CR Réunions inter-établissements
Mobilité Internationale des étudiant·es

Motif / type de réunion	*Réu inter-établissements sur la mobilisation internationale étudiante*
Lieu	Visioconférence
Date et durée:	*08/10/2025 - Réunion d'échanges étudiante* *06/11/2025 - Réunion Inter-établissement - 1h30*
Provenance des participant·es	*Audencia, Centrale Lyon, ENIB Bretagne INP, ENPC (Ponts et Chaussées), ENSAIA, ESB, ESSEC Business School, Estia Bidart, Excelia, Geodata Paris, Grenoble - INP ENSE3, Grenoble-INP Phelma, HEC, IMT-Business School, INSA Rouen Normandie, INSA Toulouse, Institut Agro, ISAE - ENSMA, ISTC, Junia, Mines Saint-Etienne, Sciences Po Lyon, SupMicrotech, Université de Lorraine, UTC, VetAgro Sup*, Mines Nancy

Table des matières

Table des matières..... 1
I. Contexte et organisation des échanges (5 min)..... 2
II. Mobilité internationale..... 2
1. Accompagnements à la mobilité..... 2
a. Une destination pour tous·tes..... 3
b. La césure..... 4
2. Points négatifs de la mobilité..... 4
a. La charge supplémentaire liée à l'obligation..... 4
b. Mise en avant des inégalités sociales..... 4
III. Mobilité bas carbone..... 5
1. Proportion de la mobilité internationale dans les BEGES..... 6
2. Favoriser les transports bas-carbone..... 7
a. Sensibilisation des étudiant·es..... 7
b. Aide financière à la mobilité..... 7
c. Mise en place de quota carbone..... 8
3. Pousser à une mobilité internationale plus proche..... 9
a. L'utopie des grands voyages en mobilité douce..... 9
b. Travailler sur les imaginaires..... 9
c. Développer l'attractivité avec les écoles plus proches..... 9
IV. Retour et suite de la réunion..... 10
1. Critiques sur la réunion..... 10
2. Prochaine réunion..... 10
Remerciements..... 10

I. Contexte et organisation des échanges (5 min)

Face à de nombreux retours d'établissements sur le fort impact carbone de la mobilité internationale et les difficultés d'action lors des réunions nous avons souhaité organiser une réunion inter-établissements sur ce sujet. De plus, les résultats du questionnaire annuel de suivi 2024, en cours de finalisation, sont venus confirmer ces retours.

Nous voulions connaître l'avis des étudiant·es sur ce sujet donc nous avons mis en place un questionnaire sur la mobilité étudiante qui a été répondu par 172 étudiant·es. Suite aux informations récoltées par l'analyse des résultats, nous avons organisé une réunion (08/10/2025) avec des étudiant·es pour avoir un avis précis et trouver des solutions d'actions.

Les informations récoltées nous ont permis d'alimenter cette réunion inter-établissement qui s'est déroulée le 06/11/2025 à 14h avec une trentaine d'établissements signataires de l'Accord de Grenoble volontaires pour participer à ce temps d'échange. Au cours de la réunion, nous avons abordé la question de l'obligation de la mobilité internationale et de son accompagnement, mais également les bonnes pratiques mises en place pour réduire les émissions liées à la mobilité et valoriser une mobilité bas-carbone. Les points de blocages auxquels sont confrontés les établissements ont été discutés. L'échange avait pour fil rouge les graphes de la synthèse du questionnaire sur la mobilité étudiante et certains graphes tirés du questionnaire de suivi 2024 de la CTES.

II. Mobilité internationale

1. Accompagnements à la mobilité

Aujourd'hui, la mobilité internationale est demandée dans beaucoup d'établissements, Du côté des écoles d'ingénieurs, la CTI (Commission des Titres d'Ingénieurs) demande un minimum de semaines de "mobilité" pour tous·tes les étudiant·es : 16 semaines pour les FISE et 9 semaines pour les FISA[1]. Les autres établissements (ou groupes d'établissements) sont libres d'obliger ou non la mobilité.

