

| SOCIÉTÉ En raison de l'impact de leur voyage sur le réchauffement climatique |

# Ils culpabilisent de prendre l'avion

De plus en plus de passagers aériens envisagent de compenser leur trajet pour limiter les émissions de gaz à effet de serre. Certains renoncent même totalement à utiliser ce moyen de transport.

**V**oyager ou ne pas polluer : telle est la question ? En Suède, le phénomène a pris tellement d'ampleur qu'il a maintenant un nom, « flygskam » : la honte de prendre l'avion. De plus en plus de voyageurs préfèrent boycotter ce mode de transport plutôt que d'alimenter le réchauffement climatique. En France, le mouvement est plus timide, mais il commence à émerger dans le débat. Une part importante des voyageurs aériens français a déjà (37 %) ou pourrait envisager (26 %) de changer de comportement pour des raisons écologiques, selon un sondage BVA pour les Entreprises du voyage (EDV).

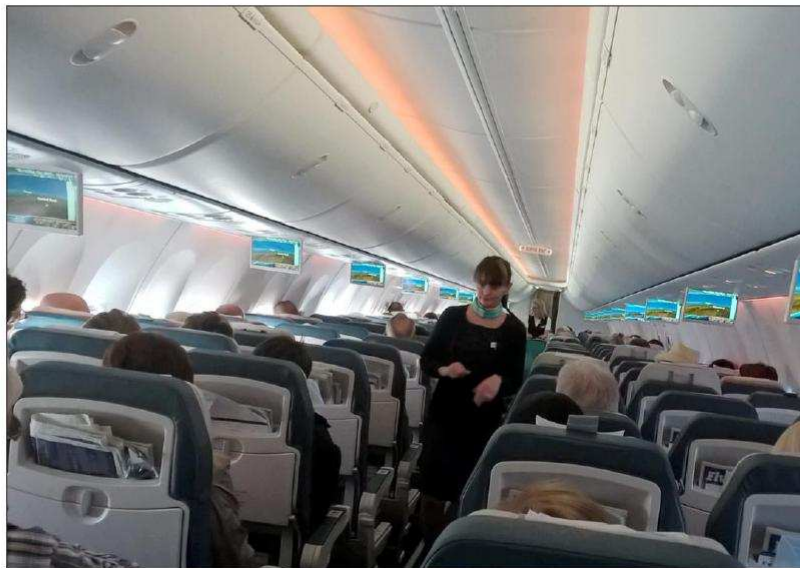
## Paris-New York 1 tonne de CO2

L'avion est responsable de 2 % des émissions de gaz carbonique tous secteurs confondus et de 13 % de celles liées aux activités de transport dans le monde. « Ça peut paraître peu, et pourtant : on émet autant de CO2 pour un voyage en avion Paris New York pour un passager que la consommation annuelle d'une personne en chauffage », pointe l'Ademe. Le trajet outre-Atlantique de 12 000 kilomètres émet 1 tonne de CO2. Soit un dixième de l'empreinte carbone annuelle des Français (établie à 10,7 tonnes de CO2 par habitant selon les données du ministère de l'Environnement).

Avec le développement du Low cost, qui offre des destinations à des prix alléchants, le trafic aérien explose. Les gaz à effet de serre vont donc inévitablement aussi progresser. C'est le dilemme des voyageurs écologistes : profiter de ces nouvelles opportunités commerciales ou rester fidèles à leurs principes et rester à terre ?

## Quelles alternatives ?

Un tiers des voyageurs aériens a déjà fait une action pour limiter



Pour la première fois, le renoncement au voyage aérien préoccupe les grandes compagnies. Photo Julio PELAEZ

l'impact de leur voyage sur l'environnement : choisir une destination moins lointaine (27 %), renoncer à l'avion pour un autre mode de transport moins polluant, même si le trajet est plus long (20 %), compenser les émissions carbone du voyage en faisant par exemple un don à une association environnementale (10 %) ou renoncer à son voyage (9 %). Un phénomène qui inquiète les professionnels du tourisme et les compagnies aériennes. « C'est une grande menace. Le secteur du transport aérien est confronté à un risque de réputation. C'est une première, a déclaré Alexandre de Juniac, ancien PDG d'Air France et directeur général de l'association internationale du transport aérien (IATA), lors d'une

rencontre avec des associations aéronautiques européennes, selon La Tribune. Il a annoncé une campagne de communication pour mettre en avant les mesures prises par les entreprises pour compenser leurs émissions de CO2. Avec un objectif pour les compagnies : contrer les projets de taxation du kérosène. La guerre des airs ne fait que commencer. »

Flodie BÉCU

Plusieurs députés ont déposé ces derniers jours des amendements à la Loi d'orientation des mobilités (LOM). L'un des projets consiste à interdire les vols intérieurs sur un parcours faisable en train qui durerait jusqu'à 2h30 de plus que le trajet aérien.

## La taxation du kérosène en débat

Emmanuel Macron veut avancer sur « la taxation commune du kérosène en Europe et que l'on ait une vraie négociation internationale », a-t-il déclaré dans son entretien avec la presse régionale publié mardi 21 mai dans nos colonnes.

L'aérien est exonéré de toute taxation sur le carburant depuis la Convention de Chicago de 1944. L'idée était à l'époque de relancer les liaisons internationales mises à mal par la Seconde Guerre mondiale. Depuis le contexte a changé : le trafic a explosé et l'avion est sous le feu des critiques écologiques.

