

LA COMPENSATION VOLONTAIRE DES EMISSIONS DE CO₂

Notre mode de vie provoque d'importantes émissions de gaz à effet de serre (GES) : l'équivalent 14,3 tonnes de CO₂ par personne et par an en Belgique.

Nous pouvons poser des choix et adopter des comportements qui minimisent ces émissions de CO₂ : nous déplacer le moins possible en voiture, régler le thermostat du chauffage sur 18 ou 19°C, augmenter l'isolation du logement, prendre des douches plutôt que des bains, choisir des produits locaux et de saison ...

Voir fiche n°29 : "Lutter contre l'effet de serre"

En plus de cela, nous pouvons choisir de compenser les émissions de CO₂ que nous n'avons pas pu (ou pas eu envie) d'éviter.

COMPENSER LES EMISSIONS ?

La compensation des émissions de CO₂ consiste à payer un montant donné pour financer des projets permettant d'éco-nomiser une quantité de CO₂ équivalente au CO₂ émis.

Ces projets permettent soit de capter le CO₂ (plantation d'arbres essentiellement) soit de diminuer les émissions de CO₂ à la source (meilleure efficacité énergétique, utilisation d'énergies renouvelables en lieu et place d'énergies fossiles).

Attention, la compensation constitue tout au plus un moyen d'atténuer les effets de notre mode de vie. Il ne s'agit pas de consommer de manière effrénée en imaginant que quelques dizaines d'euros suffiront à gommer nos excès ! Nous devons d'abord réduire les émissions à la source.

AVION ET COMPENSATION

Il est possible de compenser les émissions de notre logement, de nos déplacements ou des activités de bureau, il suffit pour cela de pouvoir quantifier ces émissions.

Pour les voyages en avion, la compensation est particulièrement intéressante car, dès que l'on monte dans un avion, la facture en gaz à effet de serre (GES) est salée :

- un A/R Paris-New York provoque l'émission de **1250 kg de CO₂ par passager**. Lorsque l'on prend en compte l'ensemble des émissions de l'avion, l'effet sur l'atmosphère est équivalent à celui de **3400 kg CO₂ par passager...** soit autant que le chauffage d'une maison pendant toute une année !
- le transport aérien est responsable de 3 % des émissions de GES dans l'Union européenne (chiffre à multiplier par 2

ou 3 pour tenir compte des autres émissions des avions). La majorité des émissions sont dues aux vols internationaux, qui ne sont pas soumis à des objectifs au titre du Protocole de Kyoto.

- les émissions de GES produites dans l'Union européenne par l'aviation internationale ont augmenté de 87 % entre 1990 et 2004 et **le trafic aérien devrait plus que doubler entre 2005 et 2020**.
- contrairement aux carburants automobiles, **le kérosène des avions n'est pas taxé**.

Ne faut-il plus prendre l'avion pour autant ? Disons plutôt qu'il faut utiliser l'avion à bon escient, ce qui n'est pas tout à fait dans l'air du temps quand on voit le succès des compagnies low cost !

Voir la fiche 102 "Le transport aérien"

L'OFFRE DE COMPENSATION

De plus en plus de sites proposent de compenser les émissions de CO₂. Pour le moment, c'est **www.atmosfair.de** qui est le plus recommandé.

Plusieurs sites belges proposent ce service, notamment **http://www.compenco2.be** (initiative d'Oxfam Wereldwinkels et d'Ecolife) et **http://www.co2logic.be**.

D'autres sites souvent cités :

- <http://www.myclimate.org> (Suisse)
- <http://www.climatecare.org> (UK)
- <http://www.co2solidaire.org> (France)
- <http://www.actioncarbone.org> (France)
- <http://www.climatmundi.fr> (France)

Comment ça fonctionne ?

La démarche de compensation comporte trois étapes :

1. le **calcul des émissions de GES** du demandeur. Idéalement, des recommandations pour réduire autant que possible ces émissions sont proposées à ce stade
2. la **conversion en coût** de compensation et la proposition d'un projet de réduction de GES à soutenir
3. le **suivi et le contrôle du projet**, car le client doit avoir la garantie de la réalité du "gain de CO₂" obtenu grâce à son financement

Pour l'ADEME, pour être valable, le mécanisme de compensation doit répondre à 4 exigences:



RÉGION WALLONNE

Avec le soutien du
Ministre wallon de
l'Environnement



RÉSEAU ÉCO-CONSOMMATION

59 Avenue Cardinal Mercier, 5000 Namur

www.ecoconso.be | 081/730.730

Fiche N°148

1. **additionalité des projets** : les réductions d'émission générées par les projets n'auraient pas eu lieu autrement
2. **validation de l'unicité des projets** : ces réductions d'émissions ne sont vendues qu'une fois
3. **pérennité des projets dans le temps** et validation (ou certification) de la réalité des gains en CO₂
4. **vérification et traçabilité des financements** des particuliers, des entreprises et des institutions aux opérateurs de compensation

QUELS CRITÈRES DE CHOIX ?