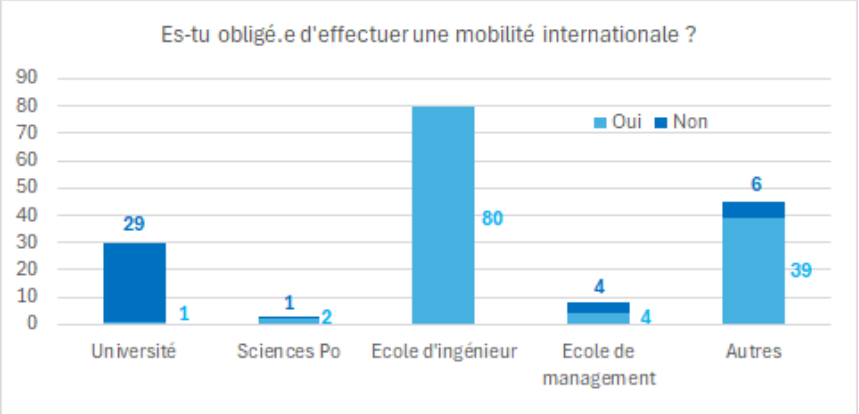


Figure 1 : Obligation de la mobilité en fonction des types d'établissements (Données du formulaire sur la mobilité étudiante)

[1] *Références et orientations de la Commission des titres d'ingénieur*. Commission des titres d'ingénieur, janvier 2025.

Parmi les élèves qui ont des mobilités obligatoires, 44% trouvent que l'accompagnement est insuffisant et 34 % sont préoccupé.es par cette mobilité.

a. Une destination pour tous·tes

En fonction de la nature de la mobilité (*Figure 2*), il est plus ou moins facile de trouver une destination ou un projet. Les échanges académiques sont souvent fixes et donc l'accompagnement est cadré alors que cela est plus compliqué pour les stages, il y a moins de chemin tout tracé et le projet est à construire soi-même. Il est difficile de trouver un stage dans une entreprise à l'étranger, cela est souvent plus facile dans une université/laboratoire.

L'accompagnement dépend également des destinations puisque les bourses pour les mobilités hors Europe sont moins présentes. **(Ecole Supérieure du Bois, ESB)**

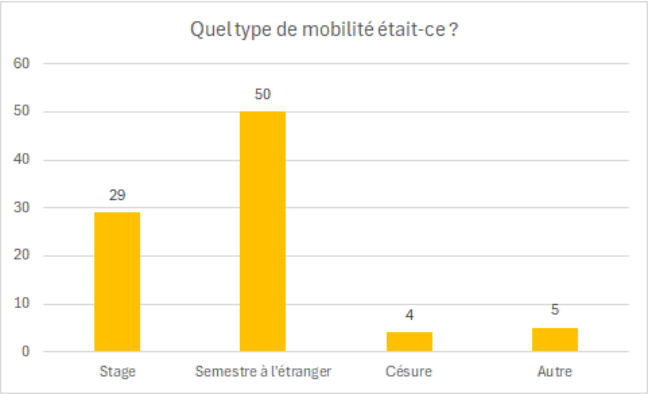


Figure 2 : Répartition des mobilités (Données du formulaire sur la mobilité étudiante)

(NB : La colonne "Autre" regroupe les doubles diplômes et les expériences humanitaires.)

Un point d'attention doit être porté aux étudiant·es en situation de handicap qui ont plus de mal pour partir à l'étranger (traitements qui ne passent pas la frontière, réapprovisionnement de traitements qui ne passent pas les 6 mois, …). Certains établissements confrontés à ce problème, exonèrent les étudiant·es en situation de handicap de l'obligation de mobilité.

Bonnes pratiques :

- Création d'une bourse supplémentaire pour les étudiant·es en situation de handicap ou avec des traitements médicaux lourds. **(Audencia)**
- Fondation qui soutient financièrement certains élèves, sur critères sociaux. **(Geodata Paris)**
- Mise en place d'un dossier de retours d'expérience où on peut lire plusieurs items par destination notamment comment fonctionne le logement, le transport, les prix, etc. pour les futur·es étudiant·es qui vont partir **(UTT)**

b. La césure

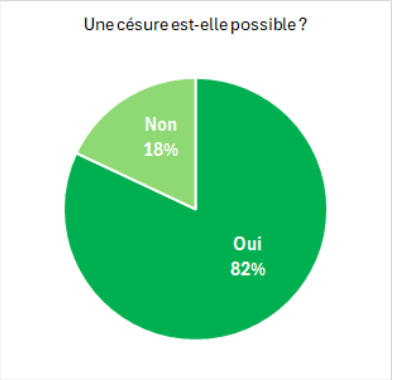


Figure 3 : Possibilité d'effectuer une césure pendant son cursus. (Données du formulaire sur la mobilité étudiante)

Quand la césure est possible dans leur établissement, 16% des répondants comptent en profiter. Quand elle ne l'est pas, 46% aimeraient pouvoir en profiter.

