

10/07/2018



Le mouvement fly less

Mars 2018

Javier Caletrio

Si les voix sont nombreuses et diverses pour défendre à grand bruit les vertus d'une vie sans voiture, du vélo et de la marche, rares sont celles qui nous incitent à repenser nos habitudes en matière de voyages en avion. Pourtant, depuis plus d'une dizaine d'années, les partisans du fly less sont de plus en plus nombreux. Et alors qu'ils commencent à se faire entendre, ceux qui prônent de limiter les voyages en avion veulent transformer un débat de niche en mouvement redéfinissant la manière dont nous pensons le transport aérien. Qui sont-ils et quels sont leurs messages ?

Le mouvement fly less

Si les voix sont nombreuses et diverses pour défendre à grand bruit les vertus d'une vie sans voiture, du vélo et de la marche, rares sont celles qui nous incitent à repenser nos habitudes en matière de voyages en avion. Pourtant, depuis plus d'une dizaine d'années, les partisans du fly less sont de plus en plus nombreux. Et alors qu'ils commencent à se faire entendre, ceux qui prônent de limiter les voyages en avion veulent transformer un débat de niche en mouvement redéfinissant la manière dont nous pensons le transport aérien. Qui sont-ils et quels sont leurs messages ?

Le mouvement fly less est dynamisé par des citoyens qui ont décidé de réduire leur empreinte carbone en changeant leurs comportements à la maison (recyclage, équipements moins gourmands en énergie, recours limité à l'automobile) mais aussi en dehors de chez eux à travers des activités qui impliquent souvent un déplacement en avion (vacances, conférences professionnelles, réunions). Même si l'on ne connaît pas l'ampleur du mouvement, on sait qu'il rassemble des personnes de différents horizons professionnels, sur tous les continents. Parmi ses partisans les plus notoires, on retrouve l'auteure à succès Naomi Klein, l'écologiste Rob Hopkins, fondateur du mouvement des Villes en transition, et des climatologues tels qu'Alice Larkin et Kevin Anderson au Royaume-Uni ou Peter Kalmus en Californie. Cet article met l'accent sur ces universitaires

pionniers qui ont un jour décidé de prendre moins... voire plus du tout l'avion. Voici leurs principaux arguments :

Le changement climatique est une problématique urgente : On pense souvent que le changement climatique peut être évité grâce à des évolutions technologiques et comportementales progressives visant à limiter la consommation énergétique dans un futur plus ou moins lointain. Or ce qui compte réellement n'est pas l'efficacité énergétique que nous atteindrons en 2080 mais les émissions cumulées de gaz à effet de serre qui peuvent, elles, faire basculer les dynamiques climatiques ¹. Cela signifie que nous avons un « budget carbone » limité si nous voulons réellement que les températures moyennes mondiales restent sous le seuil défini comme étant sans danger. L'enveloppe de ce budget carbone dépend de la probabilité de dépasser le seuil des 1,5 ou 2 degrés qui sépare un changement climatique acceptable d'un changement dangereux ². Le problème réside dans le fait qu'adapter les technologies du quotidien à de nouveaux systèmes énergétiques peut prendre des dizaines d'années. Il n'existe donc aucune alternative à la baisse de la demande ³. Cela exige de modifier nos styles de vie et pour celles et ceux dont l'empreinte carbone est forte, limiter le nombre de leur vol voire cesser tout court de prendre l'avion.

Le changement climatique est une question d'égalité : La notion de budget carbone redéfinit le changement climatique comme un jeu à somme nulle. Plus on émet de carbone, moins on laisse les autres en produire. Les débats sur la réduction des émissions font peser la responsabilité sur les pays. Or de récents rapports signés Oxfam et les économistes français Lucas Chancel et Thomas Piketty sur la production carbone des individus montrent que les 10 % des personnes les plus riches sont responsables de 50 % des émissions de carbone. Le climatologue Kevin Anderson estime que si ces grands voyageurs privilégiés émettaient autant qu'un Européen moyen, les émissions mondiales de carbone seraient d'emblée réduites de 33 % (voir vidéo). Les personnes en situation de pauvreté, qui seront les plus touchées par le changement climatique, sont aussi celles qui émettent le moins de carbone, et celles pour qui une augmentation limitée de la consommation énergétique pourrait nettement améliorer le bien-être. Tout le monde se partage un même gâteau, mais certains prennent des parts bien copieuses tandis que les autres doivent se contenter des miettes.

