

Par Pascale Krémer

Is ont renoncé aux Coton-Tige, au Nutella et même à l'harmonie scandinave de la cuisine depuis l'adoption du lombricomposteur et des moucheron qui vont avec. Alors pas question d'annuler le Paris-New York de cet été... Ils embarqueront avec les enfants, trop de bagages et ce léger sentiment de culpabilité qui gagne, depuis peu, ceux qui ont l'heur de voyager et de songer à leur bilan carbone.

Malaise et premières tensions entre copains, devant la pizza quatre légumes. Peut-on se dire écolo tout en s'envolant pour le week-end à Porto? L'avion sème la zizanie. D'un côté, ceux qui connaissent les chiffres et commentent à s'interroger. De l'autre, ceux qui ne veulent surtout rien savoir de peur d'objectiver ce qu'ils pressentent : tous ces efforts louables pour acheter en vrac ou cuisiner les légumes bizarres du panier Amap n'auront rimé à rien s'ils prennent la direction de l'aéroport.

Ne me dites pas... Qu'un aller-retour Paris-New York envoie plus d'une tonne de gaz carbonique dans l'atmosphère par passager, soit autant qu'une année de chauffage et le cinquième des émissions annuelles d'un Français. Que tout trajet national ou européen en avion pollue quarante fois plus que le TGV, sept fois plus que le bus, deux fois plus qu'une voiture avec trois passagers. Que le secteur aéronautique est responsable de 2 % des émissions mondiales de CO₂. Soit deux fois plus qu'un pays comme la France.

2 % seulement? Et vous me priveriez pour si peu de la petite semaine andalouse prévue à Pâques? Un chiffre trompeur, selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) qui souhaite « briser le tabou » en lançant « un débat démocratique sur la maîtrise du développement du transport aérien ». Car ce secteur connaît une croissance exponentielle (4 milliards de passagers en 2018, le double prévu dans vingt ans), et les progrès technologiques qui y sont attendus ne suffiront pas à absorber l'explosion de ses émissions de gaz à effet de serre.

Cerise sur le brownie du plateau-repas : il est exempté de tout accord onusien de réduction des émissions. La croissance de ces dernières fera simplement l'objet d'une compensation carbone, à partir de 2020, pour les vols internationaux. Bref, au vu de cet « impact considérable sur le réchauffement climatique planétaire, impact qu'on peut évaluer à 5 % si l'on prend en compte l'ensemble des gaz à effet de serre émis, et pas seulement le CO₂ », il est urgent de « rechercher une baisse du trafic aérien », insiste Lorelei Limousin, du Réseau Action Climat. Qui observe l'émergence d'une prise de conscience, y compris hors des cercles militants.

C'est vrai que l'on se vante moins de la petite escapade balinaise, sur les réseaux sociaux. Toujours un fâcheux pour vous renvoyer à votre empreinte carbone... Chez les blogueurs voyage, le temps est même venu de l'introspection. « En huit heures de voyage, je fous en l'air une année de zéro déchets et 95 % de consommation locale et responsable », écrit Isa, du blog « Let's go ». Je commence à ne plus vivre bien avec ça. En résumé, je suis une grosse hypocrite. »

« Schizophrène », même, se flagelle Pierre Grante, 30 ans, blogueur d'Un notre monde, temporairement installé en Thaïlande. « On sait que voyager fait partie des activités nocives pour l'environnement. Mais on empêche le cerveau de trop y penser pour ne pas se sentir coupable. Moi qui me prétends écolo, qui suis végétarien, j'ai une empreinte beaucoup plus forte que ceux qui n'ont pas les moyens de voler. »

Elle affleure, déstabilise, crispe à tous les coups, cette question de l'avion. Dissonance cognitive, diagnostiquent les psys, face à une telle incohérence entre convictions et pratiques. Car les accumulateurs de miles sont aussi ceux

Tout trajet national ou européen en avion pollue quarante fois plus que le TGV, sept fois plus que le bus, deux fois plus qu'une voiture avec trois passagers

qui ont la volonté, les moyens, de manger bio et de rouler à vélo électrique. Juliette Belliard, 28 ans, professeure d'anglais, incarne parfaitement ce malaise : « J'ai tout bon sauf l'avion! », avoue-t-elle d'emblée. Colocation, refus de passer le permis de conduire, régime végétarien depuis sept ans. Mais Jordanie en ligne de mire pour les vacances. « Le voyage annuel en avion, je n'arrive pas à l'abandonner. Sans ça, je n'aurais pas le courage de tenir les autres résolutions. C'est ma récompense. » L'avion, dernière frontière du citoyen en transition écologique. Sacrifice ultime, une fois entrecôtés et SUV abandonnés.

Des figures héroïques de renonciation se dressent, barrant la piste d'envol de leurs bras écartés. L'adolescente suédoise Greta Thunberg en tête, qui s'est fait connaître en interpellant les puissants sur leur inaction climatique. En janvier, elle a rejoint le forum de Davos en trente-deux heures de train, avant de dénoncer les 1500 jets privés des dirigeants venus évoquer le réchauffement climatique. Deux autres Suédoises, Maja Rosen et Lotta Hammar, ont lancé une campagne de boycottage : « We stay on the ground 2019 » (« Nous restons au sol en 2019 »), déjà suivie par 15 000 de leurs compatriotes.

