

L'AVION PLANE

AU SOMMET DE L'INJUSTICE CLIMATIQUE

Par Guillaume Lohest

Symbole du transport polluant, l'avion est aussi associé positivement au voyage dans le monde. Il est à la fois critiqué - pour son impact climatique - et plus utilisé que jamais. L'analyser, non comme repoussoir moral, mais comme merveille à partager équitablement, devrait nous aider à cheminer vers l'acceptation de restrictions démocratiquement légitimes.

Malgré la hausse des coûts du carburant, des retards de livraison et des grèves, *Ryanair* annonçait ce mois de mai 2024 un bénéfice record pour l'année écoulée. Le nombre de passagers de ce champion du low cost n'a jamais été aussi élevé, et la compagnie prévoit de nouvelles augmentations pour l'avenir. Selon les prévisions de l'association du transport aérien international (IATA), l'ensemble du secteur est revenu à présent à son niveau d'avant la pandémie, et devrait retrouver son taux de croissance exceptionnel. « Un taux de croissance moyen de plus de 4% par an est ensuite attendu jusqu'en 2042. Le nombre de voyageurs aériens dans le monde s'élèverait alors à près de 20 milliards, ce qui représente un doublement par rapport aux niveaux de 2024¹. » On resterait donc dans la tendance observée ces dernières décennies, qui voit doubler le nombre de passagers tous les quinze à vingt ans.

LES CHIFFRES
ET LA MORALE

Cette popularité de l'avion, incontestable dans les chiffres, est toutefois à mettre en balance avec les fortes critiques qui sont émises à l'encontre de ce moyen de transport dans le contexte du dérèglement climatique. Le mouvement *Flygskam*, la « honte de prendre l'avion », initié en Suède suite aux fortes mobilisations des jeunes pour le climat, est la traduction individuelle et morale de cette remise en cause. Le rapport au voyage et aux vacances, pour ceux qui en ont les moyens, coupe le monde en quatre, en caricaturant à peine : il y a ceux qui prennent l'avion dès qu'ils le peuvent pour profiter au maximum des offres touristiques, ceux qui s'en privent par scrupule écologique, ceux qui oscillent et négocient entre ces deux attitudes... et enfin, le plus grand groupe, toutes celles et tous ceux qui ne prennent jamais l'avion parce qu'ils n'en ont tout simplement pas les moyens. Là encore, les chiffres sont instructifs : 80% de la population mondiale n'a

jamais pris l'avion. Chaque année, seulement 10% des gens dans le monde prennent l'avion, et 1% est responsable de 50% des émissions du secteur aérien². À l'échelle d'un pays occidental comme la France, 29% de la population prend l'avion au moins une fois par an.

Des arguments pour les
deux camps

L'avion attise les passions et divise en matière d'écologie. Comment mener le débat - lors de votre prochaine réunion de famille par exemple ? Voici un petit répertoire d'arguments pour chaque camp. Si vous souhaitez vous déculpabiliser de votre prochain petit ou grand voyage, sortez tout de suite l'artillerie lourde : *le secteur aérien, bien que son impact soit difficile à quantifier avec précision, n'est responsable que de 2 à 5% du « forçage radiatif », autrement dit du dérèglement climatique provoqué par l'activité humaine. En face, vous pourrez rétorquer ceci : un seul vol long-courrier équivaut à la totalité des émissions annuelles d'une voiture qui roule environ 20.000 km ! L'aller-retour Bruxelles-New York épuise tout votre budget carbone (compatible avec les Accords de Paris) pour l'année. Oui mais... 8% des émissions sont dues aux armées ! Ce sont surtout les jets privés qu'il faudrait interdire !* Entre parenthèses, on en est loin, l'Assemblée nationale française a voté contre en avril 2023³. *Mais les jets privés, c'est 0,1% des émissions seulement ! Quand bien même, il faut savoir que l'avion, c'est 20 à 50 fois plus d'émissions de CO₂ par passager que le train ! Etc. Etc. Bon appétit.*

Il est indispensable d'éviter le piège du débat moral (Cf. encadré) et de hausser la discussion au niveau politique. Que chaque citoyen se donne une ligne de conduite éthique est évidemment hautement souhaitable, mais dès lors qu'on ambitionne de convaincre nos proches ou nos voisins de faire de même, on

tombe alors dans une confusion des registres, dans la leçon de morale avec ses effets contreproductifs et clivants. La honte n'est pas un sentiment qu'on peut imposer à quelqu'un d'autre que soi-même.

