

Et vous, qu'en pensez-vous?



Rafael Amoedo,

27 ans, doctorant à l'EPFL

«Je prends toujours le train, j'ai un abonnement général. Je travaille à l'EPFL sur des questions environnementales et je ressens une obligation morale. Je ne prends pas souvent l'avion, sauf pour mon travail quand je dois aller en Chine ou aux États-Unis. La Suisse est très belle, je peux faire du tourisme sans aller très loin. **L'énergie et l'environnement sont les questions les plus importantes de la prochaine décennie.** Il est important que les gens en aient conscience et essaient de changer leurs habitudes.»



Antoaneta Kumanova,

33 ans, psychologue

«C'est compliqué. Quand j'achète mes billets d'avion, c'est pour partir en vacances, et c'est le plaisir qui commande, mon travail ne dépendant pas de ces voyages. Quand je le peux, je fais ces trajets en voiture, mais est-ce moins polluant? **Pour le CO₂, il devrait y avoir des restrictions au niveau mondial** et chacun devrait choisir son mode de transport de manière raisonnable et responsable. Avec cette politique de vols à très bon marché, c'est clair qu'on est tenté. On trouve ainsi une raison à un voyage qui n'en aurait pas eu sinon. On voyage pour voyager.»

L'avion, un bouc émissaire?

*Le Conseil des États qui propose de **taxer les billets d'avion**, Greta Thunberg qui soulève les foules du monde entier, les émissions de CO₂ érigées en péchés capitaux: sale temps pour l'aéronautique.*

Texte: Laurent Nicolet **Photos:** Isabelle Favre

CUT HERE IN EMERGENCY

**Albert Tassoni,**

67 ans, restaurateur

«Je prends le train davantage que l'avion, je me déplace aussi beaucoup à pied ou à vélo et **c'est vrai que je ne vais pas très loin**. Mais avec le CO₂ on est mal pris, c'est vraiment le sujet à traiter, il n'y a qu'à voir la fonte des glaciers.»

Il souffle comme un vent mauvais dans le ciel nuageux de l'aviation. Le réchauffement climatique et Greta Thunberg sont passés par là. Désormais chacun est sommé d'exhiber son bilan carbone. Les Suédois parlent même de «honte de voler». D'oiseau magique, l'avion s'est mué en vilain bouc émissaire. Expert en bilan écologique chez Quantis, une structure basée à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), Sébastien Humbert trouve que ce serait plutôt mérité: «Les gens sous-estiment l'impact de l'avion, on lit parfois que ce moyen de transport représente 3% des émissions à effet de serre, contre 5-6% pour l'informatique, alors qu'en réalité pour un Suisse moyen qui prend l'avion régulièrement, cela ne représente plus 3%, mais 50% de son impact personnel.»

Des trajets aériens, du moins en Europe, qui pourraient être transférés sur le rail, avec des bénéfices immédiats: «Quand on

passé sur le train, on divise au moins par dix les émissions de gaz à effet de serre.» La comparaison entre l'avion et la voiture est moins évidente: «Le point de bascule qui rend la voiture moins polluante est à partir de deux-trois personnes dans le même véhicule, suivant les modèles.»

Les bus longue distance reliant les capitales européennes seraient selon Sébastien Humbert «une bonne chose au niveau écologique quand il s'agit d'une alternative à la voiture ou à l'avion». Ce qui n'est pas toujours le cas: «Une ligne de bus Zurich-Munich existe en parallèle d'une liaison ferroviaire. Le train, plus cher, est rarement plein. Le résultat, c'est qu'on remplace un moyen de transport écologique par un autre qui l'est moins.»

Limiter les vols européens, une solution?

L'entreprise n'est pas gagnée d'avance, estime Vincent Kaufmann, professeur de sociologie

urbaine et d'analyse des mobilités à l'EPFL: «L'avion est devenu un transport de masse à bas coûts et cela a créé une accoutumance.» Passer une fin de semaine à Barcelone, Liverpool ou Bruxelles «fait désormais partie d'un mode de vie. Il va être douloureux de remettre ça en question.»

Surtout que cette aéro-dépendance va au-delà des simples loisirs: «Ce réseau de lignes aériennes a quelque chose de consubstantiel à la libre circulation en Europe. Depuis une quinzaine d'années, on assiste à une explosion de la multi-résidence: on habite plusieurs endroits à la fois.»

Vincent Kaufmann ne croit pas à l'efficacité de la culpabilisation. Il trouve plus approprié et plus positif de travailler sur la mise en évidence «des défauts de l'avion». Chacun a pu faire l'expérience qu'un voyage en avion vers une destination européenne «prend en gros quatre heures, quand on a tout compté». →

En effet, sur un tel périple, «il n'y a pas beaucoup de temps utile, ce sont pratiquement quatre heures à simplement attendre que cela passe». Une situation, selon lui, «de plus en plus mal vécue dans le monde actuel, avec tous les objets connectés que l'on a en poche».

