

Le débat sur la compensation volontaire des gaz à effet de serre fait rage. Plusieurs questions sont posées. La compensation est-elle un moyen, pour les pays riches, de s'acheter une bonne conscience ? Ou est-elle une nécessité dans une perspective de développement durable (c'est-à-dire n'oubliant pas les aspects économiques et humains) ? Échange de points de vue.

La compensation CO₂, une forme d'indulgence des temps modernes ?

Les critiques portées à la compensation volontaire de gaz à effet de serre sont nombreuses. Introduction au débat.

Porté médiatiquement par des personnalités comme Leonardo DiCaprio, Al Gore, Yann Artus Bertrand et par la Fifa (Fédération internationale de football Association), les taxis londoniens et même par une compagnie aérienne *low cost* (Flybe), le dispositif de compensation volontaire de CO₂ est en pleine expansion. En novembre 2006, l'Ademe a recensé 31 organismes compensateurs (ONG ou entreprise à but lucratif) dans une dizaine de pays, dont une

NB : Cette introduction au débat est un extrait de l'article du même nom publié sur : www.tourisme-durable.net, reproduit avec l'aimable autorisation de l'auteur.

GILLES CAIRE

**Maître de conférences en sciences économiques,
responsable du master professionnel**

"Droit et économie sociale et solidaire",

Université de Poitiers

(gilles.caire@univ-poitiers.fr)

moitié basée au Royaume-Uni et aux États-Unis. Diverses critiques peuvent être adressées à cette "indulgence⁽¹⁾ des temps modernes" (selon l'expression de Jean-Marc Jancovici, *Libération* du 31 octobre 2006) :

- les modes de calcul des gaz à effets de serre et les prix affectés à la tonne sont extrêmement variables. Pour un même comportement, la "facture" varie de 1 à 4 selon les sites ;
- le contrôle de l'effectivité de projets localisés à l'autre bout du globe peut laisser perplexe ;
- c'est une solution qui évite aux pays riches des politiques douloureuses de réduction de leurs émissions de GES et qui leur permet de dépasser les "plafonds" fixés. L'effort est finalement fait par les habitants du Sud ;

– cela revient à penser qu’il existe toujours une solution technique au problème du dérèglement climatique, ce qui n’est finalement pas très éloigné des déclarations de George Bush ;

– la compensation donne bonne conscience à petit prix au risque d’engendrer un “effet rebond”, c’est-à-dire une augmentation des consommations ;

– reposant sur un financement volontaire, elle contribue à délégitimer un peu plus les mécanismes de réglementation, de taxation et de redistribution.

En somme, ce dispositif paraît correspondre à une

rénovation de la devise de Pierre de Coubertin : “Plus vite, plus haut, plus fort”..., plus compensé ! ■

(1) Pour les catholiques du Moyen Âge, l’action charitable permettait d’obtenir des *indulgences*, c’est-à-dire de racheter ses péchés ou de les couvrir par avance (droit de manger de la viande le vendredi par exemple). C’était en quelque sorte “l’achat d’un ticket gagnant pour l’au-delà”, et en cela un investissement à très long terme (le “trafic” des indulgences fut l’objet de nombreuses critiques, en particulier de Luther, et fut fortement restreint en 1545 par le Concile de Trente).

La compensation carbone est une nécessité

Interview^(*) de JEAN-FRANÇOIS RIAL, P-DG du groupe Voyageurs du monde

(jfrial@vdm.com)

Dans le contexte actuel de croissance rapide du tourisme international, il est utopique d’envisager réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au voyage, sauf à envisager un repli du monde sur lui-même. Pour limiter son impact environnemental, le secteur du tourisme doit prendre les devants : optimiser sa consommation d’énergie, s’intégrer dans le marché réglementé du carbone et encourager la compensation volontaire.

En quoi l’industrie du voyage est-elle concernée par le changement climatique ?

Le changement climatique peut être une catastrophe pour le monde du voyage, et ce pour trois raisons au moins. La première est que toutes les études montrent des conséquences du réchauffement plus fortes dans les pays du Sud, que ce soit en termes d’évolutions de l’environnement local, d’événements climatiques extrêmes, ou de déstabilisation politique. Or, ces pays sont justement ceux avec lesquels des voya-

gistes comme Voyageurs du monde travaillent. Les conséquences sont donc potentiellement catastrophiques pour les personnes qui y vivent, mais aussi pour les acteurs économiques qui en dépendent.