Voyager en avion n'est pas normal : Dans les sociétés occidentales, le transport aérien fait partie du quotidien des plus riches ou tout du moins est une évidence pour leurs vacances. Il en va de même pour certains milieux professionnels comme les métiers de la recherche. Pourtant, seulement 2 à 3 % de la population mondiale voyage en avion deux années de suite et 95 % des habitants de la planète ne l'ont jamais pris. À l'échelle planétaire, l'avion est le moyen de transport des élites. Même dans certains pays occidentaux, prendre l'avion est le privilège d'une minorité : au Royaume-Uni, 15 % de la population concentre 75 % des vols aériens.

Le prix des voyages en avion est artificiellement bas : 420 nouveaux aéroports, 121 nouvelles pistes, 205 extensions de pistes, 262 nouveaux terminaux et 175 extensions de terminaux sont actuellement en projet ou en construction. L'industrie aéronautique prévoit que le nombre d'avions et de kilomètres par passager doublera dans les 20 prochaines années. Cette croissance est favorisée par l'absence de taxation des carburants et de réglementation sur les émissions carbone – d'ailleurs, le secteur aéronautique est régulièrement absent des négociations internationales sur le climat telles que la COP21. Le modèle du système actuel axé sur le transport aérien de masse est fondé sur des politiques que l'on peut faire évoluer. L'expansion du transport aérien n'est pas une fatalité.

Attention au techno-optimisme : Quoi que puisse en dire le secteur aéronautique, une croissance aussi rapide ne peut être « verte ». Le transport aérien durable n'existe pas. Les innovations en matière d'efficacité des kérosènes, les carburants moins polluants ne suffisent pas à faire de l'avion un mode de transport propre, surtout compte tenu de la rapidité actuelle et attendue de la croissance de la demande. Selon l'exploitant des aéroports de Norvège, des avions électriques seront prêts à opérer des vols court-courriers à l'horizon 2050. Cette déclaration soulève au moins quatre problèmes : tout d'abord, il faut commencer par prouver que des avions électriques seront réellement disponibles à cette date, et qu'ils seront effectivement capables de tenir leurs promesses. Il est important de rappeler que lors des premières étapes de développement, les nouvelles technologies passent souvent par une phase de tapage médiatique durant laquelle les problèmes techniques sont volontairement passés sous silence tandis que leurs potentiels sont exagérés, et ce afin de séduire les investisseurs. Ensuite, même si les avions électriques pouvaient prendre en charge les vols sur courte distance, les vols long-courriers seraient toujours assurés par des appareils conventionnels. Troisièmement, quelle que soit la date à laquelle les avions électriques seront disponibles, le problème majeur consiste à réduire les émissions aussi rapidement et aussi largement que possible dans les 20 prochaines années afin de conserver une chance d'enrayer un changement climatique dangereux. Aujourd'hui, la seule manière de limiter nettement les émissions carbone des transports aériens consiste donc à réduire la demande. Enfin, l'aviation absorbera une bonne partie de notre budget carbone d'ici 2050. Dans un rapport de 2015, l'institut de recherche Öko-Institut a mis en garde le Parlement européen : les émissions de CO₂ du secteur aéronautique mondial pourraient représenter 22 % des émissions planétaires d'ici 2050. Et cette proportion augmente là où l'aviation joue un rôle prédominant. Dans le cas du Royaume-Uni, les projections montrent que si le gouvernement veut à limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C, 71 % du budget carbone britannique sera consommé par l'aviation d'ici 2050. Il est possible que d'autres formes de transport aérien commercialement viables, comme les dirigeables, émergent d'ici là et permettent une aéronautique bas carbone. Des investissements sont en cours, mais aujourd'hui, si l'on veut éviter un réchauffement climatique dangereux, il faut réduire la demande aéronautique et donc modifier nos modes de vie.