La césure peut être un type de mobilité mais pour de nombreux établissements elle n'est pas comptée dans les semaines de mobilité obligatoire. Cependant, de nombreux établissements la valorisent.

2. Points négatifs de la mobilité

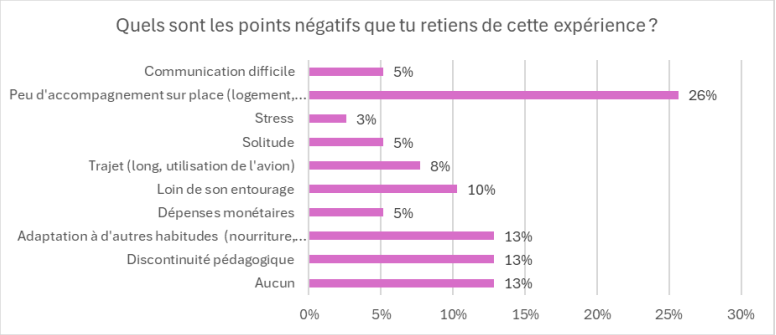
a. La charge supplémentaire liée à l'obligation

Il y a une forte différence entre les établissements où la mobilité est obligatoire comme les écoles d'ingénieurs et d'autres établissements où elle n'est pas obligatoire. Pour les écoles où elle est devenue obligatoire, elle demande une charge de travail supplémentaire. Avant il n'y avait pas d'exigence mais maintenant les étudiant·es sont évalué.es donc doivent rentrer dans un projet pédagogique. L'obligation d'un semestre à l'international dans certaines universités demande de cadrer ce que les étudiant·es font et où ils le font. Cela demande de trouver un projet pour toutes et tous, ce qui implique des difficultés supplémentaires pour certains établissements.

b. Mise en avant des inégalités sociales

Une vraie question sociale existe derrière un départ à l'étranger car cela coûte très cher. Or de nombreux·euses étudiant·es sont boursier·ères et n'ont pas forcément les ressources financières pour partir. De plus, il n'est pas évident pour les établissements de trouver les bonnes aides à mettre en place.

Les étudiant·es trouvent que les bourses Erasmus fonctionnent bien pour l'Europe mais qu'il n'y a pas assez de bourses hors Europe pour tout le monde. Les établissements ne peuvent donner que 20 % des bourses hors Europe. Il peut également y avoir des bourses données par les régions mais elles demandent quand même un coût financier important. Cela met en valeur les questions sociales : les étudiant·es limité·es financièrement choisissent leur destination en fonction des bourses Erasmus donc restent en Europe.



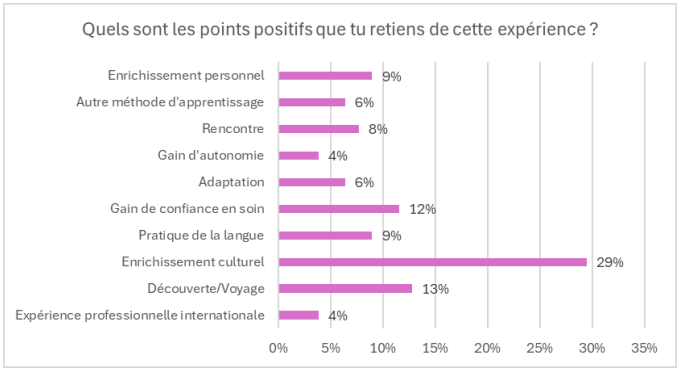


Figure 4 : Résumé des points positifs et négatifs évoqués par les étudiant·es ayant fait leur mobilité (Données du formulaire sur la mobilité étudiante)

On peut voir que selon les étudiant·es qui ont répondu au questionnaire étudiant, le manque d'accompagnement sur place est le point négatif qui ressort le plus. Le critère "financier" n'est donc pas le seul critère d'accompagnement qui intéresse les étudiant·es. Des solutions de fiches pratiques transmises par l'établissement ou par les associations étudiantes (bureau international, BDE ou autre) pourraient permettre de répondre à ce manque afin de faciliter l'arrivée des étudiant·es à l'international. Au niveau des points positifs, l'enrichissement culturel est logiquement le point positif qui se détache.

