

LA CROIX

vendredi 3 juin 2022 — Quotidien n° 42332 — 2,40 €

**Ce week-end dans
«La Croix L'Hebdo»**

**Dix personnalités racontent
leur rapport au Livre**



**Quand nos émotions
nous gouvernent**

**Rendre la justice sous le
poids de l'émotion** P. 30-31

éditorial

Jérôme Chapuis

L'avion fait toujours rêver

Les compagnies aériennes s'attendent à renouer
avec la fréquentation d'avant la pandémie, même si
la « honte de voler » se diffuse parmi les voyageurs

P. 2-3



Amnésie

Ci-gît le monde d'après. Ce monde de sobriété, de proximité, de sagesse retrouvée, dans lequel nous aurions entretenu un rapport plus sain au temps et à l'espace. Ce monde dont nous avons furtivement rêvé aux lendemains du premier confinement, sous le choc d'une crise sanitaire inédite. L'été prochain, la fréquentation des aéroports va retrouver son niveau de 2019. L'attrait pour les destinations lointaines est reparti de plus belle. Le secteur aérien, après s'être fait des sueurs froides, table de nouveau sur un doublement du trafic en quinze ans.

À courte vue, cette reprise spectaculaire est une bonne nouvelle pour les millions de personnes qui, à travers le monde, vivent de l'activité touristique. Mais on ne peut s'empêcher d'y voir avant tout une combinaison d'amnésie et de schizophrénie. Nous avons sous les yeux l'illustration des contradictions dans lesquelles nous sommes enfermés. Dans la lutte contre le réchauffement climatique, il y a loin des intentions aux actes ! Il est à parier que parmi les millions de Français qui prendront l'avion cet été, certains, en 2020, s'étaient résolus à réduire leur empreinte carbone en voyageant moins loin et moins souvent. La plupart ont sûrement une excellente raison de renoncer à cette résolution. Et il ne sert à rien de les en blâmer. C'est toutefois l'occasion de rappeler deux chiffres éclairants. L'aérien représente environ 3 % des émissions globales de CO₂ (les ONG estiment que c'est en deçà de la réalité). Ces émissions sont le fait d'une toute petite minorité : moins de 5 % des habitants de la planète ont un jour pris l'avion. Autrement dit, non seulement on reste loin d'une démocratisation de l'aérien, mais celle-ci, quand bien même elle serait souhaitable, est insoutenable d'un point de vue écologique.

Annexes légales p. 12

Imprimé en France - 2,40 € - DOM - 3,15 €
Luxembourg - 2,60 € - Esp - 2,90 € - Italie (Rome) - 3,40 € - Maroc - 32 MAD - Canada - 6,30 €

M 00140 - 603 - F - 2,40 €



Westend61/Getty images

L'été s'annonce excellent pour les compagnies aériennes, qui vont revenir pratiquement au niveau des réservations de 2019, voire les dépasser.

Pour des raisons environnementales, la «honte de voler» commence néanmoins à se diffuser parmi les voyageurs.

De l'irréductible au radical, portraits types des nouveaux usagers du ciel qui ont changé (ou non) leurs habitudes.

L'avion, un peu, beaucoup, pas du tout

Les irréductibles

La «honte de voler» attendra encore un peu. «Après deux ans de Covid, les gens veulent se rattraper et oublient la hausse des prix tout comme la question de l'empreinte carbone», constate René-Marc Chikli, président du Syndicat des entreprises du tour-opérateur (Seto). L'empreinte carbone, Stéphane, un cadre quinquagénaire de la région nantaise, n'y pense pas quand il réserve ses billets. Pas question de renoncer à ses deux ou trois sauts de puce aéroportés par an en Europe, ni au voyage au Canada qu'il a prévu pour ce mois d'août.

«On culpabilise les gens qui prennent l'avion comme s'ils étaient responsables de tous les maux de la terre alors que le secteur aérien ne représente que 3 % des émissions de CO₂», se défend-il, estimant que l'avion concentre les critiques parce qu'il symbolise, aux yeux de beaucoup, le luxe du voyage. «On se focalise sur les touristes alors qu'on devrait commencer par contrôler de nombreux industriels sans scrupules écologiques», ajoute-t-il.

