme". C'est également le point de vue adopté par Gianluca Grimalda, un chercheur qui vient d'obtenir gain de cause devant la justice, contre la décision de l'Institut pour l'économie mondiale (Ifw) de Kiel en Allemagne de le licencier pour avoir refusé de rentrer de Papouasie en avion. Selon lui, "il est urgent de repenser les pratiques de recherche afin qu'elles ne contredisent plus l'urgence écologique. [...] Certains m'ont dit que c'était une folie de sacrifier son travail pour un vol. Mais la folie, n'est-ce pas de continuer comme si de rien n'était ?"⁷ ■

① arbre décisionnel de la charte pour une mobilité internationale responsable de l'UCLouvain

Charte pour une mobilité internationale responsable

Arbre décisionnel



J'ai décidé de participer à un événement important pour mon travail et organisé à l'étranger (conférence, séminaire, séjour dans un laboratoire etc). Comment vais-je m'y rendre ?

Existe-t-il une modalité virtuelle de participation qui me permette d'atteindre mes objectifs pour cet événement ?



Je participe à distance à partir de mon ordinateur ou dans une des salles de visioconférence aménagées à l'Université.

<https://uclouvain.be/fr/decouvrir/visioconference.html>

Je peux éventuellement regarder l'événement en différé s'il a été enregistré.

Objectifs rencontrés : objectifs professionnels, gain de temps, diminution de mon empreinte écologique (un aller-retour Bruxelles - Rome émet 330 kg éq. CO₂ contre +/- 0,3 kg éq. CO₂ pour 3h en téléconférence, soit 1000 fois moins.)

Ma destination est-elle une ville verte ou orange ?



Ma destination est :

- Une ville verte (le temps porte à porte du voyage en transport en commun est inférieur à 6 heures et n'excède pas de plus de 2 heures celui du voyage en avion : Lyon, Cambridge, Oxford, Amsterdam, Heidelberg, Hanovre, etc.) : je prends le train, le bus ou éventuellement je co-voiture.
- Une ville orange (entre 6h et 8h porte à porte : Marseille, Nantes, Leeds, Genève, Montpellier, Hambourg, etc.) : j'envisage le train.

L'agence de voyage institutionnelle propose des alternatives sur son site. C'est aussi facilement comparable sur www.rome2rio.com ou www.omio.com

Objectifs rencontrés : objectifs professionnels, gain de temps, diminution de mon empreinte écologique (un aller-retour Bruxelles - Marseille en train émet 20 fois moins d'éq. CO₂ qu'en avion.)

L'avion est une option

A l'achat du billet, j'ajoute une contribution verte de 50 euros par tonne de CO₂, somme à obtenir via un calculateur correspondant à l'empreinte carbonee liée au vol. C'est le ou la comptable qui, à l'achat du billet, fait cet encodage centralisé.

Je décide, avec mes collègues, quelles actions financer avec ces contributions vertes dans mon entité : billets de train, abonnements Cambio, vélos électriques ou tout autre idée pour diminuer notre empreinte carbonee.