III. Mobilité bas carbone

D'après de nombreux échanges avec les établissements, la mobilité internationale est un obstacle important à la réduction des émissions. Les résultats du questionnaire de suivi 2024 viennent confirmer ces retours puisque 73% des établissements considèrent que la mobilité internationale est un des freins à la réduction des émissions devant le budget (55%) et les comportements individuels (53%).

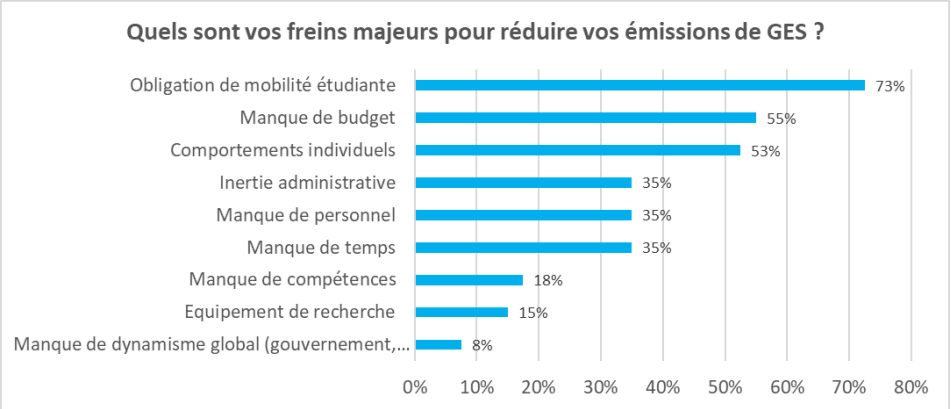


Figure 4 : Freins majeurs pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (Données du questionnaire de suivi de la CTES 2024)

1. Proportion de la mobilité internationale dans les BEGES

Les déplacements à l'international représentent dans la majorité des établissements un des postes les plus émetteurs, très proche des achats. Les nuances entre les différents bilans carbone peuvent venir de la structure de l'établissement : la localisation géographique (hors ou dans le centre-ville) ou bien la gestion de la restauration (restauration interne ou CROUS). Ainsi, les déplacements quotidiens peuvent être importants pour les établissements qui sont à l'extérieur des centres-villes. De même, la nourriture peut représenter une part importante si l'établissement propose une restauration interne.

- **GEODATA Paris :** La mobilité étudiante représente 12% de notre BEGES, autant que les mobilités quotidiennes.
- **Centrale Lyon :** La mobilité internationale représente environ 8% du BEGES total, autant que la mobilité professionnelle alors que les trajets quotidiens sont de 9%.
- **Grenoble INP-Ense3** : 25% de notre BEGES pour le transport avec très majoritairement la mobilité internationale entrante/sortante
- **ESSEC :** 60% du BEGES pour la mobilité étudiante.
- **Sup Microtech** : Le BEGES est beaucoup piloté par la recherche et les déplacements domicile-travail. La mobilité internationale n'est donc pas un frein énorme pour réduire les émissions. L'alimentation est un gros sujet aussi et la mobilité du quotidien prend autant de place que la mobilité internationale.
- **Sciences Po Lyon :** Les mobilités étudiantes représentent 55%, 2% pour celles des personnels et très peu pour les déplacements du quotidien. L'école est par ailleurs située en plein centre-ville.
- **INSA Toulouse :** La mobilité est le 3ème poste du BEGES avec 25% des émissions derrière les achats (36%) et l'alimentation (26%).