...attention à ne pas édulcorer le message : Cela fait 30 ans que l'on dit qu'il faut lutter contre le changement climatique. Et depuis 30 ans, des messages d'espoir on nourrit la complaisance et se sont montrés inefficaces : les émissions de gaz à effet de serre ne cessent de croître. Exposer clairement et très franchement les graves risques encourus est plus efficace que de raconter de belles histoires sur la lutte contre le réchauffement climatique, comme le montrent de récentes études.

L'intégrité est capitale : En matière de science, on ne peut pas se contenter de belles paroles. Si la science nous dit que les évolutions aéronautiques actuelles sont incompatibles avec la limitation du réchauffement climatique, il faut prêcher par l'exemple. Si les scientifiques se mettent à faire la leçon aux citoyens sur les risques du changement climatique tout en continuant à prendre l'avion, ils ébranleront la confiance du grand public.

Les actions individuelles comptent : Celles et ceux qui voyagent souvent en avion sont généralement plus influents que le reste de la population. Leurs voix bénéficient d'un écho médiatique. Il est très probable que seule une toute petite partie de la population réduise ou arrête les voyages en avion. Mais les petites minorités peuvent avoir du poids, et leurs gestes comptent. Les actions d'un segment de population restreint mais très visible ont une résonance symbolique capable de déclencher une évolution systémique qui

passera par l'adoption d'une réglementation juste sur les comportements et pratiques gourmandes en carbone. Les suffragettes, les abolitionnistes et les défenseurs des droits civiques étaient peu nombreux mais déterminés ! Par ailleurs, des travaux de recherche montrent que l'émulation est un mécanisme efficace dans ce cas. On vole moins lorsque l'on observe d'autres gens dans notre entourage, en particulier les personnalités influentes, limiter ou arrêter les voyages en avion. Selon une étude non publiée de Steve Westlake, la moitié des personnes qui connaissent un partisan du fly less ont décidé de moins recourir à l'avion, et trois quarts disent que cela a modifié leurs comportements. Le message de ce mouvement ? Si vous décidez de limiter vos déplacements en avion, faites-le savoir autour de vous !

Le fly less est un changement positif : Prendre l'avion moins souvent, ce n'est pas se sacrifier ou restreindre ses choix. C'est plutôt un changement pour le meilleur : on redécouvre le plaisir de voyager (slow travel) et de prendre son temps (slow living). Mais surtout, on s'engage à « vivre avec le futur », à reconnaître qu'il est important de prendre soin du climat, des générations futures et des plus défavorisés.

Le fly less, c'est explorer toutes les options : Les personnes qui font ce choix parlent souvent du plaisir de reprendre en main leur mode de vie : lorsque l'on étudie bien les autres options, l'avion ne semble plus inévitable. Les grands voyageurs tels que les universitaires devraient saisir cette chance de repenser leurs valeurs, réfléchir aux raisons pour lesquelles ils prennent l'avion et à la nécessité de le faire. Ai-je vraiment besoin de participer à cette conférence ? Pourquoi ne pas présenter mes travaux par téléconférence ? Irais-je à ce congrès s'il était organisé dans un lieu moins attirant ? Est-ce que j'y vais pour le travail ou parce que je pourrai y faire un peu de tourisme ? Dans quelle mesure l'utilisation que je fais de l'avion est-il un enjeu de statut social ? Puis-je me tenir au courant des actualités de mon champ de recherches à travers les nombreuses ressources en ligne ? Prendre l'avion est-il vraiment inévitable, ou est-ce moi qui n'ai pas envie de changer mes habitudes ? Les employeurs ont un rôle à jouer pour promouvoir une nouvelle culture du voyage dans l'entreprise et les milieux de la recherche. Par exemple, le Tyndall Centre for Climate Change Research a publié un guide pour aider ses équipes à considérer tous les moyens de transport possibles. Ce document est désormais utilisé par d'autres institutions.

