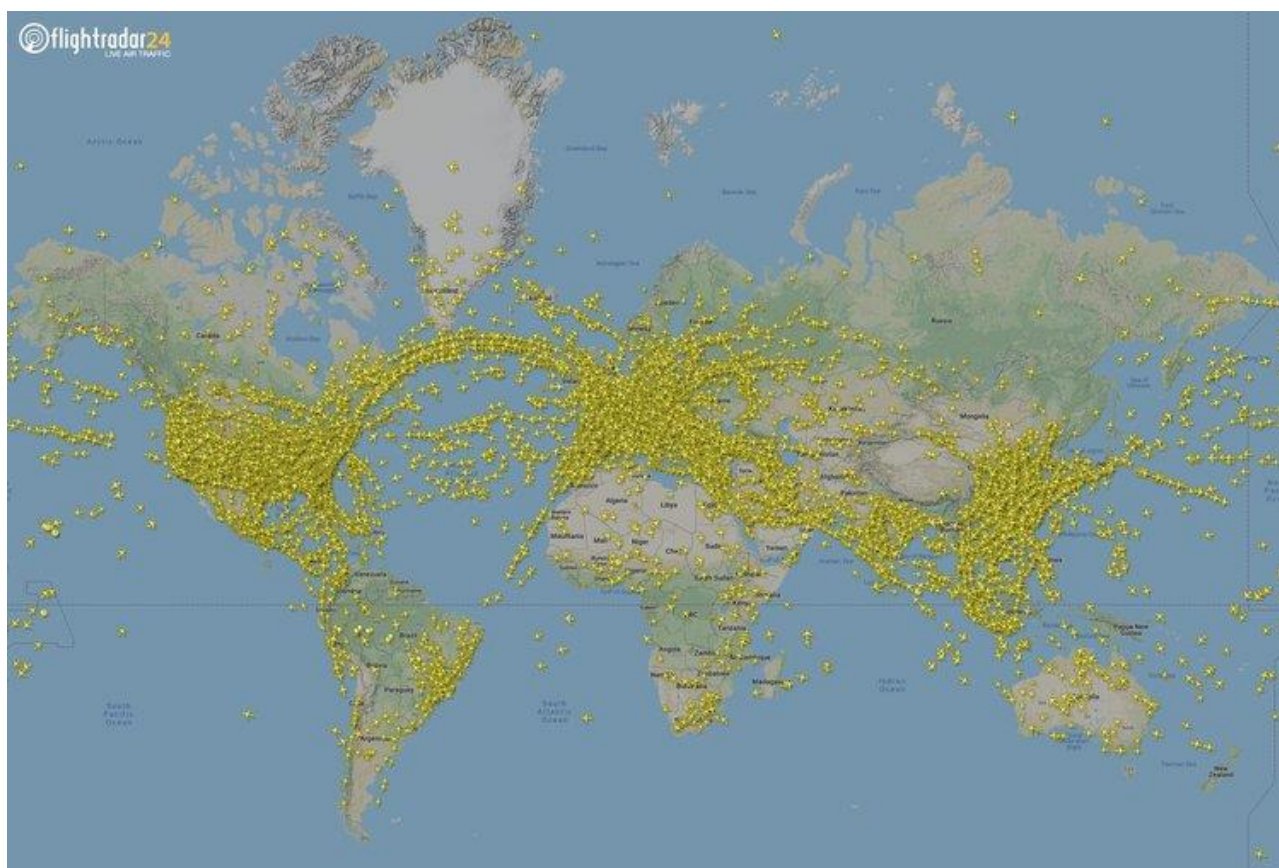




TOO LITTLE, TOO LATE ! DÉMONSTRATION PAR L'AVION



Flightradar24, le 24 juillet 2019.

Mathieu Vanwelde
Chargé de projets
Pôle Études & Animations
www.economiesociale.be

Analyse 2019



Il ne se trouve plus grand monde pour nier l'urgence de la question climatique. Dans ce contexte, un gros pollueur s'est progressivement installé dans le débat public : l'avion. Entre 2 et 3% des émissions mondiales de CO₂. Entre 4 et 5% de contribution au réchauffement climatique quand on prend en compte les autres facteurs que le CO₂ (émission d'oxydes d'azote, formation de traînées de condensation...). Soit l'équivalent d'un pays comme la Russie. L'heure de l'action a sonné. Certains ont mis dans leur viseur les vols de courte distance. En mars, le Parlement des Pays-Bas se trouve une majorité pour réclamer la suppression de la ligne Amsterdam-Bruxelles. Un voyage qu'il est possible de faire en train en deux heures. Soit pas plus que par voie aérienne si l'on prend en compte le temps perdu dans les aéroports. Une aberration quand on sait que le train pollue 10 à 30 fois moins que l'avion par kilomètre parcouru par passager. Ce vote a fait écho en Belgique, où Groen et le CD&V ont embrayé à travers une résolution visant à investiguer la possibilité de remplacer au maximum les vols de courte distance par des trajets en train. En France, plusieurs député·e·s ont proposé d'interdire les vols intérieurs de courte distance. François Ruffin propose ainsi que soit annulé tout voyage qui pourrait alternativement être fait en train en moins de 2h30 de plus que le vol équivalent ; Delphine Batho propose quant à elle d'interdire les vols vers des endroits qui peuvent être reliés en train en moins de cinq heures.