LE PLUS INJUSTE DE TOUS

Il s'agit donc de faire porter le débat public non sur des comportements individuels, mais sur des mesures politiques et des lois communes en fonction d'objectifs collectifs. L'enjeu n'est pas de se prononcer affectivement pour ou contre l'avion dans une guerre des vertus contre les libertés, mais d'analyser dans quelle mesure ce moyen de transport extraordinaire peut être utilisé de façon à la fois raisonnable à l'échelle mondiale (étant donné les limites planétaires objectives) et juste (qu'il bénéficie à chacune et chacun équitablement). Posé en ces termes, le questionnement peut faire apparaître quelques balises évidentes et faire émerger des propositions politiques autour desquelles le débat démocratique peut se faire.

Un premier élément à considérer – et c'est peut-être une meilleure porte d'entrée que le strict biais environnemental – est que l'avion est le moyen de transport le plus injuste de tous, le moins démocratisé. Il bénéficie exclusivement à une minorité de la population mondiale et, à ce titre, constitue un privilège. Faire en sorte qu'il soit équitablement accessible ne doit évidemment pas induire un raisonnement néolibéral hors-sol, qui chercherait à en généraliser et à en faciliter économiquement l'accès, car on buterait alors immédiatement sur les limites écologiques. En effet, s'il est vrai que la responsabilité historique du secteur aérien est actuellement et factuellement faible dans le dérèglement climatique, cela ne serait plus le cas si l'ensemble de la planète se mettait à adopter les standards de déplacement des 10% les plus aisés. C'est donc précisément et uniquement parce que l'avion est un privilège des classes moyennes et supérieures occidentales que son impact écologique demeure limité. Cette injustice est inacceptable.

Les évolutions technologiques existent, mais l'augmentation de l'efficacité énergétique est deux fois moins importante⁴ que celle du nombre de passagers. Autrement dit, il faudrait, au minimum, que le secteur aérien cesse

de croître pour qu'on voie apparaître les indispensables réductions d'émissions. Comment, alors, organiser autrement l'accès à la part raisonnable d'aviation qui peut subsister à l'avenir, l'organiser de façon juste ?

QUATRE VOLS DANS UNE VIE ?

Avant tout, il est urgent d'instaurer une taxe sur le kérosène à la plus large échelle possible (celle de l'UE). La situation actuelle est une anomalie. Comment expliquer que le carburant le plus polluant et le moins nécessaire à une vie digne soit aujourd'hui le plus favorisé fiscalement ? En outre, il n'y a aucune raison non plus de continuer à exonérer les billets d'avion de la TVA. La réorientation de notre fiscalité au bénéfice des moyens de transport les moins polluants devrait être un levier majeur de notre politique de mobilité.

Mais cela ne pourra suffire puisqu'il est impératif, non seulement de réduire donc de dés-inciter, mais par ailleurs, on l'a vu, de mieux partager l'accès à l'avion. Sur cet enjeu, le débat reste à mener. Cela passera vraisemblablement par un retournement complet de paradigme : le marché et le prix ne peuvent rester les seuls éléments d'organisation des pratiques, à moins de se résigner aux injustices et aux privilèges. L'alternative est la régulation et la restriction. C'est pour ouvrir ce débat compliqué que le célèbre ingénieur français Jean-Marc Jancovici a fait en mai 2023 une proposition choc : autoriser au maximum par citoyen « quatre vols dans une vie ». Évidemment torpillé par de nombreux détracteurs au prétexte fallacieux de la liberté individuelle (fallacieux car toute liberté individuelle comporte des limitations collectives et car aucune liberté fondamentale ne concerne l'avion en particulier), il semble pourtant que l'idée de restriction soit moins impopulaire qu'il n'y paraît. 41% des Français se sont déclarés favorables à cette proposition (48% des 18-35 ans). De façon plus générale, 64% se disent favorables à une limitation de leurs voyages en avion (72% des 18-35 ans)⁵. En attendant les décisions politiques, voilà une idée qui peut relancer le débat public et les repas de famille sur des bases plus politiques. □

1. « Aviation : le nombre de passagers devrait doubler d'ici 2042, pour atteindre les 20 milliards, prévoient les experts aéroportuaires », Belga et RTBF Info, 14 février 2024.

2. WAGNER, Th., « 10 chiffres à savoir sur l'aviation et le climat », Bonpote.com, à partir notamment de Stefan Gössling & Andreas Humpe « The global scale, distribution and growth of aviation : Implications for climate change » in *Global Environmental Change*, Volume 65, November 2020.

3. Rien de plus instructif que de lire, en ligne sur le site de l'Assemblée nationale, le compte-rendu intégral des débats de la troisième séance du jeudi 6 avril 2023. C'est digne d'une pièce de théâtre ! www.assemblee-nationale.fr

4. Selon l'Agence internationale de l'énergie (AIE), l'efficacité énergétique s'est améliorée d'environ 1,9% par an entre 2010 et 2019. Dans le même temps, le nombre de passagers augmentait de plus de 4% par an.

5. Étude *HERE* de l'Institut CSA, sondage réalisé le 18 juillet 2023. □