

Qu'importe le climat, pourvu qu'on ait 600 000 miles et une carte de grand voyageur

Süddeutsche Zeitung

Le système des "miles" mis en place par les compagnies aériennes pour fidéliser leurs clients incite ces derniers à voyager sans cesse - au détriment de la planète. La "Süddeutsche Zeitung" s'est plongée dans le monde hors-sol des "membres honoraires" de la Lufthansa.

Bien sûr qu'il aurait pu prendre le train à la place. Après tout, Francfort n'est qu'à quatre heures de Munich. En théorie, en tout cas. Il suffit d'une perturbation sur les voies, d'un feu de broussailles, que sais-je - et il serait arrivé en retard : 8 h 30, 40 collègues... qui manque à l'appel ?

Or cette incertitude, il ne peut pas se la permettre. Notre homme est chef de service. Et, pour dire les choses, dans les voitures de première classe de la Deutsche Bahn [la société allemande des chemins de fer], il y a de plus en plus de gens qui sont là pour le loisir. Qui mettent les pieds sur les sièges. Qui téléphonent dans l'espace tranquille. Comment est-il censé travailler, dans ces conditions ?

Un matin de juillet, peu après 6 heures, à l'aéroport de Francfort, dans le lounge réservé aux premières classes. "Bonjour, lancent les hôtesse de Lufthansa dans leur uniforme bleu. Bonjour et bienvenue". Notre habitué des aéroports esquisse un sourire, regarde l'heure : son embarquement est dans quarante-cinq minutes. Il est large. Il tire sa valise à roulettes jusqu'aux contrôles de sécurité, où il n'y a personne dans la queue, pour la bonne raison qu'il est seul. Ce n'est pas comme avant, quand il était encore un passager anonyme et qu'il devait faire la queue parmi le commun des mortels.

Le contrôle est expédié en moins de deux minutes, sans un bip, il s'engage dans le couloir qui mène à son univers. Des baies vitrées et une lumière tamisée l'attendent. À droite, le bar et ses bouteilles de champagne, le fumoir pour amateurs de cigares, appelé ici "cigar lounge". Les passagers ne sont pas les seuls à prendre de l'altitude, les envolées sont aussi linguistiques. L'aéroport est ici un "hub", les hôtesse de Lufthansa des "personal assistants".

Et celui ou celle qui amasse 600 000 miles en deux ans passera peut-être pour un fieffé pollueur aux yeux du monde extérieur, mais deviendra chez Lufthansa membre de l'"honorary circle" ["cercle honoraire"]. Ce qui fait de lui un membre honoraire. Notre homme d'affaires - 36 ans, chemise, raie sur le côté - commence d'ailleurs ses phrases par : "Nous, les membres honoraires..." Avant d'aller se doucher dans l'espace du lounge prévu à cet effet.

Douillet entre-soi

Voilà peu encore, l'endroit était en quasi-sommeil pour cause de pandémie. Les avions dormaient sur le tarmac comme des jouets orphelins, et les sociologues se demandaient, sous ce ciel vide, si les gens auraient envie de retrouver leur vie d'avant. Les récents chiffres [du site de traçage] Flightradar [donnent un semblant de réponse] : le 6 juillet 2023, 20 000 appareils se trouvaient en l'air au même moment. Un record.

L'aéroport de Francfort a renoué avec sa cadence d'environ 1 300 atterrissages et décollages par jour de semaine. Certes, la plupart sont des vols de correspondance, puisqu'il est possible de se rendre d'ici dans le monde entier, à New York ou en Thaïlande, par exemple. Mais il y a aussi des vols vers Munich. Temps de vol : trente-cinq minutes. Émissions de CO₂ : 121 kilos par personne. Par le train, ce serait 8,5 kilos.

C'est une question que l'on peut légitimement poser en ce mois de juillet caniculaire : pourquoi est-ce que, chaque jour, 150 vols intérieurs partent de Francfort ou y arrivent, alors que, sur le plancher des vaches, tout est en train de griller ? Et qui monte dans ces avions ?

Comme notre membre honoraire est encore sous la douche, nous allons faire une balade dans le lounge de Francfort, un aéroport très prisé des connaisseurs, puisque c'est le seul d'Allemagne où il existe un terminal réservé aux premières classes. On est donc entre soi. Dans un des fauteuils en cuir, un homme en veston plonge la main dans une poche. On s'alarme à l'idée qu'il puisse en extraire un vieux sandwich au saucisson mais, non, on se rassérène aussitôt, on n'est pas dans le train ici : c'est juste un téléphone portable.

