

L'ENSEIGNE 3.0

MAI 2025

LA POLLUTION LIÉE À L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE EN CHIFFRES

Tandis que l'on nous incite à utiliser l'intelligence artificielle dans nos cours, les environmentalistes sonnent l'alarme sur l'énorme quantité de pollution générée par les modèles d'intelligence artificielle en plus de l'importante consommation de matière première et d'eau nécessaire à leur fonctionnement.

Consommation en eau

Selon différentes études, la quantité d'eau nécessaire pour refroidir les serveurs utilisés pour l'intelligence artificielle est de 10 ml par requête à 1,4 litre d'eau pour l'assistance à la rédaction d'un courriel de 100 mots. Il n'est pas question ici d'un équivalent en eau par une utilisation d'électricité, mais bien d'eau douce puisque les serveurs, qui doivent faire de nombreux calculs complexes, sont refroidis avec de l'eau. À cela nous devons ajouter l'eau utilisée pour la formation des modèles d'intelligence artificielle. Par exemple, 700 000 litres d'eau douce ont été utilisés pour former le modèle GPT-3, sans compter la consommation d'électricité équivalente à 2,8 millions de litres d'eau.

Émissions de CO₂

L'utilisation de l'IA a aussi une forte empreinte carbone. En effet, 626 tonnes de CO₂ ont été émises pour la formation de Chat GPT-3. Notez qu'une requête émet 272 grammes d'équivalent. En comparaison, si les 600 membres du personnel du cégep de Saint-Laurent font 23 requêtes par années alors le Cégep doublera sa quantité d'émissions du 1^{er} juin 2021 au 31 mai 2022.

Enfin, si vous avez envie de comptabiliser votre empreinte carbone liée à l'utilisation de l'intelligence artificielle, un logiciel libre et gratuit développé en partie par Mila, l'institut québécois d'intelligence artificielle est disponible.

par Nancy Wallace



MOBILISATION POUR LE 1^{ER} MAI

Au cours des dernières semaines, les comités de mobilisation des différents syndicats du cégep – soutien, professionnel·es, francisation, étudiant·es et enseignant·es – ont organisé une série d'activités, dont **l'objectif était d'encourager le travail syndical et politique en intersyndicale, afin de dénoncer le projet de loi 89, les mesures d'austérité ainsi que les coupures en éducation et en enseignement.**

Le tout a culminé avec l'action pour la Journée internationale des travailleuses et travailleurs. Les 4 syndicats du Cégep ainsi que l'AECSL se sont mis ensemble pour organiser des activités de visibilité, dont un BBQ, un espace décoration de clôtures et un drop de bannière.

La journée s'est conclue par une manifestation au parc Lalancette, où nos militants et militantes ont joint des collègues de tous les milieux de travail!

Solidarité,

Votre comité de mobilisation



MOT CROISÉ SYNDICAL GRILLE N° 4



Jonathan Ruel vous a concocté un nouveau mot croisé, cette fois-ci avec un message caché! N'hésitez pas à venir en chercher une copie papier au B-161!

À VENIR

MAI

21

Projection
«Des immigrants
et des papillons»
C-5, 12h

MAI

29

Dernier **CRT**
de l'année
14h

MAI

30

Date limite
pour acheter
son billet pour
le **party d'été**
du 6 juin



SPCSL Syndicat des professeur·es
du cégep de Saint-Laurent

L'ENSEIGNE 3.0

AVRIL 2025

MOBILITÉ INTERNATIONALE ET TOURISME ACADÉMIQUE : PEUT-ON VOYAGER ENCORE?

La dernière partie du titre de cet article est empruntée au sociologue français Rodolphe Christin qui propose de repenser le voyage dans son dernier livre paru ce printemps chez Écosociété. (Une copie de cet ouvrage est d'ailleurs disponible au SPCSL.)

