

## « L'aviation est le moyen de transport qui pollue le plus...à l'heure »

... d'après le Shift Project<sup>51</sup> ou le rapport du cabinet BLévolution<sup>52</sup>.

**A**u premier abord, il est difficile de comprendre comment des gens intelligents comme les rédacteurs de ces rapports pouvaient utiliser cet argument. En effet, en discutant autour de soi, le 1er paramètre qui pilote un déplacement, c'est la distance. Lorsque l'on va voir sa grand-mère qui habite à 30 km ou un ami à Berlin, on ne remet pas en cause leur localisation. On se déplace en priorité selon une distance, puis on adapte son moyen de transport en fonction du temps qu'on laisse disponible au transport. Sauf pour la ballade du chien qui pourra faire l'objet d'une pression temporelle prioritaire selon les obligations familiales (« Tu reviens dans 15 min! C'est à ton tour de préparer le dîner... »)

Cependant il y a plusieurs décennies (voire plusieurs siècles), lorsque la vie des gens (en grande majorité paysans) était rythmée par les saisons et la lumière du jour, et que les moyens de transport se limitaient à la marche à pied ou à cheval, alors le temps de trajet était plus limitant que la distance. Si un déplacement longue distance impliquait d'abandonner sa ferme, alors on ne se déplaçait pas. **La vie était locale.**

Mais dans sa soif d'aventure, l'homme a peu à peu repoussé les frontières du « local » avec l'invention puis la démocratisation de moyens de transport plus rapides, transformant les modes de vies. En effet, si le budget temps de transport a peu évolué à travers les siècles<sup>53</sup> (nous sommes toujours plus ou moins rythmé sur le cycle jour/nuit) l'augmentation de la vitesse des déplacements a augmenté notre rayon d'action. Il est rare de nos jours qu'un couple trouve du travail à moins de 10 km du logement familial. Il en est de même pour les études, ou bien sa sphère personnelle (famille, amis) qui se retrouvent de plus en plus éclatée géographiquement. Les métiers se spécialisent et ne sont pas toujours disponibles dans chaque village. **Nos besoins en déplacements ont évolués avec le progrès dans les transports.**

Donc l'argument de déplacement « à l'heure » n'est pas aussi dénué de sens qu'il n'y paraît en 1er lieu, mais il est peu concevable dans notre système de vie actuel. **Ça semble être surtout un artifice de communication permettant de placer l'avion sur**

---

<sup>51</sup> P.12 « *Crise(s), climat: préparer l'avenir de l'aviation* »

<sup>52</sup> P.35 « *Climat : pouvons-nous (encore) prendre l'avion ?* »

<sup>53</sup> Selon la *conjecture de Zahavi*



sur la 1ère place d'un podium « les plus gros pollueur » en adaptant les règles de comparaison. L'important pour le climat ce n'est pas le taux de CO2 à l'heure d'un trajet, mais la quantité totale liée à ce trajet. Peu importe qu'il soit effectué en vélo, en avion en train ou à mobylette.

**Exemple concret:** il vaut mieux passer 1 semaine de vacances en Grèce en avion (5h de vol et 340kg de CO2) qu'1 jour de vacances à Pékin en train (soit 16 jours de train A/R et >1 tonne de CO2<sup>54</sup>)

<sup>54</sup> Emissions d'un trajet utilisant le transsibérien (valeurs dépendantes de la fiabilité du calculateur utilisé, P.39 « Trans-Siberian Railway ». Mais la « teneur en CO2 » de l'électricité en Europe de l'Est, Russie et Chine, l'utilisation de locomotives diesels par temps froid et l'utilisation de trains compartimentés (même en 2nd classe) laisse penser que ce trajet est effectivement loin d'être neutre.

CARBON EMISSIONS COMPARISON TABLE			
Journey	Transport	Carbon emissions (tonnes)	Travel time
London–St Petersburg (2315km)	Train	0.139	2 days
	Flight	0.3	3½hr
London-Moscow (3097km)	Train	0.186	2 days
	Flight	0.359	3½hr
London-Irkutsk (8282km)	Train	0.499	5½ days
	Flight	0.75	8½hr
London-Vladivostok (12,386km)	Train	0.773	8½ days
	Flight	0.983	10½hr

Calculations made on [www.carbonfootprint.com](http://www.carbonfootprint.com).