Ces exemples nous montrent que globalement la mobilité internationale détient une place importante dans de nombreux bilans carbone. Et même lorsqu'elle ne représente pas le poste prioritaire, il est important de réfléchir à sa réduction. En effet, pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, il faut intervenir sur tous les secteurs d'émissions. Pour cela différentes actions peuvent être mises en place, dont celles décrites ci-après.

2. Favoriser les transports bas-carbone

a. Sensibilisation des étudiant·es

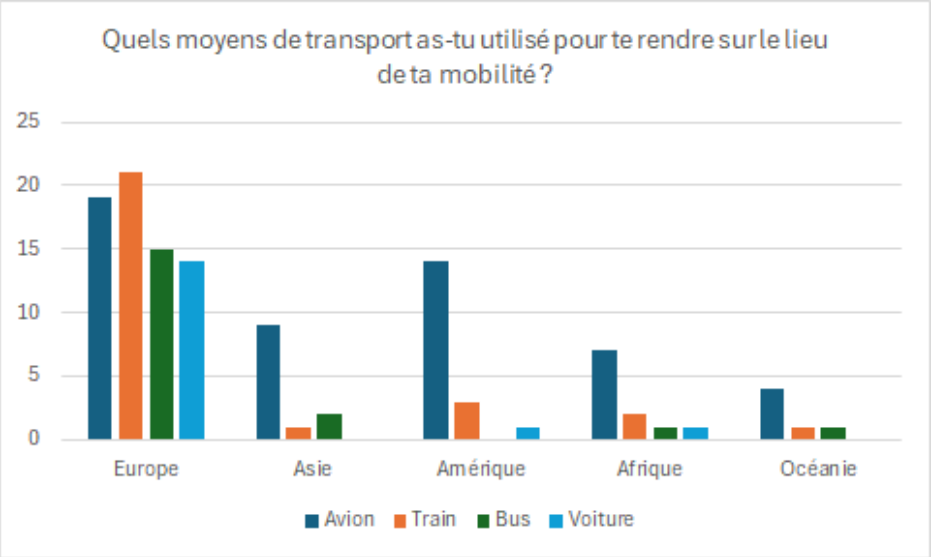


Figure 6 : Répartition des transports utilisés en fonction du continent de la destination (Données du formulaire sur la mobilité étudiante)

Le graphe ci-dessus traduit une forte utilisation de l'avion même en Europe alors que le train et le ferry sont possibles pour atteindre la majorité des pays du continent. La sensibilisation de l'impact des trajets en avions est donc très importante.

Sciences Po Lyon et l'ESSEC Business School ont mis en place un affichage sur la Map Monde représentant les universités partenaires ainsi que l'empreinte carbone de l'avion et du train pour les rejoindre. Cela permet aux étudiant·es de comparer les trajets.

Il est également très important de travailler contre l'utilisation de l'avion pour les séjours proches (Europe) et pour les séjours de courte durée. En effet, si les étudiant·es doivent prendre l'avion, il faut que ce soit pour un séjour de longue durée durant lequel l'immersion est complète. Ainsi, il faut limiter les séjours et les stages de courte durée et sensibiliser les élèves pour ne pas qu'iels rentrent pour les fêtes (de plus, les vivre sur place permet de vivre pleinement l'immersion), etc. L'empreinte d'un voyage est très élevée donc les étudiant·es ne doivent réaliser qu'un trajet A/R. De la même manière, il faut sensibiliser les étudiant·es à l'impact carbone de la mobilité secondaire (aller visiter la réunion quand on fait un projet à Madagascar, etc.).

Dans plusieurs établissements, des associations proposent des trajets en avion pour des événements ou week-end. Cela a un impact important sur le bilan carbone de l'école et participe à la culture de l'avion.

b. Aide financière à la mobilité

L'avion est le moyen de transport le plus polluant dans le cadre de voyage à l'étranger. Ainsi, la mise en place d'aide financière pour le transport bas-carbone est un moyen d'inciter les étudiant·es à repenser leur voyage en utilisant d'autres moyens de transports que l'avion. La bourse Erasmus verte oriente vers la mobilité bas-carbone, mais plusieurs établissements proposent d'autres aides pour inciter plus fortement leurs étudiant·es à ne pas prendre l'avion.

