

« La compensation carbone ne doit pas servir à se dédouaner »

►►► Car les dés sont pipés, déplore Matthieu Orphelin, député (ex-LRM désormais non-inscrit) du Maine-et-Loire, proche de Nicolas Hulot, qui « ne consomme l'avion qu'avec modération ». Contrairement à l'essence et au diesel, le kérosène n'est pas taxé, comme l'ont remarqué les « gilets jaunes », alors qu'il pourrait l'être pour les vols intérieurs. Les billets nationaux ne sont pas soumis à la TVA à taux plein, encore moins à la contribution énergétique.

« Pour baisser les émissions de la France de 3 % chaque année, tous les secteurs doivent contribuer, rappelle le député. L'avion symbolise les grands voyages, la liberté. Mais il n'y aura pas de tourisme dans un monde dévasté. Même s'il bouscule toute une culture, le sujet de l'aérien va s'imposer. » Au niveau européen ? L'idée d'une taxe sur les rejets de CO₂ des avions revient régulièrement (le 12 février, encore, sur proposition néerlandaise) avant de s'effacer, telle une traînée de condensation striant le ciel.

Dans la génération Erasmus et Ryanair, pourtant, l'idée d'un « flexitarisme » aérien commence à faire son chemin. « Moi, je suis flexitaérien », se vantera-t-on bientôt ? Comme pour la viande, pas question de s'interdire, mais de réduire allègrement. Les vols d'agrément en priorité puisque, au boulot, proposer une téléconférence ne réjouit pas, hors période d'économies. Un long-courrier par an, de rares vols européens, plus le moindre en France ? Chacun se fixe un cadre moral de bric et de broc. Ex-grand voyageur repent, Juan Martinez, 28 ans, chargé de mission environnement dans une mairie, s'accordera « un vol par an, mais pas de long-courrier ».

Récemment, il a gagné le Maroc en ferry (48 heures), la Catalogne en train de nuit, covoiturage et bus (17 heures). « C'est la suite logique de tout ce que j'ai entrepris pour réduire mon impact. Je reprends conscience des distances, je regarde les paysages traversés. Le déplacement redevient une aventure, une composante du voyage. » A l'université parisienne de Jussieu, le 8 février, les étudiants ont programmé leur première grève climatique, une semaine plus tard, et formulé leurs revendications prioritaires. Dont l'interdiction des vols intérieurs.

Sentant poindre cette sobriété stratosphérique, Air France permet depuis septembre à ses clients de compenser les émissions carbone de leur voyage en finançant la plantation d'arbres dans le pays de leur choix pour quelques dizaines d'euros. Le PDG de Voyageurs du monde, Jean-François Rial, affiche lui aussi des tarifs « comprenant la compensation carbone à 100 % des transports des clients et collaborateurs ». Mais surtout, il s'interdit désormais de proposer certains voyages « inacceptables » : « Les long-courriers en dessous de cinq nuits, les allers-retours en Europe dans la journée, c'est non ! Nous essayons aussi de renforcer l'offre sur la France et l'Europe, à pied et à vélo, en prenant le train. »

Le voyage lent et de proximité, voilà qui est du dernier chic. En témoignent le boom du cyclotourisme ou le succès du guide Chilowé des « micro-aventures de plein air et de courte durée près de Paris » – de Lyon, Bordeaux et Nantes, aussi, bientôt. Descendre la Seine en paddle, écouter le brame du cerf à Rambouillet ou en Sologne, bivouaquer un soir de semaine... « Pas besoin d'un vol transcontinental, la France est un immense terrain de jeu », pour le cofondateur de Chilowé, Thibaut Labey, trentenaire « culpabilisé par un récent voyage en Colombie-Britannique ». Guillaume Cromer, lui, se dit en plein « deuil » de plaisirs aériens. Cet expert ès tourisme durable persuade les collectivités locales que « les premiers touristes de demain seront intrarégionaux ». Il leur faut donc « construire de nouveaux imaginaires sur l'ailleurs, dépayser grâce à des hébergements atypiques, comme les cabanes perchées ». Perchées bien haut pour voir la cime des arbres, comme depuis le hublot.

Hervé Lefebvre est chef du service climat de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe).

La compensation carbone volontaire n'est pas encore une démarche très connue. Pouvez-vous nous expliquer comment l'idée est née, et quel en est le principe ?

On a commencé à parler de compensation carbone en 1997, lors du protocole de Kyoto, cet accord international par lequel 84 Etats s'engageaient à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) durant la période 2008-2012. En 2001, les Etats-Unis ont finalement décidé de ne pas ratifier le traité. Alors, pour montrer qu'ils agissaient tout de même, l'idée est apparue, surtout chez les grandes entreprises les plus émettrices, de financer, sur leur territoire ou dans les pays en voie de développement, des projets qui permettent de réduire l'émission de GES, ou de séquestrer des émissions qui se sont déjà produites. Au départ, il était question d'actions d'efficacité énergétique, de remplacer des énergies carbonées par des énergies renouvelables (panneaux et fours solaires, éoliennes...). Puis s'est développée la séquestration de carbone à

travers la gestion de forêts, parce que les arbres tout au long de leur vie absorbent du carbone.

