

# « En avion, mon bilan carbone me fait culpabiliser »

Malgré leurs convictions écologiques, les jeunes continuent d'utiliser ce moyen de transport

Manon le concède sans grande fierté, « les voyages en avion ont toujours un peu fait partie de [sa] vie ». Après les régulières vacances en famille à l'étranger lorsqu'elle était enfant, cette Parisienne, âgée de 22 ans aujourd'hui (et qui ne souhaite pas donner son nom), a multiplié dès sa majorité les « petites virées » entre potes en Europe. Puis sont venues « les aventures en sac à dos » à l'autre bout du monde ; au Japon, au Canada, ou encore en Indonésie à l'été 2025...

Mais depuis quelque temps, celle qui est aussi étudiante en master affaires internationales et développement durable à l'université Paris-Dauphine n'arrive plus à éluder la question de l'impact écologique de ses voyages. « A chaque vol, je culpabilise d'explorer mon bilan carbone, raconte-t-elle. J'en dors mal avant et après... » Mais si Manon tanne maintenant régulièrement ses amis pour chercher des alternatives au transport aérien et ne plus « partir en avion pour un week-end », elle confie n'être pas sûre « d'avoir des convictions encore assez fortes pour leur dire "partez sans moi !" » Ou pour renoncer à aller à l'autre bout du monde en été...

La jeune femme avance sur une ligne de crête, entre convictions écologiques et désir de découverte par avion, à l'image de nombreux jeunes de sa génération. La forte sensibilité écologique des 18-35 ans va de pair avec une utilisation de l'avion au moins aussi importante que les autres générations. Cet apparent paradoxe, que moquent, parfois un peu vite, des représentants d'autres classes d'âge sur les réseaux sociaux ou dans les médias, avait déjà été analysé dans une enquête de Greenpeace de 2022. Il sort renforcé d'une étude publiée en 2025 par la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (FNAM), organisation professionnelle représentant les compagnies aériennes. On y apprend que les 18-34 ans, bien que se déclarant plus sensibles que leurs aînés aux enjeux de l'impact environnemental de l'avion, représentent désormais... 46 % des passagers en France, soit une hausse de 9 points par rapport à 2016. En 2025, le nombre de passagers aériens en France (183 millions) a dépassé son niveau d'avant la pandémie de Covid-19.

## Essor des compagnies low cost

Cette évolution « est contre-intuitive par rapport aux discours sur les jeunes qui se détourneraient de l'avion pour des raisons écologiques », note, en pesant ses mots, Laurent Timsit, délégué général de la FNAM. Il faut y voir, selon lui, l'effet de la « démocratisation du transport aérien », qui toucherait désormais aussi un public plus mixte socialement, la part des employés prenant l'avion étant aussi en hausse. Sa principale explication : « La baisse significative des tarifs de l'avion depuis vingt ans, ainsi que le fort développement des compagnies low cost. » Ces dernières représentent plus de 44 % du trafic aérien français, contre 19 % en 2010.

Tous les jeunes interrogés confirment être, en premier lieu, clients des compagnies aériennes à bas coût. « Quand on a 20 ans, pas trop d'argent, mais l'envie de profiter un peu de son indépendance, c'est difficile de résister à un aller-retour en Italie à 70 euros proposé par une compagnie low cost... », explicite Aristide, 24 ans. Technicien supérieur agroalimentaire dans le Nord, il alterne avec ses amis des voyages en France, « souvent en voiture », et des périples en Europe en avion.

Mais si l'explosion du low cost a permis d'ouvrir un peu le spectre

social des voyageurs, notamment jeunes, qui prennent l'avion, « les études montrent qu'il a surtout permis à ceux qui le prenaient déjà de le prendre encore plus souvent », tempère Yoann Demoli, sociologue à l'université de Lille et spécialiste des mobilités. Il publiera prochainement une étude sur les « biographies aériennes » confirmant que ce sont toujours les jeunes urbains, diplômés, CSP+, ayant déjà voyagé avec leurs parents, qui sont le plus susceptibles d'être présents dans les avions. De la même manière, cette étude montre que « 20 % des Français réalisent plus de 75 % des vols » et rappelle qu'un tiers d'entre eux ne prend jamais l'avion.