La seconde raison tient aux émissions de gaz à effet de serre du secteur. Aujourd’hui, la contribution du transport aérien au

(*) Propos recueillis par Jean-Paul Céron et Ghislain Dubois.

niveau mondial est faible en volume – de l'ordre de 3 % –, mais très forte si on la rapporte au nombre de gens qui voyagent. Avec un doublement du trafic aérien tous les dix ans, on obtient en 2050 entre 10 et 20 % des émissions mondiales pour l'aérien. Ce constat, confronté avec l'objectif de diviser par quatre les émissions mondiales à la même date, montre une vraie difficulté. Il sera très difficile, voire impossible, de concilier le rythme de croissance de l'aérien avec des objectifs ambitieux de réduction des émissions. Le monde du voyage doit donc d'urgence répondre à cet enjeu, et se prendre en main.

Enfin, le tourisme est sans doute plus concerné que d'autres industries, puisqu'il dépend des énergies fossiles pour le transport, sans substituts possibles actuellement, et qu'il dépend des pays du Sud pour sa croissance.

La conscience du problème est-elle croissante dans la profession ?

La prise de conscience est récente (moins de deux ans) et a été très rapide. Il y a encore un an, je pouvais passer pour un "dingue" en évoquant le sujet. Aujourd'hui, je suis invité à m'exprimer dans des colloques, conférences et, surtout, dans les cénacles internes aux compagnies aériennes. Tout a vraiment changé : Air France, par exemple, soutient le protocole de Kyoto et les systèmes de permis négociables...

La volonté d'action de certains voyagistes s'exerce-t-elle sous la pression des consommateurs ?

Non ! Les clientèles de loisirs restent peu sensibilisées au problème ; les émissions liées à leur voyage ne sont pas un critère de

choix. En revanche, aujourd'hui, les entreprises engagées dans des politiques environnementales s'y intéressent fortement pour leurs voyages d'affaires. Amadeus a, par exemple, reçu plusieurs demandes pour intégrer des offres de compensation carbone dans son système de réservation. Globalement, les quelques actions en cours restent très *BtoB* : le citoyen s'y intéresse, mais ne passe pas à l'acte.

Face à ce problème, quelle stratégie adopter ?

Il faut d'abord se cadrer par rapport à des objectifs d'émission par individu. Celui de 2 tonnes de CO₂ par an par individu est souvent évoqué. Or, en l'état actuel, ce "budget" carbone est déjà entièrement consommé par un aller-retour Paris-New York. Quid alors des émissions domestiques, pour se chauffer, s'alimenter ? Pour sortir de ce dilemme, je vois trois grandes pistes.

Il faut, tout d'abord, économiser tous azimuts dans le transport aérien, en faisant le maximum en termes de progrès technologiques, d'optimisation des routes aériennes (avec plus de coopération de la part des militaires), de gestion des détours ou de la congestion, de gestion des opérateurs (améliorant des taux de remplissage...) et des aéroports (limitation du roulage...). Il faut cependant se méfier des discours du type "l'A380 consomme l'équivalent de 3 litres aux 100" : n'oublions pas, en effet, qu'en voiture, il faut aussi diviser les émissions par le nombre de passagers...

Il faut, ensuite, entrer dans un processus de type Kyoto, ou post-Kyoto, qui répartisse l'effort entre les industries (selon leur utilité sociale) et les pays, sans oublier l'historique de leurs émissions : un

pays est d'autant moins fondé à polluer qu'il le fait déjà depuis cinquante ou cent ans. De plus en plus de compagnies aériennes sont favorables à des mécanismes de type permis négociables (achat de quotas d'émission) ; le désaccord porte plus sur les modalités et sur les modes de répartition entre les différentes industries.

Il faut, enfin, entrer assez massivement dans des projets de compensation carbone, car les réductions de consommation et un processus post-Kyoto ne suffiront pas à contre-balancer les effets de la forte croissance du secteur et l'impossibilité dans laquelle il se trouve à trouver des énergies alternatives.