Disons-le d'emblée, que la suite de l'article ne laisse à ce titre aucune confusion possible : interdire les vols de courte distance est une mesure de bon sens. Toutefois, à ne pas y regarder de trop près, on pourrait se dire : « ça y est, le mouvement est en marche ! ». Or, si l'on analyse les conditions d'énonciation et de réception de ces propositions, il y a de quoi déchanter un peu. C'est que ces mesures, qui sont à la pointe de ce qui se fait de plus radical en matière de mesures écologiques de rupture, font bien pâle figure en comparaison de ce qu'il faudrait réellement faire si l'on avait un début d'ambition d'y faire quelque chose, en matière de climat. À savoir interdire l'avion *tout court*. Or, les débats sur l'interdiction des vols courts et autres discussions sur la fiscalité du kérosène nous rappellent tristement que nous en sommes bien loin.

Le cas de l'avion n'est certainement pas anecdotique. S'il mérite que l'on s'y intéresse en soi, le propos montre une réalité qui dépasse l'avion. Celle d'une société qui reconnaît qu'il faudrait réduire nos émissions nettes de CO₂ à néant en 30 ans, mais qui n'envisage des changements de modes de vie qu'à la marge. La question de l'avion représente un éloquent condensé de ce problème.

« Quand il y a moyen de faire autrement »

Interdire l'avion... *quand il y a moyen de faire autrement*. C'est ainsi que se posent les termes du débat sur l'interdiction des vols. Et tout est dit, ou presque. C'est en ce sens que les seuls vols attaqués sont ceux de courte distance. C'est-à-dire des distances faisables en train, en car ou en voiture. C'est la frontière de ce qui est acceptable dans le débat public aujourd'hui. Et encore, ce n'est pas gagné d'avance. Car, pour certains, obliger quelqu'un à passer deux heures dans un train plutôt que dans le hall d'un aéroport revient presque à faire une déclaration de guerre aux libertés fondamentales.

Les vols de courte distance, donc. Il faut dire que ce sont de parfaits clients. Un avion consommant beaucoup d'énergie pour le décollage et pour l'atterrissage, les vols de courte distance sont les champions des émissions par kilomètre parcouru. Un vol Bruxelles-Paris émet, au bas mot, deux fois plus de CO₂ par kilomètre parcouru par passager qu'un vol Bruxelles-New York. La magie des chiffres... Celle qui nous ferait louper que Paris est à 300 kilomètres de Bruxelles et New York à 6000. Et que, donc, un avion pour New York consomme toujours dix fois plus qu'un vol pour Paris. Et 200 fois plus, par passager, qu'un train pour Paris. Et infiniment de fois plus qu'une balade dans le parc d'à côté.

Mais, vous comprenez, pour aller à New-York, Tokyo ou Sydney, il n'y a pas « moyen de faire autrement ». Attendons donc tranquillement que l'on invente la téléportation zéro carbone pour oser le débat. En attendant, interdire les vols de courte distance pourrait carrément permettre de faciliter les « liaisons indispensables », en désengorgeant les aéroports, tel qu'avancé par Suzanne Kröger, députée du parti écologiste néerlandais à l'initiative de la proposition de l'interdiction du vol Amsterdam-Bruxelles. On se demande bien quelles sont ces fameuses liaisons « indispensables ». D'une réduction par 20 de nos émissions de voyage (aller voir la tour Eiffel en train plutôt qu'en avion), on est prêt à discuter. Mais d'une réduction par 200 (aller voir la tour Eiffel en train plutôt que la statue de la liberté en avion), non ! Ce genre de choix-là doit rester, eh bien, précisément, un choix !

Un choix pour ceux qui en ont les moyens, bien entendu. C'est-à-dire pour les riches de toutes contrées et pour les classes moyennes occidentales (et, dans une moindre mesure – mais une mesure croissante – les classes moyennes asiatiques). Le réchauffement climatique touchera pourtant bien – et même en premier lieu – les 85% de la population mondiale qui n'ont jamais mis les pieds dans un avion.

Faut-il seulement vraiment argumenter le bienfondé d'une interdiction des vols ? En l'espace d'un seul vol long-courrier, on fait plonger son empreinte carbone aux limites

de ce qui est annuellement soutenable. À moins de passer tout le reste de l'année à rester cloîtré chez soi à manger du chou-fleur produit dans son jardin, les petites vacances sous le soleil des Caraïbes font dépasser irrémédiablement la limite de la neutralité carbone. Il n'y a pas besoin d'avoir un doctorat en physique pour comprendre que l'avion est tout simplement incompatible avec une société post-carbone. Or, une société post-carbone, n'est-ce pas précisément ce vers quoi tout le monde reconnaît aujourd'hui que nous *devons* nous diriger ? Nous ne sommes pourtant pas fondamentalement de mauvaise volonté. Les reportages du dimanche soir sur le dernier café zéro déchet qui a ouvert pas loin de chez nous ou sur cette entreprise qui a mis des ruches sur le toit de son bâtiment nous inspirent. On agit même. « *Il faut bien entendu faire des efforts. J'achète mon panier bio au producteur du coin, je ne prends plus de bain et j'ai posé des panneaux solaires sur mon toit. Mais renoncer à mon petit trip en Malaisie, ça, je ne peux pas, j'ai trop besoin de m'imprégner d'autres cultures...* » Parole de bobo ! Le problème, c'est que, dans cette histoire, tout est question d'ordres de grandeur. Et, en la matière, l'avion fait exploser la balance.