De son côté, Marion, professeure à Paris, explique ne pas vouloir céder au catastrophisme. «Les progrès technologiques ont permis de pallier de nombreuses menaces sans qu'on doive revenir en arrière dans notre façon de vivre et je suis persuadée que ce sera la même chose avec les avions», déclare-t-elle.

Face à la montée de critiques sur son action délétère pour le climat, c'est d'ailleurs la promesse du secteur aérien : biocarburants, flottes plus économes en énergie, motorisation à hydrogène ou électrique, compensation des émissions... Les compagnies promettent d'aboutir à «zéro émission nette» à l'horizon 2050.

Michel Waintrop



Dessins Deligne

Les attentistes

Dans les casinos, certains joueurs se font eux-mêmes interdire l'entrée dans les établissements pour ne pas succomber à leur addiction au jeu... Certains touristes, qui ne savent pas résister à l'offre pléthorique qui leur ouvre l'Europe ou le monde à portée d'ailes attendent... de ne plus pouvoir embarquer. «Il est difficile de résister quand une compagnie aérienne vous propose d'aller à Milan pour moins de 30 €», reconnaît Céline. Alors cette

cadre supérieure attend, fataliste, que le prix des billets la dissuade de partir. «Je ne me plaindrai pas, explique-t-elle. Je trouverai même cela normal.»

«La bataille des prix dans l'aérien fait que le train est souvent deux à trois, voire dix fois plus cher que l'avion pour les destinations les plus prisées, en particulier les grandes villes européennes», note Saskia Cousin, anthropologue et sociologue spécialisée dans le tourisme et professeure à l'université Paris-Nanterre. Le transport aérien bénéficie aussi largement de l'exonération des taxes sur le carburant, ce que dénoncent les détracteurs de l'avion.

Dans son «pacte vert», la Commission européenne propose d'instaurer une taxation progressive du kérosène sur dix ans, en tout cas pour les vols à l'intérieur de l'Union européenne.

Reste que les attentistes seront sans doute les voyageurs qui débarqueront les derniers. «Ces personnes sont essentiellement les voyageurs les plus nantis, ceux qui pourront se permettre ces voyages les plus longtemps possible», observe Amélie Anciaux, postdoctorante à l'Université catholique de Louvain, qui travaille sur le tourisme.