L'avion, à cet égard, supporte mal la comparaison avec le train, «où vous pouvez utiliser votre temps à toutes sortes d'activités». D'où l'importance, si l'on entend «susciter des reports de l'avion vers d'autres moyens, d'offrir des services de haute qualité par exemple dans le domaine ferroviaire». C'est ainsi que le train de nuit serait «quelque chose à réinventer. Il faut qu'il soit confortable. Mais il existe une réelle demande».

Des contradictions du système qui sont aussi des obstacles au changement

Vincent Kaufmann se demande également s'il ne conviendrait pas «d'être un peu plus interventionniste». L'exemple de la ligne TGV Genève-Paris lui semble significatif: «C'est la Suisse qui l'a financée à coup de centaines de millions, mais en même temps, on s'empêche de la rentabiliser en octroyant des concessions sur la même relation à une compagnie *low-cost* qui effectue dix à douze vols par jour.»

De son côté, Laurent Tissot, professeur d'histoire contemporaine à l'Université de Neuchâtel et spécialiste de l'histoire du tourisme, des loisirs et des transports, estime qu'attaquer l'avion, c'est «pointer du doigt un coupable alors que l'on sait qu'il y en a plusieurs, c'est-à-dire aussi les bateaux, les camions, etc. C'est tout le système d'énergie fossile qui génère de la pollution, pas uniquement les avions.»

Pour le spécialiste, la dérégulation de l'aéronautique dans les années 1980 a eu comme conséquence «une mobilité sans précédent. L'avion, réservé jusque-là à une frange aisée de la population, est maintenant devenu un genre d'autobus et cela a porté le nombre de passagers à des sommets impressionnants.»

Au point d'avoir peut-être atteint «un seuil limite»: «Le système ne marche-t-il pas sur la tête, avec des compagnies qui offrent des prix au-dessous de tout, traitent leurs passagers comme du bétail et en pratiquant également une politique des salaires souvent indécente?» Selon lui, les élections qui voient triompher les écologistes, mais surtout les manifestations de jeunes à travers le monde entier sont autant d'indices d'un même malaise: «Plutôt que de les ignorer, et de ricaner en se disant qu'ils passent par leur phase de puberté, il faudrait plutôt les écouter et repenser notre façon de bouger.»



«Il faut des alternatives de haute qualité, par exemple des trains de nuit confortables»

Vincent Kaufmann,
professeur
de sociologie urbaine



«L'avion est devenu une sorte d'autobus»

Laurent Tissot,
professeur d'histoire
contemporaine



Les positions des conseillers nationaux Lisa Mazzone (Les Verts, Genève) et Roger Köppel (UDC, Zurich) sur la question sont diamétralement opposées.

La bataille politique

La discussion de la loi sur le CO₂ au Conseil des États a montré qu'il n'y avait désormais plus que l'Union démocratique du centre (UDC) pour s'opposer à l'idée d'une taxe sur les billets d'avion. «Parce que cela n'apporte absolument rien au climat et à nos glaciers, mais rend la mobilité plus onéreuse. Tout en étant une mesure anti-sociale qui punit le plus durement les personnes à bas revenus. Comme au Moyen Âge, lorsque seuls les rois et les nobles avaient accès à la mobilité, seuls les riches et les super-riches pourront voyager», explique le conseiller national UDC Roger Köppel.

Cet avis n'est pas partagé par sa collègue verte Lisa Mazzone:

«Le trafic aérien jouit de privilèges qui se justifient d'autant moins si l'on considère son impact sur le climat.» Dans le viseur de l'élu, «des vols autant exemptés de TVA que de taxes sur le carburant. On peut donc parler de subventionnement indirect, qui a dopé artificiellement la demande en permettant des prix biaisés et défiant le bon sens.»

Roger Köppel vole volontiers au secours des compagnies, y compris les *low-cost*: «Le temps, c'est de l'argent. Faudra-t-il bientôt renoncer à la voiture et revenir aux chevaux?» Pour lui, des concepts comme «la honte de voler» ou «l'urgence climatique» sont «destructeurs pour le tourisme suisse, l'économie et l'emploi. Et surtout dévastateurs pour les pays du tiers-monde.»

Lisa Mazzone n'en démord pas et plaide «pour une discussion

au niveau international visant à obtenir une taxation du kérosène. En attendant, une taxe sur les billets d'avion serait la bonne solution, avec d'autres mesures, comme interdire les vols intérieurs. Zurich n'est-elle pas la sixième destination de l'aéroport de Genève?» Des mesures qui se justifieraient en regard «des coûts générés par le trafic aérien et à la charge de la collectivité, comme ceux liés à la santé, au bruit et à la pollution de l'air.»