Interdire l'avion n'a pas seulement l'avantage d'être une mesure qui a un réel impact sur nos émissions. C'est également une mesure *relativement* indolore et facile à mettre en place. Imaginez interdire la voiture. L'économie serait paralysée en moins de deux heures. Mais l'avion ? 75% des vols sont d'ordre touristique ou assimilé. Les pertes d'emploi du secteur seraient compensées par une réallocation dans d'autres secteurs. Une fois que les contrôleurs du *check-in* de Charleroi auront troqué leur casquette *Ryanair* contre un képi *SNCB*, les effets d'une telle réforme ne se mesureront-ils pas au fait de voir les classes moyennes aisées passer leur weekend du 1^{er} mai en Ardenne plutôt qu'en city trip à Lisbonne ? Les vols liés au transport de marchandises ne semblent pas plus indispensables. Que transportent donc nos avions cargos qui ne pourrait être importé autrement (ou pas importé du tout) ? Des biens d'un volume réduit mais de forte valeur. Imaginez donc un peu la souffrance qu'entraînerait l'interdiction du *fret* aérien : celle de ne plus pouvoir acheter de fleurs cueillies au Kenya ou de devoir attendre quelques jours de plus la livraison du dernier iPhone !

« Indolore » ? « Facile à mettre en place » ? Nuançons. L'idée n'est certainement pas de nier les difficultés associées à ce genre de mesure, en s'en tirant avec deux ou trois formules péremptoires. Bien entendu, démanteler un secteur ne se fait pas sans frictions. Bien entendu, les réagencements dans l'emploi ne se limiteraient pas aux aéroports. Bien entendu, le transport aérien est difficile à réguler à un niveau national. Bien entendu, tuer le tourisme occidental peut asphyxier des pays qui – trompés par les promesses de l'économie mondialisée – ont vu dans leurs beaux paysages un « avantage comparatif » dans lequel se spécialiser. Etc. Précisons dès lors deux choses. Premièrement, cette contribution n'a pas pour but de discuter des nombreuses

modalités pratiques qui entoureraient *nécessairement* une telle mesure. Limitons-nous à dire que, oui, il y aurait un paquet de choses à régler. Mais que, non, ce n'est pas insurmontable. Deuxièmement, « indolore » ou « facile » doivent bien être compris de manière *relative*. C'est-à-dire en comparaison des bousclements matériels bien réels de la myriade d'autres changements de modes de vie requis pour faire s'effondrer nos émissions. Révolutionner nos systèmes de production, de distribution et de consommation alimentaires, par exemple, ou nos techniques de construction, voilà des changements qui peuvent difficilement s'opérer d'un coup de plume. Mais l'avion ? Si l'on avait à cœur de joindre l'acte à la parole en matière de bonnes intentions pour le climat, ne peut-on pas convenir qu'une interdiction de l'avion serait, au vu de l'urgence climatique, la première mesure à prendre, et très vite ?

C'est sans compter le régime culturel dans lequel nous vivons, qui façonne nos représentations et, dès lors, ce qui nous semble socialement acceptable ou non. Un ordre culturel libéral qui défend de façon myope la liberté individuelle. Liberté d'aller se bronzer la pilule aux Canaries en hiver ou d'aller rendre visite au petit dernier que l'on n'a pas vu depuis trois mois parce qu'il se balade sac au dos du côté du Machu Pichu. Ce qui a été rendu possible par un accès de plus en plus bon marché aux ressources fossiles – celles que l'on doit arrêter de cramer si l'on ne souhaite pas vivre dans un four avant la fin du siècle – et démocratisé par une croissance économique qui repose entièrement sur ces mêmes ressources fossiles, ne doit pas nous être enlevé. Ce qui est accessible doit être autorisé. Ce qui est interdit, c'est d'interdire. Pourtant, à bien y regarder, on interdit plein de choses. Il se trouve peu de défenseurs de l'autorisation à porter des armes à feu en Europe, par exemple. N'est-il pas banal de considérer que le fait que ce ne soit pas le cas aux États-Unis est une question *culturelle* ? Pourtant, alors que, fusillade après fusillade, on s'offusque de leur inaction, les Américains, eux, parlent de restriction des libertés individuelles.

Défendre une interdiction de l'avion est quelque chose de difficilement audible. Essayez, vous verrez. Ce genre de proposition vous fait vite passer pour un écolo radicalisé de première espèce aux dîners de famille ou aux pauses café. Les plus libéraux vous accuseront bien entendu de vouloir pratiquer une « écologie punitive ». Quant aux cercles d'autoproclamés « convaincus », ils n'en penseront souvent pas moins. Mais est-ce forcément dû à un manque d'ambition écologique ou à l'expression de représentations culturelles libérales ? Analysons quelques arguments régulièrement évoqués. En commençant par le plus absurde.

Faire voler des avions propres

Plutôt qu'interdire les avions, rendons les propres. Cette idée de génie est bien sûr insufflée par le secteur lui-même. Selon une tactique bien connue des industries en tout genre quand une réalité les menace : lorsque le problème ne peut plus être nié, faire mine que l'on va le régler soi-même.