Michel Waintrop

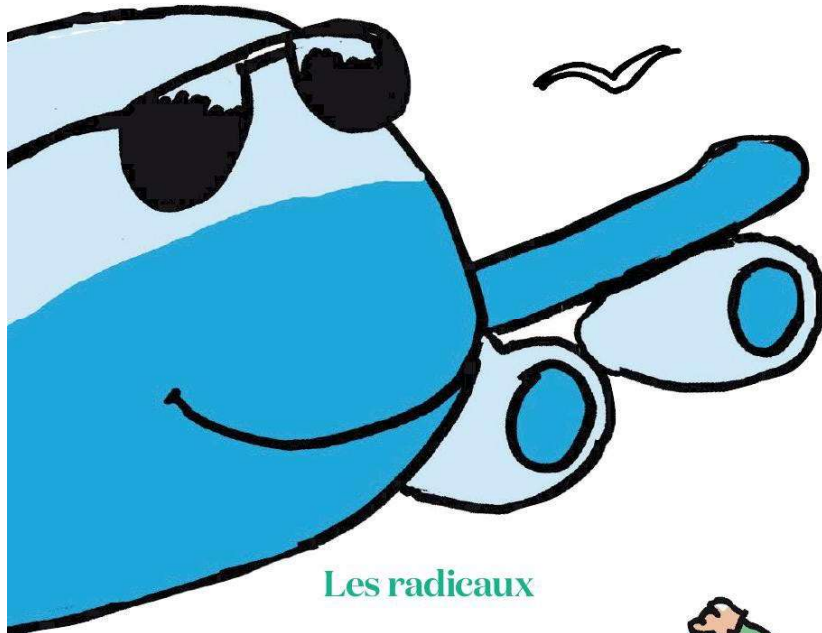


Les culpabilisés

Paul, Parisien de 55 ans, n'a plus de voiture, a un temps cédé aux légumes des Amap, refuse les cafetières à dosettes, « comble du gaspillage »... « Mais je ne renoncerais pas à notre voyage annuel en famille dans un pays lointain », affirme-t-il. Du côté d'Angers, Thomas et Camille (1), sur le point de se marier, ont demandé à leurs proches d'abonder une cagnotte pour un voyage aux antipodes. « On sait que ce n'est pas bien mais nous voulons découvrir la planète tant que nous n'avons pas d'enfants », se justifie Thomas. Frédéric, trentenaire, évoque une addiction. « Je ne peux pas résister », confie-t-il en souriant. D'autres expriment leurs dilemmes. « La planète est en danger certes, mais comment faire quand vos amis sont éparpillés dans le monde ? », demande l'une. « La rencontre avec d'autres peuples est aussi un facteur de compréhension et de lutte contre les préjugés », observe l'autre. Certains composent, réduisent (un peu) le nombre de leurs sauts de puce européens. Chez Paul, qui va partir en Thaïlande, un conseil de famille a décidé qu'on s'interdirait tout vol local, quitte à mettre deux jours entre deux haltes... Certains choisissent des vols directs plutôt que des trajets à escales pour limiter le nombre de décollages. « 25 à 30 % de nos clients acceptent aussi de payer pour compenser leur voyage par la plantation d'arbres », observe Jean-Pierre Nadir, qui a créé l'agence de voyages FairMoove. Soit 40 € et 20 arbres pour un aller-retour Paris-New York.

Michel Waitrop

(1) Les prénoms ont été changés.



Les radicaux

À près de 70 ans, Éric Lombard, ancien ingénieur en physique chimie, évoque la sobriété comme un « bonheur ». Pour lui, ne plus prendre l'avion en est un élément essentiel. Il est même devenu coordinateur de « stay grounded », soit en français « rester sur terre », un réseau international d'associations et d'ONG qui entendent combattre le développement du trafic aérien. Éric Lombard a totalement arrêté d'embarquer, tout du moins pour les loisirs car l'un de ses fils habite à La Réunion. Il n'est manifestement plus le seul. « On sent se développer une vraie prise de conscience des dégâts du trop d'avions », constate-t-il.

Le refus total de l'avion entraîne parfois des décisions radicales. À 22 ans, Line s'est vue interdire l'accueil de son amie installée en Autriche car elle ne trouvait pas d'autre voie que l'aérien pour la rejoindre à temps. Marie, elle, est près de basculer après une prise de conscience qui a commencé il y a huit ans. « Il faudrait que chaque Français ne génère que deux tonnes de CO₂ par an pour rester sous la barre de 1,5 °C alors que c'est déjà le poids carbone d'un seul vol long-courrier », soupire-t-elle, presque physiquement malade à l'idée de se rendre en avion en Turquie, faute d'autres moyens.

« Le message politique du refus de l'avion est plus développé chez les jeunes », explique Jörg Müller, du Credoc (Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie), selon lequel 6 % des 61-78 ans déclarent vouloir limiter leurs déplacements en avion contre 12 % en moyenne dans la population et 20 % chez les jeunes. Dans les faits, pourtant, ce seraient les seniors qui limiteraient davantage leurs voyages aériens.

Michel Waitrop

Un doublement du trafic d'ici à quinze ans

4,3 milliards de voyageurs. C'est environ le nombre de passagers aériens en 2019. Le secteur estime toujours que ce nombre sera multiplié par deux en 2037.

3 %. C'est la part mondiale des émissions de CO₂ attribuée au secteur aérien. Un bilan sous-estimé, d'après les ONG.

215 millions. Il s'agit du nombre de passagers qui sont passés par un aéroport français en 2019, pour près de deux millions de vols commerciaux.

La démocratisation en trompe-l'œil du transport aérien

— Si le trafic aérien n'a cessé de se développer, seule une infime minorité d'habitants de la planète a déjà pris l'avion.