- **Chèque Mobilité Durable (ESSEC Business School).**
  Il s'agit d'une incitation financière adaptée pour chaque trajet lorsqu'il est réalisé en transport bas carbone. Cela correspond à 50 € pour les pays européens proches, 100 € pour les pays européens lointains, 300€ pour rejoindre le campus de Rabat et 1000€ pour rejoindre celui de Singapour (les montants sont par trajet donc à doubler dans le cas d'un aller-retour). Cette aide a été utilisée pour 170 trajets en 3 ans (dont ⅓ pour Rabat). Cela représente une faible part de toutes les mobilités étudiantes de l'école (environ 1%) mais 38% pourraient être éligibles. Sur les 3 ans, le coût a été de 17 000 € dont 11 000 € l'an passé. Le dispositif peine à se faire connaître mais il prend donc de plus en plus d'ampleur. Les aides sont financées sur les fonds propres de l'école et il est demandé à chaque élève des justificatifs. Le montant de 300€ pour rejoindre Rabat permet de couvrir tous les frais du voyage (logement, transports, …) mais pour les autres destinations, les montants permettent juste de compenser le prix du train par rapport à l'avion.
- **Plan de mobilité (INSA Toulouse).** Un plan de mobilité est en cours de construction et la première version d'une charte mobilité a été validée.

- **Voyage d'études organisé par des Chaires ou masters spécialisés (ESSEC Business School)**. Mise en place d'une politique générale de mobilité responsable selon différents critères si le voyage est à plus de 2000 km avec en plus une incitation financière de prévue.

- **Concours avec l'association NOISE "Réinvente ta mobilité" (ESSEC Business School)**. L'objectif est d'inspirer et récompenser les voyages un peu atypiques effectués en mobilité durable. Le prix du concours est de 2000€.

- **Chèque mobilité (Centrale Lyon)** de 100€ pour les personnes qui vont à l'étranger en mobilité douce (sans avion). Cela permet d'éviter d'utiliser l'avion sur les trajets les plus proches. Cela correspond à environ 30/40 étudiant·es par an sur 400 élèves. Cette aide est financée sur fonds de l'école et est cumulable avec l'aide Erasmus.

c. Mise en place de quota carbone

Chaque étudiant·e est libre de demander des aides financières ou non. La mise en place d'un quota carbone vient cadrer plus fortement la mobilité en demandant à l'ensemble des étudiant·es de respecter un même quota.

- **Liens mobilités étudiantes et personnels (INSA Toulouse)** : Dans les échanges, il est apparu que les éventuelles mesures prises pour réduire l'impact de la mobilité étudiante devraient être accompagnées de mesures similaires pour la mobilité des personnels.

- **Respect d'un quota carbone de 6 TCO2eq (Grenoble INP-Ense3)** pour toute la durée de leur cursus à l'école (déplacements vers l'école et sur tout lieu d'étude). Cela autorise un déplacement lointain en avion et sur une longue durée, ou plusieurs déplacements privilégiant un moyen de transport à plus faible facteur d'émission. Pour cela, un bilan carbone doit être effectué chaque année par l'ensemble des étudiant·es. Les facteurs d'émission sont issus du modèle de l'ADEME et du laboratoire 1point5. La démarche reste essentiellement pédagogique mais a eu des impacts importants sur les émissions carbone globales de l'école depuis sa mise en place en 2018.

- **Application informatique sur les mobilités (Sciences Po Lyon) :** Réflexion en cours d'un budget carbone indicatif sur le cursus avec un système informatique qui s'appliquera aux étudiant·es comme aux personnels. L'objectif est de planifier son empreinte pour

chaque cycle. Les personnes doivent anticiper la mobilité souhaitée en 3eme année. L'empreinte carbone (notamment la part mobilité) doit être enregistrée au fur et à mesure dans un maximum de 6 tonnes eqCO2 sur 3 ans. Les données sont complètement anonymisées et permettent d'alimenter le BEGES.

3. Pousser à une mobilité internationale plus proche

Dans la partie précédente, des bonnes pratiques ont été listées pour réduire les émissions du transport liées à la mobilité internationale en gardant les mêmes destinations. Mais tant que les destinations seront lointaines, il y aura toujours de longs trajets à exécuter. Un enjeu très important réside donc dans le fait de rapprocher les destinations.

a. L'utopie des grands voyages en mobilité douce.

