

■ Chronique | Universités

Avion, climat et responsabilité individuelle



Axel Gosseries

Philosophe et juriste, chercheur FNRS et professeur à l'UCLouvain
Responsable de la Chaire Hoover d'éthique économique et sociale

► Les politiques structurelles sont certes indispensables pour diminuer l'impact des vols.

► Mais l'action individuelle de particuliers ou d'entreprises garde tout son sens.

La contribution des avions aux émissions mondiales de gaz à effet de serre se situe dans une fourchette allant de 1,4 % (chiffres du Giec pour 2010) à 4,9 % (tenant notamment compte de l'effet "cirrus"). Si nous nous limitons aux vols à usage professionnel, ils sont, en outre, minoritaires. Selon les géographes, en 2010, en Belgique, seuls 7 % des passagers volaient pour motif "affaires" contre 71 % pour raison de loisir. En 2016, Heathrow accueillait 28 % de passagers étrangers pour motif professionnel et 72 % de non-britanniques pour des raisons de loisir. La contribution de l'usage professionnel de l'avion au réchauffement pourrait donc sembler ténue. Faut-il en déduire qu'un individu ou une entreprise se voulant socialement responsable doit cesser de se préoccuper de son usage professionnel de l'avion ?

On peut en douter. Face à l'urgence climatique, toute amélioration est bienvenue, d'autant que le secteur aérien est en forte croissance. De plus, les émissions concernées sont loin d'être négligeables. Selon le Bureau du Plan, l'empreinte carbone d'un Belge liée à sa consommation annuelle s'élevait en 2007 à 16 tonnes d'équivalent CO₂. Un A330 reliant Bruxelles et New York avec 250 passagers à bord consomme 44 tonnes de kérosène pour transporter 25 tonnes (passagers et bagages). Cela signifie 113 tonnes de CO₂ émis. Si l'on double ceci pour l'aller-retour et qu'on divise le tout par 250, on obtient quasi une tonne de CO₂ émis par passager. Certaines estimations (du site www.atmosfair.de) donnent même jusqu'à 3 tonnes de CO₂. C'est colossal si l'on considère que derrière chacune de ces tonnes émises, il y a de vraies victimes.

Dans un article récent, Patrick Loobuyck, sans nier l'impact de l'avion, estime qu'il est absurde d'en appeler à la responsabilité individuelle. Il insiste sur la nécessité de politiques structurelles, estimant la modification individuelle des comportements inapte à faire



JEAN LUC FLEVAL

La fiscalité sur les avions est une priorité, d'autant qu'elle n'a rien d'anti-redistributif, l'usage de l'avion étant le fait des plus nantis.

Prendre les devants pour explorer les alternatives à l'avion peut aider à résoudre les difficultés rencontrées, voire à saisir des opportunités.

la différence, ajoutant à propos d'un voyage récent : "Si je n'avais pas volé vers l'Italie, l'avion y serait quand même arrivé sans moi." L'argument est aussi courant que désarmant. Pourtant, il manque sa cible.

Des politiques structurelles sont certes indispensables. La fiscalité sur les avions est une priorité, d'autant qu'elle n'a rien d'anti-redistributif, l'usage de l'avion étant le fait des plus nantis. De là à dire que l'initiative décentralisée de particuliers ou d'entreprises soit insensée, il y a un pas de trop. Pour trois raisons. D'abord, prendre les devants pour explorer les alternatives à l'avion peut aider à résoudre les difficultés rencontrées, voire à saisir des opportunités. Il se peut que la substitution par le train ou la vidéoconférence

nous fasse gagner en efficacité et/ou soit positive pour notre santé ou pour l'équilibre travail-famille.

Ensuite, l'action individuelle peut être contagieuse. Une figure emblématique annonce qu'elle ne prendra plus l'avion et c'est tout son cercle d'habitues qui se met à envisager de réduire drastiquement son usage de l'avion. La réflexion menée dans l'entreprise sur les vols professionnels peut, elle aussi, avoir un effet de contagion sur les vols "loisir" des employés. Et le cumul de telles initiatives individuelles peut à terme menacer la rentabilité de certains vols.

Enfin, à mesure que les individus modifient leur comportement, ils rendent visible et crédible une alternative. Ils permettent alors de faciliter la mise en place des mesures structurelles. Un législateur sera moins réticent à réguler le secteur aérien si ses citoyens ont déjà cessé de voir l'avion comme un simple autobus.

Voici pourquoi l'action individuelle de particuliers ou d'entreprises garde tout son sens. Elle est pionnière. Elle est contagieuse. Et elle facilite la mise en place de mesures structurelles. Si l'on appelle de nos vœux une régulation digne de ce nom, il ne faut donc pas cesser d'insister sur la responsabilité de chacun d'entre nous. L'avion que nous comptons prendre demain partira sans doute sans nous. Mais il est possible que celui prévu pour après-demain finisse par rester cloué au sol.