Certaines associations écologistes émettent régulièrement des doutes sur l'efficacité de ces programmes que n'importe quel organisme peut proposer...

Oui, il est arrivé que des arbres ne soient jamais plantés, ou que des surfaces soient transformées en cultures alors que le projet aidé prévoyait une reforestation, ou encore que des projets soient financés plusieurs fois... En fait, quatre conditions doivent être réunies pour qu'un projet de compensation soit sérieux : mesurabilité, vérifiabilité, permanence et additionnalité. Il faut que les émissions de GES absorbées ou évitées soient comptabilisées grâce à une méthode validée par un tiers indépendant. Et que des auditeurs tout aussi indépendants puissent venir sur place effectuer des vérifications à tout moment. Que le projet dure au minimum sept ans, et que, sans le financement apporté par la compensation, il n'ait pu être réalisé – cela afin d'éviter les effets d'aubaine.

Comment un particulier qui souhaite compenser son vol transatlantique ou son trajet



GUIA BESANA POUR « LE MONDE »

Pour les irréductibles

► Eviter les vols intérieurs et intra-européens

Six vols aller-retour Paris-Marseille émettent autant de CO₂ qu'un Paris-New York. Sur une même distance, le TGV émet 40 fois moins que l'avion. Même la voiture est moins polluante que l'avion dès lors qu'au moins deux personnes sont à bord. Autres solutions pour les distances inférieures à 1500 km : le covoiturage ou l'autocar.

► Bien choisir les vols internationaux

Privilégier les vols sans escale, la consommation de kérosène étant accen-

tuée lors des décollages et atterrissages. Voyager léger et plutôt en classe éco : les émissions associées à un vol en classe affaires ou en « first » sont trois fois plus importantes, la taille des sièges réduisant le nombre de passagers convoyés pour une même quantité de kérosène. Choisir une compagnie dont la flotte est récente, donc moins énergivore, et dont le taux de remplissage est élevé.

► Ralentir

Se rendre à l'aéroport en transports en commun. Une fois sur place, se déplacer en train ou à vélo.

Rester le plus longtemps possible pour amortir le coût carbone du vol.

► Compenser

Si elles ne sont pas indiquées sur le billet d'avion (comme la réglementation le prévoit), calculer les émissions de CO₂ liées au vol (sur le calculateur en ligne de la Direction générale de l'aviation civile par exemple), puis verser à une organisation spécialisée dans la compensation carbone la somme finançant la réduction d'une quantité équivalente de gaz à effet de serre (grâce à des plantations d'arbres notamment). Certaines compagnies aériennes proposent directement ce service lors de la réservation des billets.

Mais, à terme, il pourrait couvrir d'autres secteurs.

Les Français commencent-ils à s'emparer de la compensation volontaire ?

Les pouvoirs publics tentent de le faciliter, avec ce label. Mais la pratique est sans doute encore marginale parce qu'elle demande une implication personnelle. En revanche, de plus en plus d'entreprises y viennent, ainsi que des collectivités locales, pour leurs habitants.

Est-ce la panacée ? Peut-on avoir bonne conscience écologique une fois que l'on a versé quelques dizaines d'euros à une association pour compenser un aller-retour Paris - New York ?

Les premières questions à se poser sont : « Est-ce que je dois voyager ? », « Mon déplacement est-il nécessaire ou pas ? De loisir ou non ? Est-il impératif d'aller à Bali ou puis-je faire un tour dans les Alpes suisses ? » Si le voyage est vraiment nécessaire, il faut choisir pour l'effectuer le moyen de transport qui émet le moins de GES. Et une fois choisi (même s'il s'agit du train, du covoiturage, d'une voiture hybride), aller vers une compensation carbone véritable. La compensation carbone ne doit intervenir que pour les émissions ne pouvant être réduites. On parle alors d'émissions incompressibles.

Donc plus jamais d'avion pour les vacances ? C'est un peu drastique !

Entre faire comme s'il n'y avait pas de problème et arrêter à tout jamais de prendre l'avion, il y a sans doute la place pour une évolution des comportements. Ce n'est pas à nous d'indiquer ce que doivent faire les particuliers, mais de les outiller et les informer pour qu'ils agissent en toute connaissance des impacts. Cela implique un vrai changement de modes de vie. Il faut de la sobriété. On sait bien que les évolutions technologiques ne pourront pas répondre à nos émissions de GES. La captation de CO₂ dans l'atmosphère est très coûteuse, et elle n'est pas pour demain. Elle ne correspond pas à l'urgence de réduction des émissions. Les individus doivent changer leurs comportements, agir à leur niveau pour diminuer leur empreinte carbone.

Alors, la compensation carbone ne sert à rien ?

Si. Celui qui compense est efficace par rapport à celui qui voyage et ne fait rien. Mais la compensation volontaire ne doit pas servir à se dédouaner. Elle ne peut pas intervenir en première intention, comme une facilité évitant d'entrer dans une logique de réduction. Il nous faut diminuer au maximum nos émissions, et compenser en totalité ou en partie toutes les émissions restantes. Mieux vaut ne pas émettre que compenser.

Propos recueillis par Pascale Krémer