À défaut d'obtenir gain de cause au niveau international, Emmanuel Macron pourrait déjà agir au niveau national. Barbara Pompili, députée LREM de la Somme, suggère de taxer le kérosène sur les vols intérieurs. Les entreprises du voyage plaident, elles, pour une contribution des compagnies aériennes, non pas sous forme de taxe mais d'abandonnement à un fond pour compenser leurs émissions de carbone.

## Repères

### Le trafic aérien en chiffres

► - 4,3 milliards en 2018 : c'est le nombre des passagers de vols réguliers en 2018, selon l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Soit une hausse de 6,1 % par rapport à l'année précédente.

► - Le nombre de départs s'est élevé à environ 38 millions à l'échelle mondiale, et le trafic passager dans le monde, exprimé en passagers-kilomètres payants (PKP) réguliers, a augmenté de 6,7 %, atteignant quelque 8 200 milliards de PKP.

► - Plus de la moitié des touristes qui ont franchi des frontières internationales l'an dernier – 1,4 milliard de personnes – l'ont fait par voie aérienne.

► - Le trafic aérien représente 2 % des émissions de gaz carbonique tous secteurs confondus et de 13 % de celles liées aux activités de transport dans le monde.

► En France, les émissions de CO2 liées aux vols intérieurs représentent 1 % des émissions de gaz à effet de serre tous secteurs confondus et 4 % des émissions dues aux transports, selon la direction générale de l'aviation civile.

**37 %** des voyageurs ont déjà pris des mesures pour limiter l'impact de leurs voyages en avion sur l'environnement, selon un sondage BVA pour les entreprises du voyage, réalisé par internet sur un échantillon représentatif de 2004 personnes.

## Questions à

### « Je ne le prends plus depuis trois ans »

Julien Goguel, initiateur de « Stay on the ground »

#### Pourquoi appelez-vous à ne plus prendre l'avion pour les vacances ?

Face au réchauffement climatique, on doit abandonner certains comportements. Les transports, et notamment l'avion, sont de grands pourvoyeurs de gaz à effet de serre. Annuler des vacances à l'étranger est un faible sacrifice au regard des catastrophes qui se préparent pour l'avenir de nos enfants. Je suis pour la suppression des vols intérieurs qui bénéficient d'une alternative par la route ou le rail. Plus généralement, les vols non justifiés doivent être supprimés. Prendre l'avion pour aller voir ses enfants qui habitent loin ou pour son travail peut se comprendre. Mais faire des milliers de kilomètres pour quelques jours de vacances est irresponsable. Un vol long-courrier émet autant de CO2 que plusieurs mois de vie en France.

Quand avez-vous pris l'avion pour la dernière fois ? Il y a trois ans, pour aller en vacances en Écosse. Ma prise de conscience s'est faite plus tard. J'ai décidé d'arrêter totalement l'avion il y a six mois, lors d'une marche climat. Un ami revenait d'une semaine en Guyane et s'appropriait à reparti à la Réunion. J'y ai vu le symbole de notre incohérence. Nous signons des pétitions, participons à des marches pour exiger des

mesures de nos dirigeants, nous mangeons bio et allons au travail à vélo quand on peut... Et le bénéfice de toutes ces actions est réduit à néant dès qu'on monte dans un avion ! Je ne veux pas dire à mes enfants plus tard que j'ai fait des choix dévastateurs pour le climat juste pour prendre du bon temps. Nous sommes encore peu nombreux à faire ce choix, qui peut sembler contre-intuitif dans un monde où voyager coûte si peu cher. Tant que la loi le permet, seule notre conscience peut nous interdire de participer à la destruction de notre avenir en décidant d'abandonner l'avion. L'atmosphère est trop fine pour y loger tous nos caprices.

Quelles vacances alternatives proposez-vous ? On peut parcourir l'Europe en train, comme le fait Greta Thunberg. Et comme pour la nourriture, il faut privilégier les circuits courts : descendre la Loire en canoë plutôt que le Mékong. Préférer la Bretagne aux Antilles. Contentons-nous de ce qui nous entoure, ici est un ailleurs comme un autre.

Recueilli par Flodie BÉCU

## L'aérien sur la défensive

Les critiques écologistes sur l'avion ne mettent pas encore le secteur aérien en péril. Mais face à l'émergence du phénomène, les professionnels sont sur la défensive. Et brandissent l'arme économique. En France, l'aérien et l'aéronautique sont des secteurs stratégiques. L'aéronautique emploie 180 000 personnes en France, essentiellement dans deux régions : Nouvelle Aquitaine et Occitanie. L'aviation contribue pour environ 100 milliards d'euros au PIB de la France.

### Plus d'un million d'emplois

Elle représente 1,1 million d'emplois en France, selon l'Association du transport aérien international (IATA). Elle plaide pour développer ce secteur dans l'hexagone et estime qu'en « optimisant la compétitivité du secteur aérien, on pourrait voir ces chiffres augmenter à près de 160 milliards d'euros et 1,6 million d'emplois d'ici 2037 ».



L'aérien est un secteur stratégique. Photo Julio PELAEZ

Des emplois contre le climat ? Pas forcément selon les professionnels : « Nous avons des cibles mondiales ambitieuses, à savoir une croissance neutre en carbone dès l'an prochain, et la réduction de moitié de nos émissions nettes d'ici 2050, par rapport aux niveaux de 2005. Le Régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale

(CORSIA) va générer une somme de 40 milliards de dollars pour les réductions de carbone, mais son succès exige un fort soutien du gouvernement français. Il est essentiel de résister aux appels réclamant des mesures unilatérales comme les taxes sur le climat imposées à l'aviation », estime Rafael Schwartzman, vice-président régional de l'IATA pour l'Europe. ■