



## "Flight shaming" : les jeunes ont-ils encore envie de prendre l'avion et de travailler dans l'aéronautique ?

Par Claire Bouleau le 09.11.2023 à 14h00 Lecture 8 min. Abonnés

Les Français âgés de 18 à 25 ans ont-ils honte de prendre l'avion ? Sont-ils nombreux à boycotter ce mode de transport ? *Challenges* a enquêté. Résultat : la génération Z est divisée. Sensibles aux préoccupations écologiques, beaucoup de jeunes se disent prêts à moins voyager par les airs. Même s'ils remplissent les cabines des low cost. Et si l'aéronautique, secteur porteur, les attire toujours.



Nettoyage d'un avion d'Air France aspergé de peinture verte par des membres de Greenpeace, sur le tarmac de Roissy-Charles-de-Gaulle en mars 2021. Après la crise sanitaire, la montée en puissance de "l'avionte" a subi un coup d'arrêt en Suède. En France, le débat reste vif.

AFP / ALAIN JOCARD

Le froid glacial ne les a pas dissuadés. Ils sont une vingtaine devant le bâtiment couleur terracotta du Riksdag, le Parlement suédois, à Stockholm, ce 20 octobre. Sac d'écolier sur le dos, bonnet enfoncé sur la tête, banderoles brandies à bout de bras. Qui ? Les membres de Fridays for Future, le rassemblement d'écolos des moins de 26 ans, né dans la foulée de la première grève de collégiens et lycéens lancée par Greta Thunberg en 2018.

Chaque vendredi, Karla, Anton, Béatrice et les autres manifestent. Et quand on les interroge sur l'avion, tous rétorquent la même chose : "Je fais tout pour l'éviter." Ainsi Isabelle Axelsson, 22 ans, pionnière du mouvement, en témoigne : "Pour aller en Grèce cet été, j'ai pris le train puis le ferry."

Epiphénomène ou tendance de fond ? La génération Z, née entre 1998 et 2007, "représentera une part de plus en plus importante des passagers aériens dans les prochaines années", assure Paul Chiambaretto, professeur à Montpellier Business



School et président de la Chaire Pégase, vouée à l'économie du secteur, qui a publié l'an dernier une étude sur le sujet. Sauf si, trop préoccupée par l'avenir de la planète, elle se met à bouder ce moyen de transport.

Pour l'instant, l'avion est loin d'être en danger : le trafic, déjà de retour au niveau d'avant la pandémie, devrait exploser dans la décennie à venir. Mais à l'heure où le débat sur la honte de prendre l'avion monte, combien de jeunes ont commencé à suivre l'exemple de Greta ?

Lire aussi *Avion, Internet, voitures électriques... jusqu'où les Français sont prêts à aller pour l'environnement ?*

L'avion toujours moins cher que le train

A la surface du globe, le panorama est contrasté. Dans les pays émergents, les échos sur l'avion pollueur restent encore lointains. Pour les jeunes Indiens ou Chinois, voler apparaît bien plus comme un marqueur de réussite sociale qu'une pratique condamnable. D'autant plus qu'ils ne bénéficient pas des mêmes infrastructures ferroviaires et routières qu'en Europe. « Un des premiers désirs des classes moyennes émergentes, c'est de voyager », pointe Laurent Timsit, délégué général de la Fnam (Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers), qui rappelle que selon l'OCDE, entre 2020 et 2050, le trafic aérien sera multiplié par huit en Asie, et presque dix en Afrique.

En France, en revanche, le débat est plus vif même si cela ne se traduit pas toujours dans les faits. Selon une étude de l'Alliance France Tourisme dévoilée en mai dernier, pour se rendre sur leur lieu de vacances, nos compatriotes âgés de 18 à 35 ans préfèrent ainsi largement l'avion (54 %) au train (35 %). Pourquoi ? Tout simplement parce que c'est souvent un mode de transport peu onéreux, notamment sur les lignes à bas coûts. Or, « le premier critère de cette génération pour choisir un mode de transport, c'est le prix », alerte Paul Chiambaretto. Chez Transavia ou easyJet, les 18-25 ans sont d'ailleurs la première catégorie de passagers. « Je choisis mes destinations en fonction des billets les moins chers, essentiellement via des low cost, témoigne ainsi Camille Ouya, 28 ans, consultant en stratégie, qui prend l'avion 9 à 12 fois par an. Il y a trois mois, j'ai fait Paris-Berlin, Berlin-Oslo, Oslo-Göteborg puis Göteborg-Paris pour 192 euros. »

Une génération avide d'expériences

Le prix n'est pas la seule explication. C'est aussi une génération avide de voyages car "le fait de posséder ne lui suffit plus", décrypte Elodie Gentina, enseignante-chercheuse à l'Ieseg et conférencière, autrice du livre *Manager la génération Z*. "Un cinquième des jeunes de la Gen Z veut vivre une expérience. Ils sont postmatérialistes."

Attention toutefois. Selon une enquête de la Fondation Jean-Jaurès, parue en 2022, les baroudeurs frénétiques sont rares : seuls 3 % des 18-24 ans prennent l'avion plusieurs fois par mois. A l'inverse, ils sont près de 70 % à ne jamais voler ou à le faire de façon exceptionnelle. Et pour le reste, parmi ceux qui le prennent au moins une fois par an, 57 % seraient prêts à limiter son usage, selon le sondage Odoxa réalisé pour *Challenges*. Et même 73 % chez les 25-34 ans. "Une partie de la jeunesse est consciente du changement climatique, confirme Charlène Fleury, coordinatrice France du mouvement Rester sur Terre. Mais elle attend des mesures collectives plus fortes et rejette les petits gestes."