Roger Köppel, lui, en veut au Parti radical de s'être rallié «sous la pression de la vague verte Greta» à l'idée d'une taxe sur les vols, «renonçant ainsi aux valeurs fondamentales d'une société libérale». Selon lui, l'affaire est en train de tourner à la crise religieuse: «Pour ces nouveaux prédicateurs, le climat est l'absolu, comme Dieu l'est pour les croyants. Les grands prêtres de ce culte sacrifient notre liberté, notre prospérité, notre autodétermination et l'avenir de nos enfants sur l'autel de leur fondamentalisme.»

Lisa Mazzone ne croit pas qu'une réduction du trafic aérien

pénaliserait l'économie: «De nos jours, seul un tiers des vols sont des vols d'affaires, c'est-à-dire liés à des activités économiques ou à la Genève internationale.» Elle note aussi qu'avec «80% de destinations européennes, nous avons un vrai potentiel de réduction». Ces réductions seraient à long terme bénéfiques à une économie «qui va souffrir de plus en plus des effets du réchauffement climatique». →

«Revenir à un débat moins émotionnel»

Stéphane Garelli, économiste, professeur à l'International Institute for Management Development (IMD) et à la Faculté des hautes études commerciales de l'Université de Lausanne (HEC)

A-t-on raison de faire de l'avion un bouc émissaire? Non, c'est une réponse inadéquate au problème. L'impact du trafic aérien sur le climat peut certes être résolu en partie par des mesures gouvernementales, des lois et quelques changements d'attitude, mais surtout par la technologie. Je ne vois pas en quoi taxer un billet d'avion rendra l'avion moins polluant. C'est même assez hypocrite: un avion qui décolle de la Suisse vers Singapour sera à l'étranger déjà dix minutes après le décollage. Il polluera à l'étranger, mais la taxe sera versée en Suisse.

Mais cela pourrait avoir le mérite de diminuer le trafic...

Non, le tourisme mondial augmente à peu près de 6% par an. Tous les aéroports prévoient une extension du trafic. Il est incontestable que les gens continueront à voyager. Il s'agit pour le moment surtout d'une préoccupation de pays riches. Tout le reste du monde veut voyager et être mobile. Il y a environ 40 millions de touristes chinois et plus de vingt compagnies aériennes chinoises proposent des destinations entre la Chine et le reste du monde.



«Tous les moyens de transport posent problème, pas que l'avion»

Stéphane Garelli, économiste

Après, il y aura les Indiens, les Brésiliens, etc. On ne pourra pas dire à ces gens de ne pas prendre l'avion. Si on veut vraiment œuvrer pour le climat, il faut, je l'ai dit, surtout travailler sur des solutions technologiques.

Et ce n'est pas le cas?

Actuellement, sur 1,2 milliard de francs annuels redistribués par la taxe sur le CO₂, seuls 25 millions alimentent le fonds de la recherche, alors que cela devrait être un programme international. Il est incroyable qu'on puisse envoyer des gens sur la Lune et des sondes sur Mars, mais que le seul moyen de résoudre la pollution des avions serait de les taxer. Au XIX^e siècle, il y avait beaucoup d'accidents de train. On n'a pas résolu le problème en taxant les gens ou en leur disant de continuer à prendre des diligences, mais au travers de la technologie. De nos jours, le train est probablement le moyen de transport le plus sûr.

Les compagnies aériennes privilégiées, elles, le système des compensations plutôt que les taxes, comme le système international Corsia, sous le contrôle de l'ONU.

Je pense que c'est un bon système, mais il est purement financier: on achète le droit de polluer, mais l'impact climatique demeure. Tous les moyens de transport posent problème, pas que l'avion. Pour que les trains roulent, il a fallu d'abord installer des rails, creuser des tunnels, construire des ponts... Une pollution absorbée par nos parents et nos grands-parents. La construction d'un chemin de fer à travers l'Amazonie aurait sans doute un impact bien plus grand sur le climat que passer au-dessus avec des avions.

Que vous inspire le phénomène Greta Thunberg?

On joue sur la culpabilité des gens et cela me dérange. Dire, comme Greta, «Vous massacrez la planète», faire honte aux chefs d'entreprise et aux politiciens n'aide en rien à résoudre le problème. Il faudrait plutôt sensibiliser les gens au fait que la solution sera technologique, la nécessité d'avoir des grands programmes de recherche avec des objectifs comme trouver du fioul plus propre. Bref, revenir à un débat moins émotionnel avec plus de solutions concrètes et moins de culpabilisation. **MM**

Publicité

20% de réduction.

20%

Toutes les colorations Schwarzkopf et Syoss p. ex. Syoss Mascara, nuance noir, 1 produit, 10.30 au lieu de 12.90, valable jusqu'au 18.11.2019

En vente dans les plus grands magasins Migros.

SUR TOUTES LES COLORATIONS SCHWARZKOPF ET SYOSS, OFFRES VALABLES DU 5.11 AU 18.11.2019, JUSQU'À ÉPUISEMENT DU STOCK




MIGROS

M comme Meilleur.