Le chercheur souhaite démystifier l'idée selon laquelle il y aurait un « effet génération » dans cet usage de l'avion chez les jeunes : « S'ils prennent plus l'avion, c'est parce qu'ils sont à un âge où les études, la vie conjugale ou encore les déménagements professionnels font qu'ils voyagent plus. Rien ne dit qu'ils garderont ces habitudes à l'avenir... »

Ces enjeux, Alexis Chailloux, responsable « transports » de l'ONG Réseau Action Climat, les connaît bien. Selon lui, « les prix très bas des billets d'avion low cost créent, notamment auprès des jeunes, un effet d'induction économique : ils génèrent une demande qui

**Tant que l'avion demeure l'option la plus accessible financièrement, les appels à la sobriété peinent à peser**

n'existait pas auparavant ». Or, avoir une forte sensibilité écologique ne suffit pas : « Les sciences sociales montrent qu'il faut aussi agir sur l'environnement [les choix proposés] pour ancrer les valeurs et changer les pratiques. » LONG demande depuis longtemps de baisser les prix du train, et de revoir à la hausse les tarifs des billets d'avion qui bénéficient toujours de fortes exonérations fiscales (absence de taxe sur le kérosène et de TVA sur les vols internationaux, notamment).

Tant que l'avion demeure l'option la plus accessible financièrement, les appels à la sobriété peinent à peser face aux contraintes des budgets étudiants et des jeunes actifs. Arthus, 23 ans, diplômé en « énergie renouvelable » dans une école d'ingénieurs francilienne, culpabilise de prendre parfois des long-courriers pour voyager. Mais pour les voyages en Europe, il compare régulièrement les prix des transports, et se désole « de voir que le train ne fait pas souvent le poids face à l'avion ». Son dernier Paris-Barcelone en train lui a ainsi coûté 400 euros, contre 150 s'il avait pris l'avion : « Peu de jeunes peuvent se permettre de payer délibérément plus cher pour en plus un trajet plus long... », concède-t-il. C'est pourquoi Arthus se dit favorable, comme d'autres jeunes, à « taxer plus

l'avion et les vols de loisirs ». En attendant, les compagnies aériennes misent sur ce relais de croissance que constituent ces publics, notamment en proposant des tarifs jeunes et étudiants. Car si les 18-34 ans apparaissent dans les études comme les nouveaux champions du « court-courrier » et des vols dits « VFR » (visiting friends and relatives - pour aller voir des proches), c'est aussi en raison du boom des séjours d'études à l'étranger.

## Justification morale

Ces derniers concernent près d'un étudiant sur deux aujourd'hui. Consciente de cet effet des mobilités étudiantes sur l'utilisation des transports aériens, l'agence Erasmus + prévoit d'ailleurs, depuis 2021, un coup de pouce financier aux étudiants Erasmus choisissant un transport écoresponsable pour se rendre dans le pays où ils vont étudier.

Simon, 23 ans, étudiant en science politique à Lyon-II, a profité de son année d'étude en Angleterre en 2023 et 2024 pour multiplier les voyages en Europe. « Prendre un avion un jeudi à 10 heures du matin, parce qu'on n'a plus cours de la semaine, pour aller passer quelques jours dans un autre pays, c'est assez jouissif. Ça collait bien avec l'idée que je me faisais de l'étudiant globe-trotter,

**« Les jeunes surestiment l'impact des écogestes quotidiens par rapport à celui de ne pas prendre l'avion »**

GARANCE BAZIN  
doctorante

libre... », raconte-t-il. Une période d'autant plus fantasmée « qu'on n'aura pas toujours cette souplesse une fois entré dans la vie active, qu'il faut en profiter », selon lui.

D'autres jeunes évoquent la « parenthèse » des études ou de la jeunesse qui justifierait de vivre quelque temps en désaccord avec sa sensibilité écologique. Ou avec celle de ses proches. Dans les conversations arrivent rapidement différents types de justifications : la comparaison (« d'autres volent beaucoup plus que moi ») ou l'exception (« je me fais un petit plaisir une fois par an... »). Mais aussi la méritocratie (« moi je n'ai pas voyagé quand j'étais enfant »), le catastrophisme (« je voyage tant qu'il est encore temps »), ou encore une écologie du quotidien qui contrebalancerait l'avion (« le reste du temps, je trie mes déchets et j'évite la fast fashion »...).

Ces éléments de justification morale, la doctorante en anthropologie environnementale à l'université Paris-Nanterre Garance Bazin, les étudie dans le cadre de sa thèse. « Les jeunes surestiment l'impact des écogestes quotidiens par rapport à celui de ne pas prendre l'avion », raconte-t-elle. De la même manière « qu'ils surestiment souvent le nombre de gens qui prennent l'avion », façon inconsciente de minimiser le poids de son dernier vol estival ou, dans le cas inverse, de valoriser l'effort consenti. Ces biais s'ajoutent, selon la chercheuse, à « un imaginaire très puissant de l'avion sur les réseaux sociaux, où il est omniprésent et toujours associé au voyage, à la liberté, à la réussite, à l'ouverture au monde... ».