Inutile de préciser que l'avion vert n'existe pas. N'en déplaise à un certain imaginaire collectif qui veut que, au 21^{ème} siècle, tout problème peut se régler par la technique. Un imaginaire nourri de reportages télé gavés de notion de progrès, tels que ceux de la saga *Solar Impulse*, qui laissent malicieusement s'installer l'idée qu'on fera un jour voler des charters à la force des rayons du soleil. Cas bien classique de *wishful thinking* qui permet de se rassurer tout en n'interrogeant en rien nos modes de consommation. « Ne nous inquiétons pas, nos ingénieurs travaillent ! » Des progrès techniques ont bien eu lieu : amélioration drastique des rendements énergétiques des avions, optimisation des routes empruntées, de la gestion du trafic, du remplissage des avions... Si bien qu'il ne faut plus trop rien attendre de significatif des améliorations d'ordre technique dans le futur : les marges de progression sont épuisées. Dans le même temps, le poids de l'aviation dans les émissions mondiales n'a pourtant fait qu'augmenter, tiré par une croissance impressionnante du trafic aérien, **qui double de volume tous les 15 ans**. Divisez par deux les émissions de CO₂ au kilomètre... si, sur la même période, vous triplez le nombre d'avions, vous n'avez pas vraiment réglé le problème.

La solution est dès lors toute trouvée : la « compensation ». L'avion pollue ? Plus si, dans le même temps qu'on fait voler des avions, on s'applique à planter des arbres. Le voilà donc l'avion vert : il vole à la plus belle des énergies renouvelables, la photosynthèse. La belle affaire ! L'Organisation internationale de l'aviation civile prend des engagements à cet égard : elle promet la « neutralité carbone à partir de 2020 ». Entendre par là (les termes peuvent être trompeurs) : « À partir de 2020, on arrête de polluer chaque année plus. Chaque année on polluera juste comme on a pollué en 2020. » Pour l'instant disponible sur base volontaire, l'option *compensation carbone* proposée par les compagnies aériennes montre surtout que ces dernières se soucient de la santé psychologique de leurs clients. Pour à peine quelques euros en plus, on peut donc s'acheter une bonne conscience et régler ses problèmes de dissonance cognitive.

Les systèmes de compensation carbone pourraient pourtant bien aggraver le problème plutôt que le régler. D'une part, gare aux effets d'aubaine : un arbre qui aurait de toute façon été planté est maintenant étiqueté « arbre compensation

carbone », et cela n'a rien changé pour le climat. Gare, d'autre part, aux effets de déplacement de problème : puisqu'on replante des arbres ici, on déforestera plutôt là-bas. Enfin, et surtout, ces mécanismes fonctionnent selon un principe de dette vis-à-vis de la planète. La dette d'un vol se compte en carbone. Elle est remboursée sur plusieurs centaines d'années, via la captation de CO₂ par les arbres plantés. Mais qui peut garantir qu'on ne va pas faire défaut sur la dette ? On n'est pas en mesure de garantir que les forêts plantées vont bien durer. Pouvait-on raisonnablement attendre quelque chose d'autre de notre société capitaliste que de réinventer la consommation à crédit, et de la faire passer pour une idée révolutionnaire ? Si un ami criblé de dettes, qu'il ne rembourse pas, vous demande de vous prêter de l'argent pour s'acheter quelque chose d'inutile, tout en vous promettant que, cette fois, il remboursera... ne vous lui conseilleriez-vous pas de renoncer à l'achat futile et de veiller à d'abord rembourser l'énorme dette contractée ? Le meilleur moyen de ne pas augmenter le CO₂ dans l'atmosphère, c'est de ne pas l'émettre ! Planter des arbres est une très bonne idée. Aux dernières nouvelles, il faudrait même couvrir 900 millions d'hectares (300 fois la Belgique) pour aider à réguler le climat. Pas besoin de se rajouter du travail !

Plutôt qu'interdire, inciter. Le cas de la fiscalité.

« Moi je veux bien, mais alors il faut baisser le prix des trains ! »

L'absurdité des vols de courte distance prend tout son sens lorsque l'on se penche sur le prix des billets. L'avion n'est pas seulement moins long. Il est également beaucoup moins cher. Rejoindre Bordeaux depuis Bruxelles vous coûtera à peine 17€ via une société aérienne low cost ; le même trajet en train vous en coûtera 90€. L'argument est tout trouvé : ce sont les autres moyens de transports qui sont trop chers ! Si l'on veut réduire le poids du transport par les airs, faudrait-il donc prioritairement s'atteler à faire chuter le prix des alternatives, trains en tête ?

Derrière ce genre de revendications, on retrouve en réalité la même logique que celle exposée précédemment : nous sommes prêts à remettre en question une série de choses... mais pas celle de notre droit à nous déplacer où bon nous semble, quand bon nous semble, et à des prix accessibles ! Or, une société soutenable est avant tout une société où l'on se déplace beaucoup moins. Beaucoup moins loin et beaucoup moins souvent. À ce titre, réduire de manière significative le prix des transports – quels qu'ils soient – n'est certainement pas une bonne idée. Ce qui n'empêche toutefois pas de souhaiter que l'on réinvestisse dans la capacité ferroviaire, délaissée dans le contexte de l'avion-roi (redévelopper les offres de train de nuit par exemple).

