

Voyages d'affaires et climat, le dilemme de l'avion : « On va finir par t'envoyer en bateau... »

Dans un monde qui se réchauffe, des travailleurs engagés pour l'écologie remettent en question ce mode de déplacement très polluant, suscitant chez leurs collègues et supérieurs un étonnement plus ou moins amusé, voire quelques tensions.

Peut-on travailler dans une multinationale quand on a fait le choix, par conviction écologique, de boycotter l'avion ? Jusqu'en 2019, Quentin, 40 ans, manager dans l'un des plus grands groupes pharmaceutiques mondiaux, avait l'habitude de le prendre tous les quinze jours : hop, un aller-retour à Cambridge dans la journée ; zou, un petit saut en Suisse, pour assister à une réunion. « *Il m'est arrivé de partir trois fois dans le mois à Washington, se remémore-t-il, pour un bilan carbone bien saignant.* » En décidant de ne plus utiliser ce moyen de transport, il est devenu cet extraterrestre qui enchaîne train et bateau pour rallier Dublin, en partant un jour plus tôt ; le seul à se rendre par les rails au séminaire organisé à Séville, et à rentrer un jour plus tard.

« *Je me suis toujours débrouillé pour ne pas refuser une mission en Europe* », retrace le manager, dont l'équipe a été plutôt compréhensive. Seul point de tension avec son supérieur : l'impossibilité de rendre visite aux équipes basées aux Etats-Unis. « *On va finir par t'envoyer en bateau...* » Quentin le concède : « *Dans la mesure où le voyage est au coeur de notre organisation, cette décision m'empêche de bien faire mon travail. Du point de vue de la progression de carrière, cela revient à me saborder.* » La situation, « *intenable* », et le sentiment d'avoir fait le tour de son poste l'ont forcé à trancher : il vient de présenter sa démission.

Jusqu'à récemment, voyage d'affaires rimait avec business, silhouettes pressées dans des terminaux aseptisés et collection de *miles*. Mais dans un monde qui se réchauffe, prendre l'avion, fortement émetteur de CO₂, ne va plus forcément de soi. Il est devenu, pour certains, [un point de crispation](#), voire l'objet de dilemmes : « *Ça nous rend zinzins* », résume la salariée d'une ONG. En 2023, un scientifique et militant écolo italien s'était dit, [dans la presse](#), menacé de licenciement, pour avoir refusé de rentrer en avion d'une mission de six mois en Papouasie-Nouvelle-Guinée, privilégiant une option moins carbonée et plus longue - et économisant ainsi 4,9 tonnes de CO₂, soit ce qu'émet en moyenne un Terrien en une année.

Sans aller jusque sous ces latitudes, prendre ou non l'avion dans le cadre d'un déplacement professionnel n'est pas anecdotique. Selon la Fédération européenne pour le Transport et l'Environnement, qui cite une étude du cabinet McKinsey, en 2019, de 15 % à 20 % des émissions du secteur aérien étaient imputables aux voyages d'affaires, une proportion qui s'élevait à 27 % en Europe. L'organisation estime que pour atteindre les objectifs climatiques, il faudrait au moins réduire ces vols de moitié.

[Superpolluants, symbole d'injustice sociale... La chasse aux jets privés est ouverte](#)

Basé dans les Hauts-de-France, Pascal, 60 ans, se sent « *complètement isolé* » : il est l'« *hurluberlu* » qui prend le train lors de ses nombreux déplacements pour l'organisme de

formation pour adultes qui l'emploie. « *Un Lille-Toulouse, ce n'est pourtant pas la mine* », grince-t-il. Au sein de cet organisme public, l'avion est « en théorie » interdit s'il existe une alternative de moins de trois heures. « *Sauf que ce mode de transport est systématiquement validé* », note ce voyageur repentí qui milite, sur son temps libre, contre l'extension de l'aviation, qu'il associe à la pollution, alors qu'une partie de ses collègues trouve cela socialement valorisant. Favorable à un encadrement plus strict, il relève, pessimiste : « *Ne pas se limiter dans le contexte de réchauffement climatique, ça montre que tout le monde s'en fout.* »

Réunions en visio et train en première classe

En 2020, la pandémie a mis à l'arrêt les vols d'affaires, au profit des (interminables) réunions Zoom. L'avion, plus rapide et souvent moins cher que le train, est cependant reparti à la hausse trois ans plus tard, même si les volumes n'atteignent pas le niveau pré-Covid (-20 % en France, selon le cabinet Epsa). Une partie des entreprises a changé ses pratiques : réunions en visio obligatoire avec les pays à moins de quatre heures de décalage horaire, « budget carbone » à ne pas dépasser, interdiction de voler vers une destination accessible autrement en moins de quatre heures et demie, incitation à prendre le train en offrant le confort de la première classe pour les trajets longs...

Faut-il avoir honte de prendre l'avion ? (et pourquoi ?)

« *Des actions faciles - et économiques - qui réduisent les émissions, sans compter l'effet de com positif* », appuie Thomas Guyot, cofondateur de Traace, une plateforme qui permet aux entreprises de calculer leur empreinte environnementale - une obligation pour celles de plus de 500 salariés. Et les mentalités évoluent : « *Dans le secteur du numérique, cela devient un argument à l'embauche et pour fidéliser les salariés* », ajoute Thomas Jaussoin, directeur d'une start-up de 19 personnes, qui a sabré le poste avion depuis le Covid.

Mais même dans un collectif sensibilisé aux enjeux climatiques, reconsidérer l'avion n'est pas une évidence. Responsable de projets au Gret, une ONG de solidarité internationale présente dans 27 pays, Maud Ferrer en a fait l'expérience. Lorsqu'elle a engagé une discussion sur la réduction des émissions carbone, il n'a pas tout de suite été question des vols internationaux, inhérents aux missions à l'étranger, mais plutôt de tri des déchets et autres sujets plus consensuels. « *Comme dans toutes les ONG, l'avion était l'éléphant au milieu de la pièce* », explique la trentenaire qui, à titres pro et perso, a arrêté de le prendre. « *Alors on a procédé par étapes, en organisant des concertations...* » Il ne fallait surtout pas braquer : « *Le sujet crispe car non seulement il remet en question notre façon de travailler, mais aussi le sens même de notre métier.* » Il ouvre des débats quasi philosophiques, quand il faut mettre en balance l'impact environnemental d'un voyage et l'impact social des actions menées.

« C'est un désastre écologique » : pour sauver la planète, ils tentent de renoncer à l'avion

Depuis, les salariés ont voté l'interdiction des vols intérieurs ou avec escale (plus polluants) et la réduction du nombre de voyages par an. Chaque déplacement est désormais soupesé : est-ce un vol « utile » ? Est-il possible de combiner une mission avec une autre ? De solliciter quelqu'un sur place ? Résultat : la part des émissions carbone liées aux déplacements en avion en avion a reculé, passant de 75 % en 2014 à 60 % en 2022. Et ce n'est qu'un début.