Bien que de nombreux étudiant·es réalisent de grands trajets en mobilité douce comme le train (ex : Revenir d'Asie en train, atteindre l'Asie à vélo, traverser l'Atlantique en bateau), ils ne représentent qu'une petite partie des étudiant·es. Ces voyages très inspirants et courageux ne sont pas réplicables par tout le monde (temps, argent, …).

- Le *Festival futurs proches* à Toulouse[2] permet le témoignage d'étudiant·es qui ont réalisé de grands voyages en mobilité douce. Si le festival est très intéressant, il est difficilement réplicable. **Il faut trouver des moyens pour mettre en avant des projets où les étudiant·es sont parti·es proches.**

b. Travailler sur les imaginaires

Un des principaux blocages pour pousser à une mobilité plus proche sont les imaginaires. Les étudiant·es rêvent de partir loin et de faire un grand voyage. L'**Estia Bidart** se situe à 15 min de l'Espagne et explique que ce n'est pas une destination qui fait rêver les étudiant·es. Changer les imaginaires et les idéaux demande un travail très conséquent où il faut déconstruire les idées de dépaysement. Les étudiant·es rêvent d'aller très loin, mais restent proches professionnellement. Il faut développer le fait qu'une expérience culturelle peut-être plus riche en Europe qu'à l'autre bout du monde.

c. Développer l'attractivité avec les écoles plus proches

Changer les imaginaires dépasse le cercle des écoles puisque cela demande un changement aussi dans nos sociétés. Si cette tâche semble très lourde à porter, quelques actions peuvent être réalisées pour pousser les étudiant·es à partir en Europe.

- **Passage de nombreux cours en anglais (INSA Toulouse).** Cela permet d'être plus attractif pour les autres pays européens et ainsi limiter les déplacements et équilibrer les échanges. Les cours en anglais sont donc un moyen de pérenniser et d'ouvrir des accords avec des universités plus proches.
- **Centrale Lyon** : Agir sur les partenariats en favorisant ceux en Europe et en réduisant ceux hors Europe.

L'enjeu de l'employabilité peut également impacter les étudiant·es puisque certains secteurs sont plus ou moins bien représentés en Europe. Les destinations qui font rêver peuvent donc être différentes en fonction du type d'école et de la spécialité. L'**École Supérieure du Bois** confirme ce problème lié à la spécialité puisque chez eux les étudiant·es vont au Canada car le bois y est complètement valorisé.

[2] *Futurs Proches – Festival des campus en transitions.* https://futurs-proches.univ-toulouse.fr/.

IV. Retour et suite de la réunion

1. Critiques sur la réunion

Voici les retours que vous avez pu faire en fin de réunion. Nous essayerons de prendre cela en compte pour les prochaines réunions inter-établissements.

- **Plus de représentation étudiante :** Les établissements souhaiteraient qu'il y ait plus d'étudiant·es face à elleux lors des réunions inter-établissement en prenant en compte les avis de celleux qui ne se sentent pas concernées, pas que les convaincu·es.
    - ➔ Il est très difficile d'avoir des contacts étudiants dans tous les établissements. Pour aider la CTES sur ce travail, il est très important que chaque établissement nous fournisse un·e étudiant·e référent·e avec qui nous pouvons échanger.
- Faire un questionnaire pour avoir la **différence de ressentis entre étudiant·es et institutionnels.**
    - ➔ C'est ce que nous avions essayé de faire mais nous n'avions eu uniquement 9 résultats de la part des établissements sur notre questionnaire sur la mobilité internationale.
- Format **pratique**
- L'idée de travailler par **thème** semble plaire.

2. Prochaine réunion

Plusieurs idées de thèmes pour de prochaines réunions inter-établissements sont ressorties de l'échange :

- L'alimentation
- Les partenariats
- Les contenus TEDs avec les premiers retours des étudiants.

Remerciements

Merci pour la participation des établissements présents et merci à tous·tes celleux qui ont rempli nos enquêtes nous permettant d'avoir préparé les données nécessaires à cette réunion. Nous espérons que nous avons répondu à plusieurs de vos questions et que nous nous retrouverons pour de nouvelles avancées.

CC BY NC