Ces trois conditions (réduction, engagement post-Kyoto et compensation CO₂) me paraissent nécessaires. Si l'industrie les met en œuvre, elle peut même espérer négocier un certain traitement de faveur – disons une stabilisation de ses émissions, au lieu d'une réduction – en argumentant sur sa croissance rapide, sur son utilité sociale (emplois, rapprochement des peuples...) et sur le fait que "nous sommes les seuls à ne pas pouvoir nous passer d'énergies fossiles". N'oublions pas qu'Iata a mis en avant des objectifs très ambitieux, comme la neutralité carbone dans soixante ans.

Et si ces solutions n'étaient pas suffisantes pour stabiliser ou réduire les émissions ?

Le changement climatique est-il susceptible de changer la façon dont on voyage ?

Le tourisme lent, les séjours plus longs constituent-ils des hypothèses de travail pour Voyageurs du monde ?

Non. Je ne crois pas à la décroissance, ni au "retour aux grottes".

Par contre, je pense qu'il faut responsabiliser plus les voyageurs. On peut imaginer des solutions dans lesquelles celui qui souhaite voyager énormément devrait compenser plus, par exemple à hauteur de 200 % ou 300 % de ses émissions.

Je ne suis pas non plus favorable à certaines mesures préconisées, du type : "pas de transport aérien pour des séjours inférieurs à huit jours". Où fixer la limite, comment la faire appliquer ?

En fait, vous croyez aux outils économiques et financiers pour résoudre le problème...

Oui. Les outils mis en place par Kyoto montrent leur efficacité. Si le prix de la tonne de carbone est resté faible sur le marché des permis d'émission, c'est bien parce que les entreprises ont réduit ces émissions, même si, il est vrai, les objectifs pour 2012 ne sont pas très ambitieux.

Comment jugez-vous l'explosion du trafic low cost en Europe, par rapport à cette nécessité de limiter les émissions ?

Franchement, je trouve le phénomène du *low cost* "génial". Il permet à des gens qui ne le pourraient pas de voyager, avec des avions récents, très bien remplis, donc peu polluants comparativement. En revanche, je suis pour une meilleure intégration des coûts externes, notamment de la compensation carbone, dans le prix du billet.

La perspective d'une taxation ne remet-elle pas en cause la démocratisation du transport aérien ?

Pas avec les coûts actuels de la compensation carbone, et pas avec les montants de taxes actuels, de l'ordre de quelques dizaines d'euros. Un Paris-Nice ne serait, par exemple, pas à 42 euros, mais à 52 ou 62 euros... Le modèle économique tient.

Le vrai risque en la matière, c'est un baril à 400 \$! Le prix du billet augmenterait alors considérablement, et seuls les plus riches pourraient continuer à voyager.

Revenons-en à la compensation carbone. Que fait aujourd'hui Voyageurs du monde en la matière ?

Aujourd'hui, Voyageurs du monde compense l'intégralité des déplacements professionnels de ses collaborateurs via CO₂Solidaire (Geres). Il propose une compensation volontaire à ses clients, sur son site internet, ainsi que lors de la remise du dossier voyage.

Aujourd'hui, force est de constater que la compensation volontaire ne marche pas, avec un passage

à l'acte qui tourne autour de 0,2 % des clients. Pour des raisons fiscales, le tour-opérateur ne peut pas l'encaisser directement (*cf.* encadré page 25), il faut demander au client d'aller repayer sur le site de l'organisme compensateur, ce qui complique et entrave la démarche.

Quelle est alors la solution imaginée par Voyageurs ?

Nous envisageons de mettre en place une compensation systématique de tous nos séjours, sur la base d'1 tonne de CO₂ par client, qui correspond la moyenne de nos ventes. Cela devrait permettre de générer 1,2 million d'euros par an et 80 000 euros de CO₂ compensés. La question qui se pose est : à quel projet affecter cet argent, sachant que la plupart des organismes proposant de la compensation sont peu audités ?

Nous sommes de plus en plus convaincus que la meilleure manière de procéder consiste à détecter nous-mêmes le projet dans lequel investir. Nous nous dirigeons plutôt vers un projet de gestion forestière bien conçu : une forêt qui dure au moins cinquante ans, un impact positif sur la biodiversité et sur le développement local, avec un coût de 15 euros la tonne de CO₂ compensée... Nous avons été particulièrement séduits par des projets de récréation de mangroves en Éthiopie, ou de forêts atlantiques au Brésil, qui permettent de recréer des corridors écologiques, des ressources en énergie renouvelable, d'éviter l'érosion des sols.