Et Garance Bazin de noter les « injonctions contradictoires » qui sont ainsi sur les jeunes. Et sur une jeunesse dont on loue souvent la conscience écologique tout en ne manquant jamais de pointer du doigt ses limites ou ses incohérences. Elle conclut : « On demande aux jeunes une exemplarité qu'on n'attend pas des autres générations, alors même qu'ils disposent de beaucoup moins de pouvoir pour changer les choses. » ■

SÉVERIN GRAVELEAU

## Voyager sans avion : ces plateformes qui tentent de faire basculer les imaginaires

ILS S'APPELLENT HOURRAIL, No Plane To Go, Mollow ou Once Upon a Train. Ces nouveaux sites Internet ont plusieurs points communs : proposer une alternative désirable aux voyages en avion, s'adresser aux 18-35 ans urbains et diplômés ; être nés, après le Covid-19, de trajectoires individuelles marquées par la dissonance cognitive face à la crise écologique.

Quand Benjamin Martinie (alias Tolt sur les réseaux sociaux), 35 ans, repense à sa vie d'avant 2019, il parle volontiers de « déni » et « d'ignorance ». Le youtubeur voyage depuis 2015, il multipliait alors les vols long-courriers. En ne voyant aucun problème « à tenir en même temps un discours très engagé sur l'environnement, fait de petits gestes individuels », raconte-t-il aujourd'hui. Cette incohérence finit par susciter des remarques sur ses réseaux et chez ses proches, l'obligeant à se renseigner sur l'impact climatique de l'aviation.

À l'été 2019, sa décision est prise d'arrêter l'avion pour faire ses vidéos. Ce choix l'amène à se confronter au « parcours du combattant » pour organiser de longs voyages à l'international en train. Multiplication des sites et des langues, absence d'informations claires, correspondances complexes... « A côté, réserver un avion, ça se fait en trois clics », résume-t-il. De cette frustration naîtra, début 2023, Hourrail : un site d'information et de redirection vers les bonnes plateformes ferroviaires,

doublé d'un compte Instagram pour partager informations pratiques, actualité et débats sur le ferroviaire.

Aujourd'hui le site et ses réseaux peuvent revendiquer 700 000 abonnés, avec une grande majorité de 18-35 ans et 7 millions de vues par mois. Auprès d'eux, « on ne parle pas tant d'écologie que des avantages du train, raconte Tolt. Le confort, les départs des centres-villes, le temps du voyage qui redevient un plaisir... ».

## Le meilleur compromis

Même volonté de « transformation des imaginaires » chez Chiara Pellas, 28 ans, ingénieure de formation, passée par CentraleSupélec. Avec Mollow, qu'elle a cofondé il y a trois ans, elle propose aussi un guide en ligne du voyage bas carbone. Là aussi, le projet naît d'un parcours personnel, d'un goût du voyage développé lors d'un séjour Erasmus, suivi d'une prise de conscience environnementale pendant ses études. Le déclic survient au sortir du Covid-19, lors d'un long trajet en train vers la Grèce. « C'était compliqué à organiser, mais incroyablement riche. On a mis une semaine, en passant par l'Italie. Et ce qu'on retient le plus, ce n'est pas la plage, mais le chemin. » Mollow ne vend pas de billets : il informe, explique et rassure sur la faisabilité des itinéraires en train, avec plus de 200 destinations proposées. Si Chiara Pellas concède que les tarifs du ferroviaire, souvent supérieurs

à ceux de l'avion, peuvent être un frein, « beaucoup de gens n'imaginent même pas que le train est possible pour voyager "vers" et "à l'étranger" », observe l'ingénieure. Le site, qui se finance comme Hourrail grâce à la publicité, référence des itinéraires en cherchant le meilleur compromis entre praticité et impact carbone. Les réseaux sociaux sont au cœur de la stratégie : alors que plus d'un tiers des Français trouvent leur destination de voyage en ligne, Mollow tente d'occuper cet espace saturé par l'imaginaire aérien en montrant que des paysages spectaculaires sont possibles sans prendre l'avion.

« Je crois que j'ai été aussi dépaysée en visitant la Forêt-Noire en Allemagne, ne parlant pas du tout la langue, qu'en voyageant au Mexique où je comprenais tout... », renchérit Lucie Cossia. Cette ex-responsable commerciale de 31 ans a lancé la plateforme No Plane To Go après avoir arrêté l'avion en 2019. Le principe ? Proposer des idées d'activités outdoor accessibles en train de cinq grandes villes (Paris, Rennes, Marseille, Lyon, Bordeaux). Les utilisateurs peuvent choisir le trajet le plus rapide ou le moins cher, mais aussi devenir membres « premium » pour avoir des conseils plus précis. L'idée n'étant pas d'être exhaustif mais « d'aider les gens à passer le cap. Une fois qu'on a commencé à voyager comme ça, on a du mal à s'arrêter », conclut Lucie Cossia. ■



CHARLES MONNIER