Si, plutôt qu'*interdire*, on souhaite *inciter* à travers des mesures fiscales, il faudrait plutôt se pencher sur une augmentation drastique des prix des billets d'avion, pas sur une diminution des prix des trains, des cars ou – pourquoi pas, tant que nous y sommes – de la voiture. Ce qui ne va pas sans poser d'autres questions...

« *Taxons plutôt le kérosène !* »

Les prix dérisoires des billets d'avion s'expliquent par les règles fiscales complètement hallucinantes qui encadrent le secteur. Pas de taxes sur le kérosène, en vertu de la Convention de Chicago. Quant aux billets d'avion, ils ne sont pas soumis à la TVA, en vertu d'une directive européenne ! Pas étonnant que, alors que faire le plein du véhicule qui les amène au boulot menace de plus en plus leurs fins de mois, les gilets jaunes aient fait de la taxation du kérosène une revendication hautement symbolique. C'est que ce ne sont pas les classes populaires qui prennent l'avion, mais bien les classes moyennes. Non pas que le prix de l'avion soit rédhitoire, mais, pour prendre l'avion, il faut pouvoir se payer des vacances. À ce titre, le régime fiscal accommodant – c'est un euphémisme – appliqué au secteur aérien s'apparente à une politique antiredistributive de première classe, qui sert à financer l'injonction à la mobilité qui s'est emparée des classes moyennes occidentales.

La question du régime fiscal de l'aérien s'est toutefois, elle aussi, progressivement imposée dans le débat public. Qui dit accords internationaux dit marges d'action limitées. La Belgique s'est récemment jointe à une proposition des Pays-Bas pour que l'Union européenne mette fin à son régime de paradis fiscal de l'avion et se mette à appliquer une fiscalité écologique au secteur. La commission européenne a récemment sorti une étude qui montre que taxer le kérosène à hauteur de 0,33€ par litre réduirait de 11% les émissions de CO2 du secteur et n'aurait en réalité pas d'impact négatif sur l'emploi en Europe, par effet de vases communicants (la perte d'emplois dans un secteur est compensée par la création d'emplois dans un autre).

Alors, plutôt que réduire le prix du train, augmenter celui de l'avion ? Histoire d'agir sans interdire. Après tout, les économistes ne nous apprennent-ils pas que le meilleur moyen de contrer une externalité négative est de la taxer, plutôt que de l'interdire ? CQFD ? Pas si vite.

Premièrement, une fois de plus, on est ici dans des mesures qui manquent clairement d'ambition. Une fois de plus, on travaille à la marge. Gagner quelques pourcents de pourcents, voilà le summum de notre ambition écologique. Or, pour lutter efficacement contre une externalité en la taxant, encore faut-il que la taxe en question soit proportionnée à l'effet négatif de l'externalité. Le montant de la taxe doit permettre de « réparer » l'externalité. Or, bien malin celui qui pourra estimer

correctement les coûts cachés d'une tonne de CO₂ en plus dans l'atmosphère. Dans les 0,33€ par litre de la Commission européenne, que compte-t-on exactement ? Des réserves pour accueillir les millions de réfugiés climatiques ? Ou pour reconstruire les villes dévastées par les ouragans ? De quoi financer des usines de dessalement d'eau de mer pour quand les glaciers auront tous fondu ? Ou compenser les mauvaises récoltes agricoles pour cause d'aléa climatique ? En l'état, tout ce qu'on sait, c'est que nous n'avons pas intérêt à dépasser les +1,5°C de réchauffement par rapport à l'ère préindustrielle, que, pour cela, il faut diviser nos émissions par deux d'ici 2030 et atteindre la neutralité carbone d'ici 2050... et que c'est mal embarqué ! Dans ce contexte, le prix du carbone ne sera jamais assez cher. Il suffit de regarder l'efficacité de la tarification carbone européenne pour s'en convaincre. Dès lors, quelle autre solution que de s'attaquer de front aux émissions les moins nécessaires et les plus faciles à contrer ? Bien entendu, à ce régime, on pourrait tout aussi bien imaginer des taxes *réellement* rédhibitoires en ce qui concerne l'avion. Ce qui nous amène à la seconde bonne raison de ne pas vouloir régler le problème par la fiscalité.