Nul besoin d'annuler ses vacances à l'étranger : Les voyages longue distance en train et en bateau ne bénéficient pas du même soutien que l'expansion aéroportuaire, mais il reste possible de voyager confortablement en utilisant ces modes de transport en Europe (et ce bien que certaines lignes soient en voie de fermeture comme les trains de nuit et les ferrys entre le Royaume-Uni et la Scandinavie). Kevin Anderson, passionné d'escalade, va passer chaque année ses vacances en Sicile. Le voyage comprend une journée complète passée à profiter de Rome entre deux trains de nuit. Le mouvement fly less vise à créer une demande suffisante pour les modes de transport terrestres et maritimes bas carbone afin qu'il devienne de plus en plus facile de voyager loin sans sauter dans un avion. C'est l'objectif de Kate Andrews, cofondatrice de Loco2, une start-up londonienne qui veut rendre la réservation des trains en Europe aussi facile que celle des vols. À consulter également : *The Man in Seat 61*.

Un mouvement en plein essor : L'avion est tellement ancré dans les habitudes des populations les plus favorisées que l'idée de bientôt devoir l'emprunter moins souvent, bien moins souvent même, semble inconcevable. Pourtant, le changement est peut-être plus proche que ce que l'on imagine : en Suède, le débat est au cœur des grands médias depuis le mois de janvier. Deux responsables de partis se sont engagés à arrêter de prendre l'avion compte tenu du changement climatique et la chanteuse lyrique Malena

Emman est l'un des grands noms de cette mouvance. De l'autre côté de l'Atlantique, la Biennial Conference of Cultural Anthropology se déroulera pour la première fois sur Internet afin de réduire les émissions de carbone liées aux déplacements et d'améliorer la participation des universitaires confrontés à des restrictions de visas. D'autres grandes conférences pourraient bientôt être concernées. L'anthropologue Jason Hickel a récemment appelé à mettre un terme au congrès annuel de l'American Anthropological Association (AAA) en avançant qu'à l'ère du changement climatique, le transport aérien, lorsqu'il n'est pas nécessaire, ne se justifie pas moralement et va à l'encontre du code d'éthique de l'AAA selon lequel « les chercheurs en anthropologie doivent faire tout ce qui est en leur pouvoir pour que leurs travaux ne mettent pas en danger les personnes avec lesquelles ils travaillent ». Il appelle les anthropologues à se mobiliser et à rejoindre toutes celles et ceux qui veulent créer une culture de recherche bas carbone : « En qualité d'anthropologues – et en tant qu'association – nous avons l'occasion d'être les fers de lance de ce combat, comme nous avons été à la pointe des luttes antiracistes et anticolonialistes par le passé. Nous pouvons montrer l'exemple et d'autres disciplines et associations professionnelles suivront. Les climatologues, eux, font déjà des efforts en ce sens. Nous devrions leur emboîter le pas. L'impératif éthique est clair : il est temps de mettre un terme aux congrès annuels sous leur forme actuelle et de trouver une alternative sûre, juste et durable. (...) Je suis certain que cette idée soulèvera une grande vague de soutien de la part des anthropologues qui ont envie de créer un monde meilleur. Alors allons-y, commençons en 2018. Il n'y a pas de temps à perdre. »

Combattre l'inertie des cultures de voyage et des infrastructures de transport : Il est évident que de nombreuses contraintes se dressent sur le chemin de celles et ceux qui tentent de réduire leur empreinte carbone, comme le montre le guide publié par le Tyndall Centre : des contraintes professionnelles (limitation du budget et du temps alloué aux déplacements) ou des questions pratiques (difficulté à voyager sur de longues distances avec de jeunes enfants, par exemple pour rendre visite à la famille à l'étranger). Les inerties du système sont bel et bien présentes, et quels que soient les désirs et les aspirations des voyageurs, un voyage bas carbone n'est pas toujours possible. Selon le mouvement fly less, il faut repenser ce qui est nécessaire et possible de changer à l'échelle individuelle avec les contraintes existantes tout en soutenant les efforts collectifs visant à faire évoluer les cultures de travail et les modes de déplacement.

Pour en savoir plus sur le mouvement fly less Vidéo avec Kevin Anderson sur le transport aérien et le changement climatique. Vidéo sur Peter Kalmus : comment un climatologue a décidé de réduire son empreinte carbone de 90 % Choix de vie atypiques : un atelier exploratoire. Ouvrage : Beyond Flying: Rethinking Air Travel in a Globally Connected World.