Bien sûr, c'est aussi une question de confort, confie le membre honoraire à son retour, propre comme un sou neuf, le cheveu encore un peu humide. À ses côtés, une valise à roulettes bleue Lufthansa et, sur la table, un canard en plastique jaune que lui a offert une hôtesse de la compagnie. "C'est le modèle classique", observe le membre honoraire. Il le prend malgré tout, pour la petite collection qu'il a chez lui, sur son bureau.

Quatre-vingts vols par an

Nul besoin d'être un de ces militants écolos qui se collent un peu partout pour lui apposer l'étiquette de fossoyeur de la planète : l'homme cumule près de 80 vols par an. Dont une minorité de vols intérieurs.

Faisons les comptes : il se rend une fois par trimestre à Hambourg. À Zurich toutes les six semaines. À Munich toutes les trois, même s'il lui arrive d'y aller également en train - mais pas quand son rendez-vous est aussi tôt le matin. Il lui faudrait alors partir la veille. Ce qui a un coût. Par ailleurs, sa femme et lui ont des enfants, dont le petit dernier n'a que sept semaines.

À la personne qui lui fera remarquer que sa pratique de l'avion est égoïste au regard des générations futures, il répondra qu'il aimerait bien savoir ce qui est le plus égoïste vis-à-vis de ses enfants : un papa qui prend l'avion ou un papa qui n'est jamais là le soir parce qu'il est obligé de prendre le train ?

Voilà comment il voit la chose : tant que les Indiens et les Chinois émettent à tire-larigot, qu'il prenne ou non l'avion ne fera aucune différence. "À l'échelle mondiale, l'impact de l'Allemagne est négligeable." Les émissions annuelles de CO₂ des Allemands se chiffrent en moyenne à 10,8 tonnes par personne. En Chine, à 8 tonnes. En Inde, à 1,9 tonne. "Pour l'instant", précise le membre honoraire.

"Emmagasiner du mile"

Au lounge, une hôtesse Lufthansa l'invite cordialement à rejoindre le comptoir d'embarquement. Contrairement à un passager lambda, le membre honoraire n'a pas à

s'entasser dans une de ces navettes où une valise vous cognera inmanquablement dans les mollets. On vient chercher le membre honoraire en voiture.

Notre membre honoraire se souvient très bien du jour où il a mis le pied pour la première fois dans le monde des "voyageurs fréquents" [selon la terminologie Lufthansa]. C'est en 2013 qu'il a atteint le premier échelon. Notre homme n'est pas du genre à s'émouvoir facilement mais, tout de même, "ça [lui] a fait quelque chose". À compter de ce jour, il n'était plus un de ces passagers qui, par centaines, tournicotent comme des fourmis dans la zone d'embarquement, égarés, stressés. À compter de ce jour, une étiquette argentée pendait à sa valise.

Puis, en 2019, il en a reçu une rouge. Il était devenu "sénateur". Les sénateurs ont leur propre lounge, un meilleur buffet. Pour ce faire, il faut passer sa vie en l'air, cumuler 100 000 miles par an. Moyennant quoi, le champagne est gratuit. Et, pour être franc, c'est pour décrocher ce statut de sénateur qu'il a volé autant. En fin d'année encore, il "emmagasinait du mile". Aller-retour à Barcelone dans la journée. Et rebelote le lendemain. Ne ressent-il pas la moindre once de flygskam [la honte de prendre l'avion] ? Bah !

En 2020, un vol sur deux, en Allemagne, était un court-courrier - c'est-à-dire couvrant une distance inférieure à 1 000 kilomètres. Dans le monde des membres honoraires, on aime opposer à ce chiffre un autre : les vols intérieurs ne représentent que 0,3 % des émissions de CO2 de l'Allemagne. Même si on se passerait très bien de ces 0,3 %.

En France, les court-courriers sont interdits pour toutes les destinations qui peuvent être rejointes en train en moins de 2 h 30. D'accord, d'accord, mais c'est parce que le train marche bien, là-bas, riposte notre homme d'affaires. En ce qui le concerne, il continuera de voler.

Il est devenu membre honoraire l'année dernière. Il n'a même pas dû "bouffer du mile". Il avait suffisamment de points grâce à une opération promotionnelle de la Lufthansa : le statut de membre honoraire pour moitié moins de miles. Il s'est donc vu remettre une étiquette de bagage noire et une carte noire qui lui donne accès au lounge de première classe, où il croise des chefs d'entreprise et des dirigeants de clubs de sport.

Une maison individuelle volante

6 h 50. Encore vingt-cinq minutes avant le décollage. À la porte d'embarquement, un chauffeur cale la valise de l'homme d'affaires dans un minibus Volkswagen pendant que ce dernier prend place à bord en compagnie de l'homme au téléphone portable. Le minibus démarre.