Il y a une grande disparité dans l'offre des opérateurs de compensation. Voici quelques éléments pour vous guider dans votre choix.

La certification des projets

Le Protocole de Kyoto ne pose pas de limitations d'émissions de gaz à effet de serre pour les pays en croissance. Or les émissions de ces pays sont en croissance, surtout dans le cas des pays à forte population tels que la Chine et l'Inde qui connaissent une rapide expansion de leur production industrielle.

Etant donné que le réchauffement est un phénomène planétaire, le Protocole inclut des dispositions pour soutenir des réductions dans les pays non tenus par des objectifs de limitation des émissions. Le Mécanisme de Développement Propre (MDP) permet aux pays industrialisés de financer des projets de réduction des émissions dans les pays en développement et d'obtenir en contrepartie des **crédits de réductions d'émissions certifiées** (CER). Pour être certifiés, les projets MDP doivent respecter ces critères et être approuvés par l'instance nationale du pays proposant le projet et par le bureau exécutif du MDP.

La procédure de certification des projets MDP est longue, complexe et onéreuse (les coûts associés à cette démarche d'enregistrement dépassent parfois le coût du projet), elle n'est donc pas adaptée aux petits projets, même s'il existe des simplifications possibles.

La plupart des petits acteurs sur le marché ont donc choisi leurs propres standards suivant leurs propres critères, ils donnent lieu à des **réductions d'émissions vérifiées** (VER).

Les réductions peuvent donc être de type CER ou VER, sans que cela influe sur leur qualité. Par contre, ce qui importe c'est la manière dont les projets sont sélectionnés et dont les réductions sont vérifiées, d'où l'importance des standards.

Les opérateurs de compensation peuvent utiliser leurs propres standards pour choisir et vérifier leurs projets ou faire appel à des standards reconnus. Certains utilisent des méthodologies de type MDP pour leurs projets d'émissions vérifiées.

La référence à l'heure actuelle est le **Gold Standard** (<http://www.cdmgoldstandard.org/>) qui a été initié par des ONG internationales dont le WWF.

Dans le Gold Standard, seuls les projets d'énergies renouvelables et d'efficacité énergétique sont recevables (les projets de reboisement sont exclus).

Le développement durable est pris en compte dans le

Gold Standard : des procédures de consultations des parties prenantes sont mises en place dès la phase de préparation du projet et des indicateurs garantissent l'impact positif du projet.

Les calculs des émissions

Un calcul des émissions de CO₂ sur différents sites pour un même voyage donne des résultats très variables ! Cela est dû aux hypothèses utilisées. Pour les voyages en avion, certains sites ne prennent en compte que les émissions de CO₂ tandis que d'autres appliquent un facteur de multiplication pour tenir compte des autres émissions.

Les types de projet

Les projets qui visent à réduire les émissions de CO₂ à la source sont à préférer aux projets "puits de carbone" comme des plantations d'arbres.

En effet, la séquestration de carbone par les arbres n'est que temporaire : le CO₂ est restitué à l'atmosphère lorsque l'arbre se décompose ou est brûlé. D'autre part la quantité de CO₂ séquestrée dépend du type d'arbre, du sol et les réductions d'émissions sont souvent plus difficiles à évaluer par rapport à une situation où le projet n'aurait pas eu lieu.

Localisation des projets

Il est préférable de soutenir des projets dans des pays en voie de développement.

Ce sont les habitants des pays les plus riches qui émettent le plus de CO₂ et qui prennent le plus l'avion. Mais les nuisances sont planétaires et les projets de compensation peuvent être un moyen de redistribution des richesses vers des populations moins favorisées, même si ce n'est pas le meilleur.

La transparence

Compenser un A/R Paris-New York coûte entre 8 et 80 suivant l'opérateur choisi (écart dû aux différences de calcul des émissions mais aussi du prix de la tonne de CO₂).

Faut-il choisir le prix le plus élevé pour avoir des projets de meilleure qualité ?

Pas nécessairement : ce qui compte c'est de savoir comment les organismes de compensation utilisent les fonds reçus (part consacrée aux projets de réduction et part couvrant les frais administratifs), quels standards sont utilisés, qui effectue les vérifications (l'opérateur lui-même ou un organisme spécialisé externe), quelles sont les réductions de CO₂ effectives...

Ces données devraient être disponibles dans des rapports annuels et sur les sites Internet des opérateurs de compensation mais ce n'est pas toujours le cas.

POUR ALLER PLUS LOIN :

- Les prestataires de la compensation volontaire de gaz à effet de serre, état des lieux, ADEME, 2006
- Etude comparative des programmes de compensation volontaire de CO₂ en Belgique, André Heughebaert, pour IEW, 2008.