



La honte de voler

Les Allemands disent « *flugscham* », les Néerlandais « *vliegschaamte* » et les anglophones « *flight shame* » : petit à petit, le mouvement « honte de voler » se répand partout dans le monde. Née en Suède, cette fronde anti-avion gagne de plus en plus de consommateurs, mais aussi des scientifiques. En face, le secteur du transport aérien table sur une croissance continue du nombre de passagers. Un combat de David contre Goliath ?

La « *flygskam* », la honte de voler, ce mouvement dénonçant l'impact du secteur aérien sur les désordres climatiques est née en Suède, pays de contrastes, à la fois terre natale de Greta Thunberg, l'adolescente qui a lancé les grèves des jeunes pour le climat, et patrie de l'avion-roi où ce dernier est cinq fois plus utilisé que la moyenne mondiale par des Suédois restés attachés à leurs destinations ensoleillées.

Il y a deux ans, Maja Rosén, militante de 36 ans à l'époque, installée à Göteborg, la grande ville du Sud de la Suède, clamait sur les réseaux sociaux son refus d'embarquer. Sa décision, confiait-elle, était ancienne de dix ans, mais elle ne l'avait jamais révélée de crainte d'être ostracisée par ses amis. L'appel de la jeune femme, entendu par près de 15 000 personnes qui se sont engagées à leur tour à renoncer à l'avion, s'est transformé en véritable campagne planétaire.

Son nom ? « *We Stay on the Ground* ». Celle-ci entend convaincre 100 000 personnes à bannir l'avion de leurs déplacements d'ici fin 2020. Elle a désormais trouvé des relais en Grande-Bretagne, au Danemark, en France, en Allemagne, au Canada, aux USA, et même au Pérou et en Australie.

423 nouveaux aéroports sont actuellement en construction. Le développement vertigineux du secteur aérien et son impact sur le climat commencent à soulever des résistances un peu partout dans le monde.

Avec de premiers résultats tangibles : l'année dernière, en Suède, la « flygskam » a fait baisser de 3 % le nombre de vols domestiques. La honte est donc en train de changer de camp, frappant désormais ceux qui clament trop haut leurs goûts pour les voyages exotiques. « Nous sommes de plus en plus nombreux à réaliser l'ampleur des émissions de carbone que représente le transport aérien, confie Julien Goguel, enseignant à Bordeaux et auteur du manifeste Nous ne prendrons plus l'avion. Un appareil émet au kilomètre le double des émissions d'une voiture et une journée suffit à parcourir la moitié du globe terrestre pour un prix relativement modique. »

Avec 4,5 milliards de passagers en 2019 et plus de 100 000 vols par jour, l'aviation est responsable de 2 à 3 % des émissions de CO₂ dans le monde.

Selon Greentripper, le calculateur qui détermine le poids environnemental d'un vol (www.greentripper.org), un aller-retour Bruxelles-New York émet autant de carbone (2 222 kg) que les émissions annuelles moyennes d'une voiture (2 300 kg). « Tout au long de l'année, reprend l'enseignant, nous sommes attentifs à notre consommation électrique, nous recyclons nos déchets, organisons nos déplacements en covoiturage. Puis un simple déplacement en Guadeloupe vient anéantir tous ces efforts. Il faut organiser nos vacances comme on fait ses courses : en circuit local. Fini les trekkings au Népal, vive les balades dans les Pyrénées ! »

Fronde anti-avion

L'appel de l'enseignant a été entendu par 2 000 personnes, principalement des citoyens sensibles à la cause environnementale, issus des classes moyennes. « Des bobos de gauche », rigole-t-il, mais le mouvement gagne également la communauté scientifique. En Belgique, le plus célèbre des réfractaires est Olivier De Schutter, juriste de l'UCL et ancien rapporteur spécial pour les Nations unies, qui a renoncé en 2018 à l'avion en cohérence avec ses engagements. De l'autre côté de l'Atlantique, Peter Kalmus, un climatologue californien, a pris la tête d'une véritable fronde anti-avion. Ce père de deux enfants, chercheur à la Nasa, effrayé par les désordres climatiques, a totalement repensé sa manière de vivre pour limiter au maximum son impact sur le climat, bannissant l'avion, la voiture et bien d'autres sources d'émission. Circulant en vélo, cultivant son propre jardin, enfilant un pull supplémentaire en hiver, Peter Kalmus est parvenu à réduire ses émissions de carbone à moins de deux tonnes par an, « soit un dixième de la moyenne américaine, précise-t-il, tout en menant une vie satisfaisante. »