Êtes-vous intéressé par des projets de type "mécanisme de développement propre (MDP)" certifiés par le processus de Kyoto ?

Même si je sais que c'est un

point discuté, je suis plus favorable à l'idée d'absorber du carbone que d'éviter d'en émettre. Si je finance des éoliennes pour éviter une centrale thermique, qui me garantit que cette centrale thermique ne sera pas construite ailleurs ? Comment prendre en compte le cycle de vie des énergies renouvelables, qui fait que la construction-destruction des éoliennes ou des panneaux solaires émet du CO₂ ? Et je ne parle pas des projets de biocarburants, encore plus contestés. En outre, les projets MDP n'ont pas, ou peu, de dimension sociale, ce qui me gêne.

À très long terme, et face au changement climatique, comment voyez-vous l'avenir du voyage ?

Ce qui se profile est évidemment très incertain. D'un côté, on voit poindre des solutions techniques extrêmes, qui sont encore de la science-fiction : le vol sub-orbital "propre", des carburants à faible impact pour les avions... De l'autre, on peut imaginer de nouveaux concepts de voyage (pourquoi pas des voyages à très longue distance en train ?) et une évolution profonde des comportements de voyage.

Quoiqu'il en soit, aujourd'hui, l'organisation de la société et de ses rythmes temporels ne permet pas l'expression du "tourisme lent" (*breaks* de longue durée à l'étranger, etc.). ■

Les limites de l'engagement

La déductibilité fiscale des dons

La plupart des organismes de compensation volontaire de carbone entrent dans le champ d'application du "don aux œuvres". Selon le Code général des impôts, article 200, les dons aux œuvres sont déductibles de l'impôt sur le revenu à hauteur de 66 %, à hauteur de 60 % pour l'impôt sur les sociétés des entreprises. Les plafonds sont de 20 % du revenu imposable, 0,5 pour mille du chiffre d'affaires pour les entreprises. Lorsque les dons dépassent le plafond de cinq pour mille, l'excédent est reporté sur les cinq exercices suivants et ouvre droit à réduction d'impôt.

C'est l'existence de ce plafond qui entraîne interrogations et difficultés des entreprises du tourisme. La compensation est, en effet, plus efficace et plus systématique si son montant est collecté par le professionnel du tourisme (un seul paiement, moins de formalités...), puis reversé à un organisme compensateur. Cette méthode est aussi le seul moyen de la rendre obligatoire, ou au moins en *opt out* (possibilité pour le client de décocher l'option, comme par exemple pour les assurances annulation).

Or, dans ce schéma, le plafond de déductibilité est vite dépassé. Dans l'aérien, la compensation peut représenter entre 1 % et 10 % du montant du billet, ce qui ne permet pas de bénéficier de l'"optimisation fiscale" qui aurait été permise par une compensation réalisée directement par le client, sans l'intermédiaire du professionnel. En effet, dans ce dernier cas, la totalité des sommes versées sont éligibles au "don aux œuvres".

Une des pistes explorées pour sortir de cette difficulté est de permettre aux entreprises de collecter des dons aux œuvres d'intérêt public "pour le compte" des particuliers. Les sommes en cause ne faisant que transiter par le professionnel, elles pourraient alors être totalement déductibles. C'est un des axes de réflexion de l'association pour un tourisme responsable (ATR).

Au-delà de ce débat fiscal, l'enjeu porte aussi sur la répartition des responsabilités en matière de lutte contre le changement climatique. La compensation carbone doit-elle être assumée par le client-consommateur, qu'elle soit répercutée sur un prix de billet ou versée directement par le producteur du séjour, qui en prendrait une partie sur sa marge ? Ou doit-elle être assurée en partie par l'État, par le biais du "don aux œuvres" ?

Certains opérateurs ont fait le choix d'assumer ce coût – c'est le cas d'Allô Thalasso –, d'autres renvoient vers le site de compensateurs – cas d'Air France ou de Voyageurs du monde, actuellement. Certains sont à la recherche de méthodes intermédiaires.

GD