L'automne dernier, une proposition invitant la communauté laurentienne à mettre progressivement fin aux voyages en avion, par souci de cohérence avec les engagements environnementaux du collège et les positions du SPCSL en faveur de la justice climatique, a commencé à être discutée en assemblée générale. Elle a été mise en dépôt, faute de temps pour voter sur celle-ci, mais tout indique qu'elle sera ramenée à la dernière AG de la session d'hiver pour être traitée de nouveau :

Pour améliorer le bilan environnemental du cégep, que le nombre de voyages en avion liés au Cégep (perfectionnement, projets étudiants, etc.) diminue graduellement en visant zéro dans 10 ans (2034).

Évidence pour plusieurs, mauvaise cible pour d'autres, hérésie pour certain-es, chose certaine, cette proposition nous force à nous interroger collectivement sur notre rapport aux voyages internationaux dans le contexte académique.

Dans les années 1990, notre département de sciences humaines était pionnier en la matière en permettant à une génération qui n'avait encore jamais vraiment voyagé hors du pays (pour ne pas dire hors du Québec) de s'ouvrir sur le monde grâce au projet SENS. Mais qu'en est-il aujourd'hui, alors que l'offre de voyages internationaux a bondi sous l'effet de la compétitivité entre les établissements d'enseignement (la fameuse école à trois vitesses...) et de la démocratisation du voyage rendu accessible à la classe moyenne par le développement effréné de l'industrie touristique et, par conséquent, une baisse du coût des billets d'avion ? Maintenant, tous les cégeps (sans compter les écoles secondaires...) offrent des voyages internationaux. Juste à St-Laurent – qui a désormais, comme toute institution d'enseignement supérieur qui se respecte, un service de la mobilité internationale – une dizaine de séjours à l'étranger se sont faits l'an dernier.

À quoi répondent ces voyages si ce n'est à une conception que l'autre est ailleurs et que le voyage désormais est un mode d'accès légitime au savoir (ou à l'atteinte des compétences?) parmi d'autres outils pédagogiques, même s'il n'est pas universel? (Seule une portion des étudiant-es y auront accès après avoir été sélectionné-es pour ces voyages et avoir participé à leur organisation, dont la recherche de financement). Ne voit-on pas désormais le voyage international comme une forme de récompense, voire d'accomplissement individuel ? Dans le contexte des crises climatiques et sociales actuelles, Christin nous invite à repenser notre rapport au monde et aux territoires, et à réinvestir nos lieux d'existence et les espaces naturels autour pour les considérer sous un nouveau jour (les réinvestir d'un sens « poétique » et méditatif, p. 48-49). Ne pas voyager à l'étranger n'est pas une forme d'échec social, comme pourrait nous le faire croire une industrie touristique nous invitant constamment à nous échapper du quotidien.

Mais ne confondons pas tourisme de masse et voyages académiques : les deux n'ont pas le même objectif, cela va de soi. Cependant, nous sommes en droit de nous demander : est-ce vraiment la mission des institutions d'enseignement de former aux voyages internationaux des personnes étudiantes, fussent-elles éco-conscientes (et éco-culpabilisées) des impacts environnementaux de ces déplacements en avion (les fameuses émissions de GES) ? Qu'en est-il de la pression que le tourisme fait peser sur les écosystèmes, les ressources naturelles, les populations locales ?

Comment concilier la mission pédagogique de former des écocitoyen-nes, que nous nous sommes donnée collectivement, avec l'enjeu de la mobilité internationale? Quelle place réserve-t-on ainsi aux questions de justice sociale et de solidarité intergénérationnelle? Peut-on repenser le voyage international (ex. échanges internationaux d'une session)? Le limiter (aux deux ans)? Le faire répondre à de rigoureux critères d'écoresponsabilité (et à des mesures de compensation sociale conséquentes)?

Cette proposition de réduction progressive des déplacements en avion, pour confrontante qu'elle soit en raison de nos choix passés, nos valeurs, nos projets et nos désirs, nous offre assurément l'opportunité d'avoir une belle réflexion collective sur la dimension « écosophique » (Christin d'après Arne Naess) des voyages internationaux, en repensant plus largement notre relation au vivant et, en définitive, au sens de nos existences.

par Nova Doyon