Pourtant, rappelle la militante, l'avion pèse lourd dans le bilan carbone d'un individu. Quant à l'impact global, en incluant les traînées de condensation, les émissions carbone du secteur atteignent 5 %. Bien moins que le BTP ou l'industrie manufacturière, mais en proportion du faible nombre d'utilisateurs (11 % de la population mondiale), c'est non négligeable.



Lire aussi *Métavers, une alternative éco-responsable au tourisme de masse ?*

Le risque pour le secteur : finir comme l'industrie du tabac

Alors chez les compagnies aériennes et les constructeurs, on tremble : et si ces arguments finissaient par ternir leur image ? Le danger pour le pavillon français, l'un des premiers exportateurs d'aéronefs au monde, c'est une fuite des cerveaux. Certains prennent déjà la tangente, comme Ange Blanchard, 25 ans. Après « une prise de conscience environnementale pendant les études », et malgré sa passion pour l'aviation, ce diplômé de l'Isae-Supaero a pris une décision forte : bifurquer et démarrer une thèse sur l'économie du climat. « Le risque, c'est de finir comme Philip Morris », alerte Thierry Lindenau, chasseur de têtes spécialisé dans l'aérien chez Heidrick & Struggles.

L'industrie aéronautique, bientôt aussi mal famée que celle du tabac ? "Les DRH sont inquiets à l'idée d'être désormais considérés comme des pollueurs", confirme Olivier Chansou, directeur de l'Ecole nationale de l'aviation civile (ENAC). "Le secteur se considérerait tellement comme le fleuron de l'industrie française qu'il ne s'est pas du tout préparé."

La donne a changé. Et la remise en question ne vient pas uniquement de militants radicalisés. En 2020, plus de 700 étudiants de l'aéronautique ont signé une tribune dans *Le Monde* pour appeler à une réduction du trafic aérien. Loïc Bonifacio, 25 ans, alors à l'école d'ingénieurs Estaca, en faisait partie. A sa sortie, il a rejoint les collectifs Pour un réveil écologique et Aéro Décarbo. « Nous sommes des sortes de consultants de l'ombre avec un côté poil à gratter. Nous secouons les entreprises en coulisses ou en public. »

Lire aussi *Décarbonation : les compagnies aériennes divisées après les annonces de Macron*

Air France à l'écoute

Loin de mépriser ces rebelles bien intentionnés, Vincent Etchebehere, directeur du développement durable d'Air France, les écoute avec attention, tout comme il vient souvent discuter avion et climat dans les écoles. « Air France reste attractive, avec 50 000 candidatures reçues entre janvier et fin septembre, surtout de jeunes, ce qui est stable, rassure-t-il. Mais il ne faut pas rester les bras croisés. En entretien d'embauche, dans le Top-3 des questions qu'on nous pose, il y a : Que fait Air France en termes d'engagement pour l'environnement ? Il y a trois ans, ce n'était pas le cas. »

Ce virage vert est loin de concerner la seule compagnie nationale. Dans le cadre de sa dernière étude après des jeunes diplômés de grandes écoles, Manuelle Malot, directrice Carrières et NewGen Talent Centre de **l'Edhec a** constaté que les élèves fraîchement sortis de Polytechnique, de Centrale, des Mines, des Ponts, des Arts et métiers et de Supaéro qui travaillent aujourd'hui dans l'aéronautique, « se positionnent en chevaliers blancs internes voulant participer à la décarbonation des moyens de transport ».

Vianney Martin, 27 ans, double diplômé d'Audencia et Centrale Supélec en est le parfait exemple. Responsable du département aérien du commissaire de transport Ovrsea, ce passionné d'aviation depuis l'enfance, qui possède son brevet de pilote, confie : "Je préfère travailler directement dans le cœur du réacteur pour avoir un impact à mon échelle sur la pollution du fret aérien."

En parallèle, de plus en plus de ses camarades préfèrent, eux, rejoindre les start-up qui inventent l'avion vert de demain, comme VoltAero ou Aura Aero. « Nos étudiants ne sont plus que 50 % à opter pour un grand groupe, contre 75 % il y a dix ans », abonde Olivier Lesbre, directeur de l'Isae-Supaero.

Pour l'instant, toutefois, pas de quoi inquiéter Guillaume Faury, président exécutif d'Airbus. Cette année encore, et depuis quatorze ans maintenant, son groupe reste l'entreprise préférée des étudiants ingénieurs. « L'avion fait toujours rêver, assure



Hélène Clavé, responsable des affaires sociales à la Fnam. La seule alerte que nous avons, c'est sur les métiers de maintenance, mais ce n'est pas lié aux questions d'aviation bashing. » Mathieu de Redon, qui dirige les activités du cabinet de recrutement Michael Page dans la région du Sud-Ouest, berceau des activités aéronautiques françaises, confirme. Loin de constater un désintérêt pour la filière, il voit au contraire les candidatures des jeunes diplômés pour l'aéronautique décoller.

Par Claire Bouleau (envoyée spéciale en Suède)