Taxer l'avion – et si possible le taxer franchement – est une mesure absolument anti-sociale. Il faut réduire le trafic aérien ? Réservez ce mode de transport aux riches ! Mais l'avion n'est-il pas déjà une affaire de nantis ? Assurément, mais pas autant qu'il ne l'était autrefois. Taxons un peu et nous passerons d'un privilège de classe moyenne à un privilège de classes moyennes aisées. Taxons beaucoup, et seuls les très aisés s'envoleront encore. Quand la théorie économique prône la taxe comme moyen efficient de lever l'externalité, elle le fait, comme à son habitude, sans intégrer les inégalités sociales dans l'équation. On raisonne comme si les « agents économiques » jouissaient, au départ, des mêmes situations patrimoniales et de revenu. Certains préfèrent prendre l'avion, d'autres aller au restaurant. Chacun est libre de ses choix de consommation et maximise son bien-être en alignant ses choix sur ses préférences. L'avion pollue plus que les plaisirs gastronomiques ? Renchérissons-le, pour que ne prennent l'avion que ceux qui préfèrent *vraiment fort* prendre l'avion plutôt qu'aller au restaurant. Les théories économiques ne disent pas : certains font ceci ou cela parce qu'ils ne savent plus quoi faire de leur argent, d'autres ne le font pas parce qu'ils doivent penser à manger et à acheter des vêtements à leurs enfants. Une augmentation drastique du prix des billets reviendrait avant tout à refaire de l'avion ce qu'il était il n'y a encore pas si longtemps, un signe de distinction sociale. Le retour à l'avion cher et marque de luxe est, certes, une manière de s'emparer du problème. Mais est-ce celle dont nous voulons ? Aucun politicien ne serait assez fou pour s'engager sur cette pente glissante. Alors, la solution est évidente : gardons l'avion accessible ! Tout au plus, rendons-le un tout petit peu moins accessible, histoire de tout de même se garantir quelque crédit symbolique sur le dos de la cause écologique. Dans les discours ronflants sur la lutte contre le réchauffement climatique, on entend parfois qu'on est « tous dans le même bateau », qu'il faudra que « tout le monde fasse

des efforts ». Et c'est vrai : si nous devons vivre dans un monde plus sobre en énergie – et donc plus sobre tout court ! –, le meilleur moyen de garder un peu de cohésion sociale est de mettre de l'équité dans la sobriété. Interdire l'avion est une mesure qui touche d'abord les mieux installés. Si nous sommes « tous dans le même bateau », ne serait-ce pas un pas symbolique intéressant ?

Interdire l'avion ou arrêter de prendre l'avion ?

Faut-il « arrêter de prendre l'avion » ? Quand il s'agit d'en finir avec l'avion tout court, c'est ainsi que la question est le plus fréquemment posée. Des médias les moins critiques (« Arrêter de prendre l'avion : un choix épicurien et moderne », *Metro*, 3 septembre 2019) aux plus critiques (« Faut-il arrêter de prendre l'avion », *Alternatives économiques*, Juin 2019) en passant bien entendu par les plus *mainstream* (« Lutte pour le climat : faut-il arrêter de prendre l'avion ? », *Débats Première (RTBF)*, 14 décembre 2018). On ne titre jamais « interdire l'avion ». Toujours « arrêter de prendre l'avion ». Cela peut paraître anecdotique, mais cela montre une tendance systématique à présenter le débat dans les termes du *choix individuel*. En décembre 2018, l'ex-rapporteur spécial de l'ONU Olivier De Schutter signait par exemple, dans les colonnes de *La Libre Belgique*, une carte blanche intitulée : « J'ai cinquante ans et voici pourquoi je ne prendrai plus jamais l'avion... ». En Suède, un nouveau mot s'est invité au dictionnaire : *Flygskam*. Traduction ? La « honte de prendre l'avion ». Mais, en faisant de l'avion une question d'éthique individuelle, ne participe-t-on pas à dépolitiser le débat ?

Ne pas prendre l'avion comme sommet de la pyramide de la conscience écologique. Une fois que tout le monde aura gravi la pyramide, on sera sauvé. Notre seule manière de nous opposer aux crimes écologiques est-elle aujourd'hui de, par l'exemple, arrêter de cautionner et espérer que tout le monde nous imite ? N'est-ce pas le signe de notre impuissance ? Cette manière d'envisager le changement écologique est pourtant aujourd'hui bien intégrée. Et l'hégémonie culturelle libérale d'agir comme frein du débat politique. Ainsi, lorsque, au détour d'un verre, on évoque la possibilité d'une interdiction de l'avion, l'idée est bien trop souvent perçue comme une injonction morale. Ce qui est une proposition politique est trop souvent reçu comme une attaque personnelle. Une invitation à se justifier plutôt qu'une invitation à discuter d'un choix de société.

L'intention de cette analyse n'est certainement pas d'accabler les personnes qui prennent l'avion. Stigmatiser, c'est jouer la carte de l'*éthique individuelle*. Proposer d'interdire l'avion, c'est l'exact contraire : c'est jouer la carte de l'*éthique collective*. Ce qui revient à dire que c'est une question *politique* plutôt qu'une question *morale*.

Il y a aujourd'hui trop de raisons qui poussent à, individuellement, ne pas vouloir se passer de l'avion. À commencer par le fait que le voisin a encore moins de bonnes raisons de le prendre que nous. Et si tous les voisins font comme notre voisin, on pourrait bien à terme vouloir faire comme eux aussi si l'on veut encore avoir des choses à partager avec eux au barbecue du quartier. À l'extrême, on peut même prendre l'avion tout en considérant qu'il faudrait l'interdire. C'est susceptible de vous rendre un peu schizophrène et ce n'est sans doute pas le meilleur atout de communication si vous tenez à réellement défendre une interdiction, mais pourquoi pas. La loi est précisément là pour sanctionner une norme que l'on s'est collectivement donnée, en empêchant les déviations individuelles vis-à-vis de celle-ci.