Références bibliographiques : Anderson K (2012) The inconvenient truth of carbon offsets. *Nature* 484, 7 (05 April 2012)

Anderson K (2012) Climate change going beyond dangerous – Brutal numbers and tenuous hope, *Development Dialogue* 61.

Anderson K (2014) Is flying beyond the pale? *New Internationalist*, 1 January.

Anderson K, Bows A (2011) Beyond 'dangerous' climate change: Emission scenarios for a new world." *Philosophical Transactions of the Royal Society A: Mathematical, Physical and Engineering Sciences*, 369 (1934): 20–44.

Brow P, Caldeira K (2017) Greater future global warming inferred from Earth's recent

energy budget. *Nature*, 552, 45–50.

Carbon Brief (2016) Aviation to consume half of UK's 1.5C carbon budget by 2050.

Chancel L, Piketty T (2015) 'Carbon and Inequality from Kyoto to Paris: Trends in the global inequality of carbon emissions (1998-2013) and prospects for an equitable adaptation fund', <http://piketty.pse.ens.fr/files/ChancelPiketty2015.pdf>

Fuss S, Canadell JG, Peeters GP et al (2014) Betting on negative emissions. *Nature Climate Change* 4: 850-853.

IEA (2011), *World Energy Outlook 2011*, OECD Publishing, Paris.

Öko-Institut (2015): *Emission Reduction Targets for International Aviation and Shipping*.

Oxfam (2016) Extreme carbon inequality: Why the Paris climate deal must put the poorest, lowest emitting and most vulnerable people first.

https://www.oxfam.org/sites/www.oxfam.org/files/file_attachments/mb-extreme-carbon-inequality-021215-en.pdf

PriceWaterhouse Cooper (2012) Too late for two degrees? Low Carbon Economy Index 2012.

<https://www.pwc.com/gx/en/sustainability/publications/low-carbon-economy-index/assets/pwc-low-carbon-economy-index-2012.pdf>

Raupach MR, Davis SJ, Peeters, GP et al (2014) Sharing a quota on cumulative carbon emissions. *Nature Climate Change* 4, 873-879.

Schellnhuber H et al. (2012) Turn Down The heat: Why a 4 degree warmer world must be avoided, A Report for the World Bank by the Potsdam Institute for Climate Impact Research and Climate Analytics.

World Bank (2012) 'Climate Change reports Warns of Dramatically Warmer World This Century', World Bank, press release, November 18, 2012.

Notes

1 Anderson et Bows (2011)

2 Ne pas dépasser cette limite est un immense défi, mais ne rien faire n'est pas une option. Des organismes tels que la prudente Agence internationale de l'énergie (2011), la Banque mondiale (2012) ou PricewaterhouseCoopers (2012) ont produit des rapports alarmants : les émissions actuelles de CO₂, si elles ne baissent pas, nous mettent sur la voie d'une augmentation de 4 °C de la température à la surface de la planète d'ici la fin du siècle. Les conséquences seraient « dévastatrices » : « des vagues de chaleur extrêmes, une baisse des stocks de nourriture mondiale, une disparition des écosystèmes et de la biodiversité, et une montée dangereuse du niveau des océans » (Schellnhuber et al. 2012, Banque mondiale 2012). Kevin Anderson, l'un des plus grands climatologues britanniques, observe qu'un réchauffement de 4 °C est « incompatible avec toute idée plausible d'une communauté mondiale civilisée, organisée et équitable » (Anderson 2012). Pour le dire simplement, ne rien faire mènerait à l'érosion des conditions économiques et politiques nécessaires à un monde de vie civilisé. Voici une analyse plus récente publiée par Brown et Caldeira (2017) dans la revue *Nature* : « dans un scénario où l'on poursuivrait sur cette lancée, on peut s'attendre à une augmentation de 5,8 à 10,6 °F des températures mondiales (3,2 à 5,9 °C) par rapport aux niveaux préindustriels d'ici la fin du siècle. C'est une différence de facteur deux entre les projections les plus et les moins pessimistes. » Cf : <http://bit.ly/2DoQbmZ>. Dans la problématique du budget carbone, le comportement des autres gaz à effet de serre est un élément important. Le climatologue Glen Peters clarifie : « Que le budget carbone restant soit de 700, 800 ou 900 milliards de tonnes de CO₂, là n'est

