

ENVIRONNEMENT

Faut-il se sentir coupable de prendre l'avion ?

La prise de conscience de l'impact climatique du transport aérien se renforce. Si un voyage en avion provoque chez certains d'entre nous un sentiment de culpabilité, rares sont les Français à avoir décidé d'arrêter de voler pour des raisons écologiques.

« Je ne serais pas capable de regarder mes enfants dans les yeux si je prenais l'avion régulièrement. » Comme Vincent*, un habitant de Séez (Savoie) de 48 ans, de nombreux Français ont décidé de réduire leurs trajets en avion pour préserver l'environnement. D'autres, comme Thomas**, ont carrément décidé de ne plus prendre ce « moyen de transport très polluant ».

L'aviation représente aujourd'hui 3 à 4 % des émissions de gaz à effet de serre dans le monde. Et cela ne va faire que s'aggraver à moyen terme, le trafic aérien mondial devant doubler d'ici 25 ans.

« Notre recours à l'avion est clairement insoutenable », prévient Charline Fleury, la coordinatrice du réseau citoyen Rester sur terre/Stay grounded (que l'on peut traduire par « restez au sol » ou « soyez réalistes »). Hors sujet il y a quelques années seulement, la question de notre rapport personnel à ce mode de déplacement va de plus en plus se poser.

Question de temps et d'argent

Mais cet optimisme ne règne pas partout. En Suède, les grèves pour le climat lancées par Greta Thunberg ont dénoncé dès 2018 l'impact du transport aérien sur l'environnement. Elles ont même donné



Le trafic aérien mondial va doubler d'ici 2050. Photo Sipa/M. ASTAR

naissance à un mouvement, baptisé Flyskam (« la honte de prendre l'avion » en suédois), qui a contribué à réduire le trafic aérien dans le pays. En France, on n'en est pas encore là : selon un rapport de la Chaire Pégase de la Montpellier business school paru en mai, 12 % des passagers aériens déclarent avoir honte de prendre l'avion.

C'est le cas de Paul**, 15 ans, qui a déjà pris l'avion « au moins 35 fois » dans sa vie et qui se sent « coupable ». Ou encore de l'Alsacienne Anne**, une habitante de Rangen, qui n'a « pas su dire non » à ses proches et qui cherche désormais à « compenser l'empreinte écologique » de son deuxième voyage en avion en l'espace de sept ans. Comme eux, nombreux sont

les Français à avoir pris conscience de leur bilan carbone. Mais bien souvent, nos préoccupations environnementales ne se traduisent pas en actions concrètes.

Éviter les discours moralisateurs

Et pour cause : « On prend souvent l'avion parce qu'on y est contraint », reconnaît Charline Fleury. « Comment retourner voir ma famille dans l'est de la France autrement ? », s'interroge ainsi Nicolas*, expatrié en Pologne. Quant à Jeff**, un habitant de Couzon-au-Mont-d'Or (Rhône) qui travaille « sur tout le territoire français », l'avion lui « fait gagner du temps et des économies ».

Charline Fleury l'a bien compris, les discours moralisateurs ne résistent pas longtemps à ce genre d'arguments. Aussi appelle-t-elle les pouvoirs publics à « rendre le train concurrentiel » plutôt qu'à « se dédouaner de leurs responsabilités ».

Face à un Emmanuel Macron qui défend une « sobriété » écologique « raisonnable » et « non punitive », la militante prône « la réduction du trafic aérien », qui constitue, selon elle, le seul moyen de décarboner dès maintenant l'aviation. Plafonner le nombre de vols par aéroport, taxer davantage les billets des grands voyageurs, limiter soi-même le nombre d'avions que l'on prend dans sa vie... Elle ne manque pas d'idées pour y parvenir.

Mais la coordinatrice de Rester sur terre/Stay grounded estime qu'il faut aussi questionner notre rapport au temps : « On vit dans une société où tout doit aller très vite. Peut-être que si l'on n'était pas si pressé, on ressentirait moins le besoin de prendre l'avion », suggère-t-elle. Pas sûr que tout le monde soit de son avis : pour encore beaucoup de voyageurs, l'avion reste – et restera – synonyme d'une « liberté » dont ils ne comptent pas se priver.