Ne nous faisons pas mal comprendre : le choix individuel de ne pas prendre l'avion n'est pas inutile. Utile, il l'est. À condition de ne pas s'y arrêter. De n'en faire ni un choix confessionnel, ni un programme moral. Mais bien une invitation au changement des règles du jeu. Dans sa carte blanche, Olivier De Schutter souligne : « *Pour qu'une norme sociale change – nous enseignent les sociologues –, il n'est pas nécessaire que 50 % de la population modifie ses comportements : il suffit d'une minorité décidée, représentant environ un quart des membres de la communauté, qui indique la voie à suivre.* » À condition que les 25% soient quand même suffisamment convaincus qu'il faudrait obliger tout le monde à faire comme eux... Si l'on veut qu'une norme sociale se modifie et soit sanctionnée par la loi, il faut pouvoir créer des rapports de force favorables. Il s'agit de créer une masse critique qui rend l'action politique possible. Et, à cet égard, il est vrai qu'un peu de *Flygskam* peut sans doute aider. Mais, dans tous les cas, préférons l'ordre politique à l'ordre moral. Préférons des institutions écologiques à une religion écologique.

Trop peu, trop tard : la règle d'or

Interdire l'avion n'est pas une mesure politique fondamentalement inaccessible. On peut même suggérer que, en la matière, les mentalités changent plutôt vite. Mais le changement, ça prend du temps ! C'est normal. Combien de temps faut-il compter pour que la mesure d'action climatique significative la plus évidente, la moins douloureuse, la plus facile à mettre en place soit mûre ? Cinq ans ? Cinq ans, ça passe très vite. On n'a pas encore passé le premier stade de la mise à l'agenda. Stade après lequel il faudrait se farcir les actions de lobbying du secteur, les manifestations des récalcitrants et la tonne d'objections sur les modalités pratiques qui feraient passer une colline pour une montagne. Alors, dix ans, quinze ans, trente ans ? C'est précisément là que la question fait mal. Car elle se heurte au régime temporel particulier de l'urgence climatique. Chaque rapport du GIEC qui sort nous alerte qu'il

est tard mais qu'on peut encore agir. Réduire de moitié nos émissions de CO2 en dix ans, les anéantir en trente ans. Mais le peut-on vraiment ? Le cas de l'avion ici analysé n'est-il pas finalement le signe que, en la matière, on en fait toujours beaucoup trop peu et toujours beaucoup trop tard ? L'avion est un cas d'école, tant il représente un condensé du problème. Mais le propos est extensible. Les mentalités évoluent. Il est des choix qui ne vous font plus tant passer pour un marginal. Construisez votre maison en terre et en paille ou cultivez des légumes en recourant à des pratiques maraîchères oubliées, vous serez peut-être même gratifié d'un reportage *feel good* dans la séquence « Demain » des JT du soir (celle qui a lieu après les vrais sujets d'actualité). Mais il ne nous vient pas à l'idée de discuter d'interdire le béton (le ciment compte pour 13% des émissions mondiales de CO2) ou d'entraver sérieusement l'agrobusiness. L'*écologie punitive* ne trouve pas d'équivalent à connotation positive. Les plis de la société thermo-industrielle dans laquelle nous vivons sont trop profonds. On se heurte de plein fouet à l'inertie d'un système, qui colle mal avec le degré d'urgence requis. Inertie d'un système économique bien sûr (il faut alimenter la machine), inertie d'une organisation économique (une réorganisation des secteurs, c'est compliqué), inertie matérialiste (vivre avec moins de richesses, on n'en veut pas), inertie des habitudes (liée à la précédente), inertie des croyances et représentations (la liberté individuelle ne doit pas être entravée, on s'en sortira par la technologie...), etc.

En plus de s'attaquer à l'avion, cette modeste contribution commet donc le crime de ne pas céder à l'injonction généralisée à l'optimisme béat : un bon apport est un apport porteur d'espoir. C'est que l'espoir, on peine un peu à le trouver lorsque, à l'analyse, on conclut que l'on pratique le goutte à goutte là où il faudrait sortir le kärcher. « The American way of life is not negotiable. » George Bush fut vertement critiqué pour cette phrase. Mais en quoi sommes-nous si différents ? N'a-t-il finalement pas énoncé tout haut ce que nos sociétés font tout bas ?

Vous avez aimé l'apéro ? Nous vous invitons à dîner !

Pourquoi cette analyse maintenant ? Le cas de l'avion est emblématique d'une transition écologique qui n'arrive pas. Une fois passés les beaux discours et les effets d'annonce, la réalité des chiffres nous rappelle que nous ne sommes pas du tout engagés sur le bon chemin pour décarboner nos économies. Mais qu'est-ce qui bloque au juste ? Quels verrous faudrait-il faire sauter ? Dans le cadre de notre étude annuelle, nous nous penchons cette année sur les *verrous économiques de la transition*. Qu'entend-on par transition ? Quels liens peut-on faire entre croissance économique, consommation de ressources fossiles et réchauffement climatique ? Pourquoi les règles économiques avec lesquelles nous jouons sont-elles si mal adaptées aux exigences d'une réelle transition ? Et comment donner sens à nos alternatives économiques dans un bateau qui coule ? Voilà quelques questions sur lesquelles notre étude se penchera plus en profondeur.

Cette analyse est un apéritif. Le plat de résistance arrive d'ici la fin d'année !