A Vienne, il y a trois ans, Magdalena Heuwieser les avait devancées avec son manifeste et réseau international « Stay grounded » pour en « finir avec l'avion roi ». Au Danemark, le quotidien de gauche *Politiken* vient d'annoncer que ses journalistes ne prendraient plus de vols intérieurs, que ses pages Voyage, aussi, seraient repensées : priorité aux pays nordiques. Sur Twitter pullulent les hashtags incitant à la détox aérienne ou témoignant d'une nouvelle « honte » de voler (#flyingless, #stopflying, #flightfree2019, #flugscham, #flygskam...). Des universitaires et chercheurs y mettent désormais en scène leurs épiphanies en chemin de fer, comme ces climatologues qui ont fondé le collectif No Fly Climate Sci (« Ne prenez pas l'avion, climatologues »).

Et les Français? Pour 35 % des interrogés par l'Ademe, en 2018, « ne plus prendre l'avion pour les loisirs » est un objectif dont ils se sentent « incapables » ou qui serait « difficile ». Si l'échantillon était réduit aux seuls clients de l'aérien, ce pourcentage serait encore plus fort, se doute l'Ademe. « Au voyage en avion est lié un imaginaire de déconnexion de ce monde hyper rapide, hyper techno », observe Amélie Anciaux, qui prépare une thèse à l'Université catholique de Louvain sur la consommation verte. En vacances, j'oublie tout, même mon empreinte carbone. C'est l'exception écologique. »

Pour l'instant dominant donc le déni, l'irritation contre les « Khmers verts » et autres « Notre-Dame-des-Landes », les petits arrangements avec la conscience écologique. « Les voyages m'ouvrent les yeux sur ce qu'endure la planète », entend-on. Ou encore : « Les avions décollent sans moi de toute façon. » Et : « Avec tous les efforts que je fais, l'avion me rapproche simplement des émissions moyennes des Français. » De même : « J'irai au Pérou, mais sur place, si je vois un gars jeter un papier gras sur le Machu Picchu, je l'éclate! »

Tout pousse à emprunter le prochain couloir aérien. Les incessantes publicités incitant à « succomber aux envies d'ailleurs », les billets low cost, les promotions du Web, les programmes de fidélisation, les pouvoirs publics se félicitant de la croissance du secteur aérien – et le subventionnant. Sans compter les alternatives qui manquent ou coûtent cher. Les trains de nuit disparaissent (plus que deux en circulation dans l'Hexagone). Même sur un trajet de 500 kilomètres, l'avion bat souvent le train, côté porte-monnaie. ▶▶▶

Y A-T-IL UN ÉCOLO CHEZ LES AVIONNEURS ?

Du vert dans le moteur

De plus en plus de gens prennent l'avion. Le nombre de passagers a augmenté de 60 % entre 2005 et 2017. Conséquence, les émissions de dioxyde de carbone et d'oxyde d'azote de l'aviation ont connu une progression continue ces dernières années. Aujourd'hui, le transport aérien représente 2 % des émissions de CO₂ mondiales, et 12 % des émissions produites par les moyens de transports (train, voiture, bateau...).

Airbus, comme son rival américain Boeing, s'emploient à minorer leur impact environnemental, notamment en limitant la gourmandise des moteurs des avions. Une préoccupation moins écologique qu'économique. En effet, le kérosène est le premier poste de dépenses des compagnies aériennes. A l'instar de Safran, les motoristes ont développé des moteurs plus économes en carburant. Le Leap, produit par le français Safran et l'américain General Electric, qui équipe la totalité des nouveaux moyen-courriers 737 Max de Boeing et la moitié des A320 Neo d'Airbus, consomme 20 % de kérosène de moins que son prédécesseur. Pour les deux avionneurs, l'étape suivante sera une propulsion hybride, qui associe, par exemple, des carburants alternatifs et des moteurs électriques.

Airbus travaille ainsi sur un fuel « green » produit à base d'algues tout en mettant au point un moteur à hydrogène. En avance sur ce sujet, Boeing a développé un carburant baptisé HEFA, en cours d'homologation, composé à 15 % de diesel vert. Les objectifs de l'américain restent

cependant modestes : à l'en croire, HEFA pourrait, à court terme, répondre à 1 % de la demande mondiale de carburants. Quant à la propulsion hybride, Boeing développe le projet d'un petit avion régional de 15 à 20 passagers qui sera « testé à l'horizon 2021 ».

Les avionneurs avancent aussi sur le tout-électrique. Airbus comme Boeing travaillent sur des projets de taxis volants à propulsion électrique. L'américain a aussi dévoilé, en 2018, un petit avion électrique de transport de fret capable d'emporter une charge de 200 kg. Les premiers essais en vol de ce « petit porteur » devraient avoir lieu cette année.

Par ailleurs, Airbus et Boeing cherchent continuellement à alléger le poids de leurs avions pour réduire leur consommation. Les deux derniers-nés d'Airbus et de Boeing, les long-courriers A350 et le 787 Dreamliner, sont constitués à plus de 50 % de matériaux composites beaucoup plus légers. Les ailes des nouveaux appareils ont aussi été redessinées pour mieux pénétrer dans l'air et donc consommer moins.

Enfin, la dernière grande source d'économie de carburant passe par une meilleure gestion du trafic aérien. Selon Airbus, la mauvaise organisation des routes aériennes coûte à elle seule 8 % de la consommation mondiale de kérosène.

Guy Dutheil

CE NE SERA PAS TOI !

Loterie

Pour permettre à la France de respecter ses engagements de réduction de CO₂ d'ici à 2030, le cabinet B & L Evolution propose de limiter les vols à 500 000 par an et d'attribuer ceux-ci par le biais d'une loterie nationale. Autres mesures suggérées : pas plus de deux long-courriers (A/R) par jeune de 18 à 30 ans, interdiction des vols extra-européens d'agrément et des vols intérieurs ayant une alternative terrestre de moins de quatre heures



GUIA BESANA POUR « LE MONDE »