Auteur de *Vivre bien et déclencher une révolution climatique*, le scientifique a lancé « No Fly Climate Sci » (Ne prenez pas l'avion,

climatologues) pour inciter ses confrères à renoncer à l'embarquement. Deux cents personnes ont déjà répondu à l'appel, alors que l'avion est plutôt prisé des milieux académiques qui l'empruntent pour aller donner une unique conférence, assister à un colloque ou réaliser une enquête de terrain.

« L'avion n'est indispensable ni au plan personnel, ni professionnel, corrige Erica Thompson, chercheuse britannique à la London School of Economics, signataire de « No Fly » qui n'a plus embarqué depuis 2008. J'aime les voyages en train qui sont généralement confortables et pratiques. La différence de coût et de temps n'est pas très élevée si l'on prend en compte les transferts vers l'aéroport (...). Lorsqu'on me demande de donner une conférence dans un lieu inaccessible par voie terrestre, je vois si je peux y participer par vidéoconférence ou pré-préparer une conversation vidéo et répondre à des questions sur Twitter. »

Raisonner « à contre intuitions »

A Vienne en Autriche, la militante environnementaliste Magdalena Heuwieser tente depuis trois ans de sortir de « l'avion-roi » avec son manifeste et son réseau international « Stay grounded » qui fédère les initiatives qui éclosent un peu partout dans le monde. « On a beaucoup parlé de l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes en France, entame la militante. Ce qui n'empêche que 423 aéroports sont en train de sortir de terre, en ce moment même, un peu partout dans le monde, sans compter les nouvelles pistes, les terminaux, les extensions. Ces projets soulèvent des résistances qu'il s'agit de connecter. A Porto Alegre, au Brésil, l'extension d'une piste d'atterrissage a récemment conduit à l'expulsion de plus de mille familles, malgré leur opposition au projet depuis des années. Cet aéroport appartient à Fraport, une société allemande qui détient l'aéroport de Francfort. Les liens internationaux sont donc souvent très étroits, notamment en termes de sociétés et d'argent. »

Le réseau avance treize propositions pour sortir de l'avion qui encourage notamment l'émergence d'une économie basée sur les circuits courts, la taxation du kérosène et le bannissement de la publicité pour le transport aérien.

« Penser contre l'avion est très compliqué, reprend Julien Goguel, car il faut raisonner à contre intuitions. C'est un moyen de transport bon marché et socialement très valorisé. Rester au sol revient à faire une croix sur quelque chose de tout à fait accessible. C'est même se compliquer un peu la vie, car il faut imaginer de bout en bout ses vacances en famille, comprenant des transports, des logements, des activités, alors que les tours opérateur s'occupent de tout, billet d'avion compris. »

La vogue de la honte de l'avion peut peser à la marge sur le transport aérien, mais il aura du mal à ralentir la folle croissance d'un secteur qui voit doubler le nombre de voyageurs tous les quinze ans. En 2038, l'association internationale du transport aérien s'attend à embarquer plus de... huit milliards de passagers !

« Il faut se focaliser sur le verre à moitié plein et regarder sa propre position, reconnaît Julien Goguel. Certes, Airbus continue de voir les commandes affluer, mais mon refus de prendre l'avion me permet d'être cohérent avec mes convictions. Plus tard, je pourrai apporter une réponse à mes enfants qui voudront savoir ce que j'ai fait contre les désordres climatiques. Et cela simplement en renonçant à quelque chose qui n'est finalement pas nécessaire au bonheur. » — Jean-François Pollet