

SCIENCES | CLIMAT | QUESTION

10:30 • Aujourd'hui



La compensation carbone volontaire pour l'aérien est-elle vraiment efficace?

Cet article fait partie de notre dossier [«Que changer pour le climat?»](#).



Votre question complète. Notre lecteur Samuel Vannay nous interroge: «Cet été, j'ai voulu compenser les émissions CO₂ d'un séjour en famille en Nouvelle-Zélande, et ai été surpris de la diversité des approches proposées, et du manque de certification

Aero Icarus/Flickr/Creative Commons

le carbone émis par les voyages en avion? Autrement dit, ces initiatives de compensation volontaire permettent-elles vraiment de limiter les émissions de CO₂, ou se contentent-elles de retirer des sous de nos comptes?»

La réponse d'Anja Kollmuss, experte en sciences climatiques

pour swisscleantech, association professionnelle qui représente 350 acteurs économiques du développement durable. En matière de compensation carbone, il existe deux types de mécanismes qu'il faut distinguer:

Les «marchés obligatoires» où les certificats, dans le cadre du protocole de Kyoto par exemple, sont garantis par une organisation internationale – ici l'ONU. Ils ont au départ été créés pour les Etats, afin qu'ils puissent atteindre leurs objectifs en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES), mais sont accessibles à chacun.

Les «marchés volontaires», qui sont évoqués dans la question de lecteur, ne sont pas garantis par l'ONU, mais par différents organismes de certification, par exemple The

Gold Standard, et offrent donc des niveaux de garantie variable en fonction du label.

Le principe de la «compensation carbone». Le principe est le suivant: un porteur de projet, souvent dans un pays en développement, souhaite implémenter un projet visant à atténuer l'impact du changement climatique, c'est-à-dire à réduire les émissions de GES. Il peut par exemple s'agir de la construction d'une centrale hydroélectrique ou photovoltaïque, ou de projets de reforestation. Une fois qu'il a mené à bien son projet, il reçoit un crédit carbone pour chaque tonne de CO₂ réduite, et peut alors les vendre sur un marché carbone, à un pays, une entreprise ou une personne physique qui chercherait à compenser ses émissions.

Les conditions de réussite. Il y en a deux, pour que le principe-même de la compensation carbone fonctionne pour le climat:

Intégrité environnementale. Il faut que les crédits viennent d'un projet qui ne relève pas de la simple poursuite du «business as usual». Ils doivent avoir vu le jour uniquement sur la motivation économique des recettes générées, il ne doit pas s'agir de projets qui auraient de toute façon été construits sans ce financement additionnel. De plus, un projet doit générer exactement autant de crédits que la quantité de GES réduite. Il est donc crucial que le calcul des émissions de CO₂ compensées ou capturées soit correct.

C'est ainsi qu'une étude commandée en 2016 par la Commission européenne a trouvé que 75% des projets financés par l'Europe dans le cadre du *Clean Development Mechanism* (CDM) du protocole de Kyoto ne présentaient pas un niveau suffisant d'intégrité environnementale. Pour les marchés volontaires, on ne dispose pas, pour l'instant, d'étude globale qui en examinerait la qualité. Mais on peut supposer qu'elle est comparable avec celle des marchés obligatoires régis par le CDM.

Absence de double comptage. C'est essentiel que les réductions ne soient comptabilisées qu'une seule fois. Si l'acheteur du crédit s'en sert pour compenser ses propres émissions, cette réduction ne doit alors pas être reportée dans les inventaires nationaux du pays émetteur, qui chercherait ainsi à se rapprocher de ses objectifs climatiques: cela revient à la compter deux fois!

Le problème du transport aérien. Dans tout cela, il ne faut pas oublier que le secteur aérien est hors du cadre de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, contrairement aux Etats signataires de l'accord de Paris. Les inventaires de GES de l'aviation civile sont certes déclarées par les pays, mais sans être assujettis à des limites d'émissions.

Il faut aussi rappeler que ce secteur n'est en fait soumis qu'à une auto-régulation, via l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI, ou ICAO en anglais), qui regroupe Etats et industriels sous l'égide de l'ONU. En 2016, l'ICAO a ainsi décidé de mettre en place un mécanisme de marché de compensation carbone pour l'aérien, baptisé *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)*, qui devrait entrer progressivement en vigueur, d'abord sur la base du volontariat entre 2021 à 2027.

Mais CORSIA est peu ambitieux dans ses objectifs: les compagnies aériennes sont appelées à maintenir leurs émissions au même niveau que pendant une année de référence fixée à 2020. De plus, toute croissance ultérieure par rapport aux émissions de 2020 pourra être compensée. Le risque est que le secteur de l'aviation civile, dont les émissions croissent déjà de façon exponentielle, ne fasse finalement que peu d'efforts, préférant utiliser des crédits carbone correspondant à des projets menés dans d'autres secteurs d'activité.

Le problème de la taxe carbone. L'idéal serait de disposer d'une taxe carbone internationale sur le kérosène, mais cela n'est pas sur le point d'arriver (ndlr: cette particularité fiscale remonte à l'après-guerre, et a été imposée par les Etats-Unis qui cherchaient à relancer leur activité industrielle via l'aéronautique, ce qui impliquait de favoriser les liaisons internationales.)

Le principal problème avec les actions volontaires, c'est que seulement 1% des voyageurs compensent le CO₂ qu'ils émettent, ce qui est bien trop peu pour que cela soit efficace à grande échelle!

Pour cela, l'option de second choix est alors de mettre en place une taxe au niveau national, comme l'envisage actuellement la Suisse dans la révision de sa Loi sur le CO₂. Il faut qu'elle soit suffisamment élevée pour avoir un effet dissuasif, en particulier sur les trajets où l'on trouve aujourd'hui des billets d'avion moins chers que le train.

Que faire si l'on voyage en avion. Pour compenser le carbone émis par un trajet en avion, la meilleure chose à faire serait... de ne pas prendre l'avion. Si l'on veut vraiment investir de l'argent dans des projets environnementaux, c'est un choix personnel que de déterminer lesquels. A titre personnel, conclut Anja Kollmuss, un bon investissement carbone peut aussi consister à financer des partis politiques capables de vraiment peser sur les législations climatiques nationales.

Propos recueillis par Sarah Sermondadaz