C'est l'occasion rêvée de réseauter. De poser des questions du genre : "Vous vous arrêtez à Munich ? Ah bon ? Vous avez une usine là-bas ?" Le brin de causerie habituel qu'on entend dans les navettes de la première classe dont parlait notre membre honoraire tout à l'heure. Les conversations d'affaires prennent parfois un tour passionnant. Pas aujourd'hui, hélas, car l'homme ne décolle pas le nez de son téléphone. 6 h 53. Dehors, l'Airbus A321neo se met en position.

Le membre honoraire tire sa valise à roulettes sans mot dire et s'engouffre dans l'appareil, jusqu'à la place 12C. Son billet [en classe éco] lui a coûté dans les 200 euros, aller-retour. Le

train n'aurait pas été moins cher en première classe - au contraire. Et puis, soit dit en passant, pourquoi faudrait-il augmenter le prix de l'avion et non pas baisser celui du train ?

Dans l'Airbus A321neo, les hôtes commencent à dérouler les consignes de sécurité - le membre honoraire interrompt brièvement notre conversation. Et l'avion se met en mouvement. Lentement d'abord, puis plus vite, jusqu'à la poussée soudaine qui colle tout le monde à son siège. L'engin soulève ses 80 tonnes. Une maison individuelle volante.

L'appareil de M. Tout-le-Monde

"C'est une sensation agréable", confie le membre honoraire. Au sol, Francfort rétrécit à vue d'oeil, les maisons, les champs... Jeune, l'homme ne prenait guère l'avion. Son père avait peur, alors qu'il était homme d'affaires. Voler, c'était un privilège de nantis dans les années 1960 et 1970, à l'époque où les Allemands entassaient leurs bagages dans une Coccinelle à destination du lac de Garde. Ça semblait bien loin, alors, l'Italie.

Et puis, le 9 février 1969, le premier Boeing 747 a fait son premier vol d'essai au-dessus de Seattle, dans l'État de Washington : 360 places, le plus gros avion de ligne du monde. Les gens étaient aux anges. Elle semblait tout à coup bien près, l'Amérique.

Depuis, ce sont près de 6 milliards de personnes qui ont pris place à bord d'un 747. L'appareil est devenu l'avion de M. Tout-le-monde quand Ryanair et son patron légèrement dérangé, Michael O'Leary, ont déboulé sur le marché. Désormais, on peut aller à Majorque pour 19 euros, et à Rome pour une centaine avec Lufthansa.

Un avion sur trois en retard

Peu avant 8 heures, l'appareil entame déjà sa descente, ce qui laisse une impression étrange - on vient à peine de décoller. Et comme le membre honoraire nous avait confié plus tôt que, ce qui était beau dans le fait de voler, c'était aussi le changement de perspective, nous osons une dernière tentative : est-ce qu'il comprend les militants de Letzte Generation [Dernière génération, mouvement qui prône la désobéissance civile pour obliger les gouvernements à agir contre le dérèglement climatique] ? Qu'il faut faire quelque chose ?

Il marque un temps de réflexion. Oui, bien sûr qu'il faudrait faire quelque chose, mais il convient aussi de s'interroger sur ce que fait Letzte Generation. Sur les solutions que propose ce mouvement. D'après lui, aucune. Mettre tout le monde sur les routes ? Elles sont déjà bien encombrées. Étoffer le réseau ferré ? Riche idée, sauf qu'on n'a pas les financements. Compenser les émissions des avions ? Le membre honoraire répond que son entreprise le fait déjà. Toute la question étant de savoir ce que ça change.

Un petit gong retentit dans la cabine, l'homme de la rangée de devant se réveille, ça s'agite un peu à droite à gauche, puis on entend la voix du commandant de bord : "This is your captain speaking, welcome to Munich" ["C'est votre commandant de bord qui vous parle, bienvenue à Munich"]. Le membre honoraire regarde l'heure et dit : "Just on time" ["Pile à l'heure"].

Mais voilà, grosse désillusion, l'avion reste immobile sur le tarmac, le membre honoraire a un mauvais pressentiment. Il n'y a pas que les trains qui ont du retard : l'été dernier, c'était aussi le cas d'un avion sur trois. Le pire, pour le membre honoraire, c'est quand il ne sait pas ce qui

se passe. 8 h 11. 8 h 12. 8 h 13 : la porte d'embarquement n'est pas libre, l'avion doit attendre pour rejoindre sa position de parking. Pas un mot d'excuse.

Personne n'aurait pardonné ça au train.

[Cet article est paru dans Courrier International \(site web\)](#)