— Selon des chercheurs, les ménages les plus aisés sont encore prédominants parmi les touristes.

Les voyages en avion deviendront-ils un jour, défense de l'environnement oblige, un privilège de nantis ? C'est un risque que met en avant le secteur aérien devant les arguments d'ONG qui réclament l'augmentation du prix des billets pour réduire le trafic, notamment par une taxation du carburant. La menace est aussi évoquée par de nombreux acteurs de l'industrie touristique, qui rappellent que le développement de l'aérien a permis à de larges publics de s'ouvrir au monde et à d'autres cultures.

L'argument n'est pas contestable mais, selon des chercheurs, cette ouverture reste cependant limitée. « Moins de 5 % de l'humanité a déjà pris l'avion », explique ainsi Saskia Cousin, anthropologue et sociologue spécialisée dans le tourisme et professeure à l'université Paris-Nanterre (1), selon laquelle 250 millions de personnes seulement prennent l'avion pour leurs loisirs chaque année. En France, le transport à bas coût « profite essentiellement aux classes moyennes et supérieures qui peuvent ainsi prendre l'avion toujours plus souvent, pour des périodes toujours plus courtes », précise-t-elle, rappelant que l'immense majorité des Français ne prennent pas l'avion pour leurs vacances. « Plus de 80 % restent en France », souligne-t-elle.

Qui prend alors vraiment l'avion en France ? En 2017, une étude de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) auprès de passagers dans des aéroports français révélait que 2 % des passagers étaient des ouvriers (contre 12 % dans la population) et que 27 % étaient des cadres supérieurs (contre 9,4 % dans la population). Et que recherchent ces voyageurs ? « Depuis cinquante ans, l'industrie aérienne produit un imaginaire visant à associer l'avion et le voyage de loisir,

enchante, luxueux, ou "exotique" », pointe Saskia Cousin. Peu à peu, selon le sociologue Rodolphe Christin (2), « une idée s'est ancrée dans l'esprit des gens : celle que le vrai voyage ne peut être que lointain, lié donc à des déplacements en avion ».

Le chercheur explique d'ailleurs que le développement du tourisme a reposé sur des déplacements de plus en plus lointains, courts et fréquents. « Un nombre croissant de personnes se sont ainsi retrouvées à fréquenter dans le monde les mêmes endroits, au détriment du voyage et de la découverte », reprend-il. Si Rodolphe Christin ne conteste pas qu'il y a encore des voyageurs au long cours avides de rencontres, il estime cependant que beaucoup partent pour se divertir, organisant leurs journées entre plages, activités plus ou moins sportives, restaurants, visites de monuments et sorties en boîtes de nuit : « Beaucoup d'autochtones qu'ils rencontrent sont devenus prestataires de services dont la clientèle est majoritairement composée de touristes. »

Les compagnies aériennes ne sont pas responsables de tous les maux. « La responsabilité en incombe, il me semble, d'abord aux pouvoirs publics – locaux, nationaux et internationaux – qui ont toujours privilégié la quantité à la qualité, comme la fameuse course aux 100 millions de touristes revendiqués par le gouvernement français », analyse Saskia Cousin.

Ce développement touristique a fait décoller les économies de certains pays du Sud et y a été pourvoyeuse de nombreux emplois. Ces économies, cependant, se sont en partie effondrées avec la crise sanitaire. « Le tourisme engendre une économie fragile là où il est prédominant », insiste Rodolphe Christin, qui plaide pour une réinvention du voyage et des vacances. « Ne dit-on pas partir en vacances plutôt que prendre des vacances ? observe-t-il. Le voyage peut pourtant commencer à la porte de chez soi et certains ont commencé à le découvrir lors de la pandémie. »

Michel Waitrop

(1) Elle a participé notamment à Mondes du tourisme n° 20 : Tourisme et pandémies, décembre 2021, en accès libre sur Internet.

(2) Auteur, notamment, du Manuel de l'antitourisme, Écosociété, 2018, 12 €, et co-commissaire de l'exposition « Faut-il voyager pour être heureux ? », jusqu'au 29 janvier 2023, à la Fondation Groupe EDF à Paris.