Quelques sources de presse sur lesquelles s'appuie cet article

- Laure Noualhat, « Interview : "Compenser, c'est aussi penser qu'on peut ne rien changer" », *Libération*, 31 octobre 2006, disponible sur frama.link/m5KYJgdr.
- Jean-Marc Jancovici, « Faut-il souhaiter la croissance du trafic aérien ? », *Jancovici.com*, 1^{er} septembre 2012, disponible sur frama.link/qcr0T8dA.
- « Plus 1,5°C dès 2030: le Giec appelle à des transformations rapides et sans précédent », *Le Soir*, 8 octobre 2018, disponible sur Aurélie Delmas, « Compenser ses voyages en avion, une fausse solution ? », *Libération*, 20 octobre 2018, disponible sur frama.link/6Eq37wpb.
- « Fiscalité écologique : à quand une taxe kérosène comme en Suède ? », *Détours*, 5 décembre 2018, disponible sur frama.link/BtnRGmD6.
- Olivier De Schutter, « J'ai cinquante ans et voici pourquoi je ne prendrai plus jamais l'avion... », *La Libre Belgique*, 7 décembre 2018, disponible sur frama.link/d6JuQ38f.
- « Lutte pour le climat : faut-il arrêter de prendre l'avion ? », *Débats Première*, RTBF, 14 décembre 2018, consultable sur frama.link/qm64fVF3.
- Olivier Monod, « Un trajet en avion est-il vraiment plus polluant qu'un trajet en voiture ou en train ? », *Libération*, 21 décembre 2018, disponible sur frama.link/h-R5oZfG.
- Julien Goguel, « Nous ne prendrons plus l'avion ! », *Libération*, 11 février 2019, disponible sur frama.link/BLqd91-V.
- Hélène Molinari, « Les Pays-Bas veulent taxer le kérosène et faire payer les voyageurs », *Détours*, 19 février 2019, disponible sur frama.link/BLqd91-V.
- Michel De Muelenaere, « Climat: comment la Belgique veut pousser l'Europe à taxer l'aviation », *Le Soir*, 2 mars 2019, disponible sur frama.link/nc8wYRqa.
- « Les Pays-Bas souhaitent supprimer les vols Bruxelles-Amsterdam », *Le Soir*, 5 mars 2019, disponible sur frama.link/633U3_cS.
- « Le CD&V et Groen veulent remplacer les vols courts par des trajets en train », *Le Soir*, 6 mars 2019, disponible sur frama.link/222A3gDr.
- Sophie Kloetzli, « Le parlement néerlandais veut supprimer les vols Bruxelles-Amsterdam », *Usbek&Rica*, 15 mars 2019, disponible sur frama.link/vc_ZXdbf.
- Paul Chiambaretto, « Trafic aérien mondial, une croissance fulgurante pas prête de s'arrêter », *The conversation*, 8 mai 2019, disponible sur frama.link/tW24Z1ap.

- Claudia Cohen, « Aérien: la Commission européenne planche sur une taxe kérosène », *Le Figaro*, 13 mai 2019, disponible sur frama.link/2jaL-Ybu.
- Bernard Padoan, « Taxer le kérosène n'aurait pas d'effet négatif sur l'emploi en Europe », *Le Soir*, 13 mai 2019, disponible sur frama.link/yxs8Zqqw.
- « Quatre-vingt-treize parlementaires défendent les vols domestiques, "une nécessité vitale" », *Le Monde*, 13 mai 2019, disponible sur frama.link/7ncChMNz.
- Michel De Muelenaere, « Les programmes à la loupe: faut-il taxer le kérosène? », *Le Soir*, 23 mai 2019, disponible sur frama.link/suGrg93f.
- Vincent Grimault, « Faut-il arrêter de prendre l'avion ? », *Alternatives économiques*, n°391, juin 2019, accessible sur frama.link/PQzk87XH.
- « Climat: des députés veulent mettre fin à certains vols domestiques trop polluants », *Le Figaro*, 1er juin 2019, disponible sur frama.link/twRbA2EW.
- Noémie Jadoulle, « Maman, j'ai honte de prendre l'avion », *Moustique*, 3 juin 2019, disponible sur frama.link/ukB2bNmF.
- « Planter 1.200 milliards d'arbres pourrait réguler le réchauffement climatique, selon une étude », *Le Soir*, 5 juillet 2019, disponible sur frama.link/6JDjOvd.
- Sébastien Paulus, « Arrêter de prendre l'avion : un choix épicurien et moderne », *Metro*, 3 septembre 2019.



SAW-B, Solidarité des Alternatives Wallonnes et Bruxelloises, est une fédération d'entreprises d'économie sociale qui regroupe plus de 120 membres. Ensemble, nous cherchons à faire mouvement pour une alternative économique et sociale.

Les analyses de SAW-B sont des outils de réflexion et de débat. Elles posent un regard critique sur les pratiques et les objectifs des entreprises sociales mais aussi sur notre société, nos modes de consommation, de production. Leur visée est de comprendre les réalités, décoder les enjeux et, collectivement, construire les réponses aux difficultés rencontrées par les alternatives économiques.

Ces textes sont le résultat des interpellations des acteurs de terrain et de nos recherches. Vous pouvez y contribuer : faites-nous part de vos questions, commentaires et propositions en amont ou en aval de ces textes. Si vous le souhaitez, nous sommes à votre disposition pour aborder, au sein de votre entreprise sociale ou de votre collectif citoyen, les thèmes traités dans ces analyses.

N'hésitez pas à nous contacter : info@saw-b.be