pas la question. Les incertitudes liées aux alternatives au CO₂ (p.ex. émissions et comportements des autres gaz à effet de serre) font que l'on reste dans le flou. Quoi qu'il en soit, les émissions doivent retomber à zéro à une vitesse inédite. » Cf: <http://bit.ly/2HwO3fB>. Si les technologies à émissions négatives existaient dans la seconde moitié du siècle, les taux de réduction devraient toujours être de 3 à 6 % par an sur la période 2030-2050 (IPPC 2014). Mais la crédibilité technique et financière de ces technologies reste à démontrer (Fuss S, Canadell JG, Peeters GP et al. 2014).

3 En ce qui concerne la juste répartition des efforts de réduction entre les pays industrialisés les plus riches et les pays en développement, les recherches sur les budgets carbone menées par le Tyndall Centre montrent que l'application d'un principe d'équité permettant aux pays en développement d'avoir la latitude nécessaire pour réduire des niveaux de pauvreté inacceptables impliquerait une réduction des émissions d'au moins 10 % par an pour les pays industrialisés (Anderson et Bows 2011). Pourtant, même si l'on ne prend pas en compte ce principe d'équité, si nous voulons rester sous la barre des 2° et parvenir à un net de 0 émission au cours de ce siècle, les taux de réduction nécessaires se situent toujours autour de 5 % par an (Raupach, Davis, Peeters et al. 2014). Ces niveaux de réduction des émissions n'ont jamais été atteints.

Déplacement

Le déplacement est un franchissement de l'espace par les personnes, les objets, les capitaux, les idées et autres informations. Soit il est orienté, et se déroule alors entre une origine et une ou plusieurs destinations, soit il s'apparente à une pérégrination sans véritable origine ou destination.

Plus

Transition

Les recherches sur la transition s'intéressent aux processus de modification radicale et structurelle, engagés sur le long terme, qui aboutissent à une plus grande durabilité de la production et de la consommation. Ces recherches impliquent différentes approches conceptuelles et de nombreux participants issus d'une grande variété de disciplines.

Plus

Mode de vie

Un mode de vie est une composition - dans le temps et l'espace - des activités et expériences quotidiennes qui donnent sens et forme à la vie d'une personne ou d'un groupe.

Plus

¹ <https://www.facebook.com/AlumniUoM/videos/1509359762446284/>

² <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959378016300450>

³ <http://tyndall.ac.uk/publications/tyndall-working-paper/2015/towards-culture-low-carbon-research-21st-century>

⁴ <https://loco2.com/>

- ⁵ <https://www.seat61.com/>
- ⁶ <https://displacements.jhu.edu/>
- ⁷ <https://anthrodendum.org/2018/01/13/climate-change-ethics-code-end-aaa-annual-meeting/>
- ⁸ <http://fr.forumviesmobiles.org/video/2018/03/20/laviation-t-elle-place-dans-monde-decarbone-12392>
- ⁹ <https://www.kcet.org/shows/socal-connected/energy-saving-family>
- ¹⁰ <http://fr.forumviesmobiles.org/projet/2017/02/02/choix-vie-atypiques-atelier-exploratoire-3467>
- ¹¹ <http://www.greenbooks.co.uk/Book/468/Beyond-Flying.html>
- ¹² <http://www.nature.com/news/the-inconvenient-truth-of-carbon-offsets-1.10373>
- ¹³ <https://newint.org/sections/argument/2014/01/01/flying-still-beyond-the-pale/>
- ¹⁴ <https://www.oeko.de/en/publications/p-details/emission-reduction-targets-for-international-aviation-and-shipping/>
- ¹⁵ <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/deplacement-452>
- ¹⁶ <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/transition-2840>
- ¹⁷ <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mode-vie-1754>