Dossier réalisé par Léa GUYOT

* Les témoignages sont issus d'un appel à contribution lancé sur notre site internet, où les internautes n'étaient pas contraints d'indiquer leur âge et lieu d'habitation.

L'INFO EN +

■ Dix-sept compagnies aériennes visées par des plaintes pour greenwashing
Vingt-deux associations de consommateurs européennes, parmi lesquelles l'UFC-Que choisir, ont porté plainte contre dix-sept compagnies aériennes qu'elles accusent de greenwashing et « pratiques commerciales trompeuses ». Elles condamnent des géants tels qu'Air France, Lufthansa ou Ryanair pour « sous-entendre que le transport aérien peut être plus durable, plus écoresponsable et plus vert », alors que le trafic reste en constante augmentation. Les associations reprochent notamment aux compagnies de proposer à leurs clients de payer « un supplément significatif » pour compenser les émissions de CO² d'un vol, ou participer au développement des carburants d'aviation durables (SAF). Les associations se sont tournées vers leurs juridictions nationales, mais ont également déposé une plainte commune.

72 %

des Français estiment que le secteur aéronautique parviendra, dans les années qui viennent, à innover pour réduire l'impact du transport aérien sur l'environnement, selon un sondage Ifop pour le Groupe des industries françaises aéronautiques et spatiales.

QUESTIONS À

Laurent Grosclaude, maître de conférences à l'Université Toulouse-Capitole et membre de l'Institut pour l'aviation durable (ISA).

« On est dans une impasse technologique »

« Quel est l'impact environnemental actuel du transport aérien ? »

Aujourd'hui, l'avion représente à peu près 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre. L'automobile, le maritime... Les autres secteurs du transport se décarbonent assez vite. Pour eux, on a des solutions technologiques assez faciles à mettre en place à courte échéance, c'est juste une question d'investissement. Par contre, on n'a pas ces solutions pour l'aérien. Puisque le trafic aérien augmente et que le secteur ne se décarbonne pas, contrairement aux autres, ça va mathématiquement faire monter son empreinte carbone. On pense que dans quinze ans à peu près, la part de l'aviation dans les émissions globales sera autour de 10 %. C'est énorme.

L'avion « sans émission » existe-t-il ?

En l'état actuel de la technologie, tous les avions rejettent du gaz carbonique. Les avions les plus performants, ceux qui sont équipés de moteurs « NEO », arrivent à consommer 15 à 20 % de carburant en moins, donc ils rejettent 15 à 20 % de gaz carbonique en moins. C'est une économie substantielle mais qui n'est pas suffisante. Et ce sont seulement les compagnies aériennes les plus riches qui peuvent s'offrir ces avions.

Quels sont les avantages et les inconvénients respectifs de l'avion électrique, ou à hydrogène ?

L'avion électrique, il faut l'oublier, sauf peut-être pour les courtes distances. Sur le long courrier, c'est impossible à mettre en place, tout simplement pour des questions de poids. Pour faire traverser l'Atlantique à un avion électrique, il faudrait le remplir de batteries et il n'y aurait plus de place pour les passagers et le fret. Il faut aussi penser à comment on produit l'électricité : en France, c'est plutôt bien car on a un mix électrique très fortement décarboné, mais en Chine, c'est déplorable. L'hydrogène, dont on parle beaucoup, pose d'abord des problèmes de sécurité. C'est un gaz qui est très fortement inflammable, qui

doit se conserver à des températures extrêmement basses. Pour produire de l'hydrogène, on a aussi besoin de beaucoup d'électricité. Enfin, si un prototype d'avion à hydrogène devait voler le jour, il faudrait le certifier, ce qui prend très longtemps.

Peut-être qu'en 2050, on aura un premier avion qui pourra voler avec des passagers. Mais le temps que toutes les compagnies changent tous leurs avions, on sera à la fin du siècle.

Les carburants durables d'aviation (SAF) constituent-ils une meilleure option ?

Le gros avantage des SAF, qui polluent beaucoup moins que le kérosène, c'est qu'ils fonctionnent avec les avions existants. Le gros inconvénient, c'est comment on les produit. Pour ceux d'origine végétale, il faudrait les produire à grande échelle, mais on est très loin du compte. Et les terres qu'on va utiliser pour produire ces carburants, on ne va pas les utiliser pour nourrir les habitants de ce monde. La technologie la plus prometteuse aujourd'hui, ce sont les SAF de synthèse. On commence à en produire mais ça demande beaucoup d'électricité et c'est très coûteux.

Il est donc impossible de décarboner le secteur sans réduire le trafic aérien ?

Je suis un dingue d'aviation, mon bilan carbone est terrible, mais oui. On est dans une impasse technologique. Le secteur aérien va être pointé du doigt dans les trente prochaines années et à raison : on va augmenter les émissions de gaz à effet de serre et en même temps on n'aura pas encore une solution de décarbonation qui pourra se développer à grande échelle. Il va falloir à un moment donné qu'on soit dans une politique de restriction, qu'on s'imposera nous-mêmes ou que les gouvernements nous imposeront. Je ne suis pas du tout optimiste. »

Propos recueillis par Léa GUYOT



Document remis

Au Bourget, une timide mise au vert

Les contrats pleuvent au salon du Bourget depuis lundi. Dès le premier jour de l'événement, réservé aux professionnels pendant quatre jours, le record de la plus grande commande de l'histoire de l'aviation civile a été battu. A croire que le secteur, qui tente de se remettre de la crise qu'il a traversée pendant le Covid-19, n'a pas entendu l'appel des écologistes à limiter l'usage de l'avion. Cette 54^e édition est pourtant placée sous le signe de la décarbonation de l'aérien.

« Accélérer les connexions durables », « La durabilité en action », « Proposer une aviation responsable... » Sur le tarmac de l'aéroport du Bourget, au nord de Paris, les kakémonos aux slogans éco-friendly ont fleuri depuis la dernière édition du salon, il y a quatre ans. Des plantes vertes décorent les stands et des citations d'Oscar Wilde ou d'Antoine de Saint-Exupéry nous invitent à imaginer le fameux « avion du futur ».

Le « Paris Air Lab », l'espace dédié à l'innovation, a lui pour objectif

de nous emmener « au cœur de la nouvelle révolution du transport aérien ». Mais on y parle beaucoup de ruptures technologiques et pas vraiment de réduction du trafic aérien pour parvenir à l'objectif de neutralité carbone en 2050. Au pavillon américain, changement d'ambiance : le vert a laissé la place aux couleurs du drapeau à la bandière étoilée et la climatisation soufflé à fond.

Pas de « solution miracle »

Entre un Falcon de Dassault Aviation et un Airbus A400M Atlas de l'armée de l'air, on se retrouve finalement devant le Cassio 330 de Voltaire. La société, installée à Royan (Charente-Maritime), est dirigée par Jean Botti, ex-directeur de l'innovation d'Airbus convaincu du potentiel de l'avion électrique. Elle a attendu le salon du Bourget pour présenter le prototype de son tout premier avion hybride, qui effectuera son vol inaugural fin 2023.

Le Cassio 330, composé de cinq places passagers, est destiné « à une

clientèle d'affaires et régionales », explique Valentin Hardy, le responsable ventes et marketing de la startup. On est encore loin du gros porteur pouvant transporter des centaines de touristes mais qu'importe : Voltaire revendique déjà plus de deux cents intentions de commande et précommandes.

Un peu plus loin, au chalet de la Nouvelle-Aquitaine, on parle des « chances énormes » que représente le défi de la décarbonation pour la région. Alain Roussel, son président, se félicite de l'installation d'une usine de biocarburants à Lacq, annoncée la semaine dernière par Emmanuel Macron.

Pascal Pénicaud, le président d'Elyse Energy, évoque le chiffre de « 320 000 tonnes de CO² » bientôt « évitées chaque année » grâce au projet, porté par sa société. Mais il prévient : « Les carburants durables ne seront pas la solution miracle. » Et de rappeler la nécessaire « modération de la demande ». Le chemin est encore long.

Léa GUYOT



À partir de ce vendredi, les cols blancs vont laisser la place aux passionnés d'aviation. Photo Sipa/Chine Nouvelle