

Avant-garde

Les échanges de droits d'émission entre individus, plus qu'une utopie?

Aujourd'hui, seules quelques entreprises sont soumises à des quotas de CO2. Demain, ce pourrait être le cas de chacun.

«**I**maginez un monde dans lequel le carbone deviendrait une nouvelle monnaie.» La phrase peut paraître saugrenue, elle a pourtant été prononcée par un homme des plus sérieux: David Miliband, chef de la diplomatie britannique et ex-ministre de l'Environnement. Il avance l'idée d'un système d'échange de droits d'émission de dioxyde de carbone (à l'image de ce qui se fait déjà entre les grandes entreprises européennes)... entre individus.

PASSER À LA VITESSE SUPÉRIEURE
Dans le cadre du protocole de Kyoto, l'Europe des Quinze s'est engagée à réduire ses émissions de dioxyde de carbone (CO2) de 8% entre 1990 et la période 2008-2012. Pour y parvenir, l'Union a notamment déployé le système de quotas d'émission de CO2, imposés aux industries lourdes, et le système d'échange de droits de polluer (European carbon trading scheme, ECS), qui permet aux unes de s'acheter les quotas qui leur manquent, et aux autres de revendre ceux qu'elles n'ont pas utilisés.

En Belgique, 363 unités industrielles sont aujourd'hui soumises à ce système, et les entreprises qui ont consommé plus de CO2 que leurs quotas sont sanctionnées de 40 euros par tonne supplémentaire (la facture va passer à 100 euros dès que l'on sortira de la phase test, en 2008). Ce mécanisme devrait permettre d'atteindre les premiers objectifs fixés, mais suffira-t-il à réduire nos émissions de 20% pour 2020, comme l'a décidé l'Union européenne, ou de 60% pour 2050 comme comptent le faire des pays comme le Royaume-Uni? Non. Les



Un paquet de 35 g de chips Walker's (Lay's) pèse... 75 g de CO2, c'est désormais marqué sur le paquet. Cette indication pourrait se généraliser à tous les biens de consommation courante et - qui sait? - être utilisée dans le cadre d'échanges de droits d'émission entre individus.

entreprises ne pourront pas tout porter sur leur dos, chacun va devoir prendre sa part de responsabilité dans la lutte contre le réchauffement.

LA «NOUVELLE MONNAIE»
La solution, c'est sans doute ce monde, dont parle David Miliband, où le carbone deviendrait une monnaie. «Nous aurions des cartes bancaires qui enregistreraient à la fois les livres sterling et les points carbone», poursuivait celui que l'on décrit de plus en plus comme le «nouveau Tony Blair». «Et lorsque nous achèterions de l'électricité, du

«*Nous aurions des cartes bancaires qui enregistreraient à la fois les livres sterling et les points carbone...*»

gaz ou du carburant, nous utiliserions nos points carbone en même temps que nos livres.»

L'idée est tout simplement d'appliquer le principe des quotas aux individus: chacun recevrait sur sa carte (bancaire, proton, SIS...) le même nombre de droits d'émission d'équivalent CO2 pour l'année,

et la carte serait débitée à chaque achat de carburant ou lors des paiements de factures de gaz et d'électricité.

Première critique: cela ne risque-t-il pas de pénaliser les plus pauvres, qui ont souvent des logements mal isolés ou des voitures très polluantes? «Pas si l'on inclut les voyages en

avion», indique Arnaud Brohé, qui réalise un doctorat à l'ULB sur le sujet. Il faut dire qu'un aller-retour Bruxelles-New York émet, par passer, l'équivalent de la consommation annuelle de chauffage et d'électricité d'un ménage wallon. Alors, science-fiction? Pas si sûr. Des associations de convaincus ont déjà mis au point des systèmes d'échanges volontaires. C'est le cas du Carbon rationing action group (Crag), en Angleterre: ses membres acceptent un objectif annuel de réduction de leur consommation de CO2 et se réunissent en fin d'année pour comparer leurs résultats.

Ceux qui ont dépassé l'objectif paient alors une compensation, qui est redistribuée entre ceux qui ont le mieux géré leurs émissions. Et, selon le «Guardian», un rapport commandé par l'administration britannique pour l'environnement (Defra) suggérait il y a un an qu'un tel système pourrait être développé à l'échelle du Royaume-Uni dans les cinq ans.

LE CO2 SUR LES EMBALLAGES
A ce stade de la réflexion, le système s'en tiendrait donc à convertir notre consommation de gaz, d'électricité et de carburant en équivalents CO2. Mais idéalement, «il faudrait aussi pouvoir comptabiliser les tonnes de CO2 produites lors de la fabrication et du transport des produits de consommation courante», souligne Arnaud Brohé. L'exercice paraît beaucoup plus complexe. Pourtant, certaines initiatives laissent penser que nous n'en sommes pas si loin. Walkers crisps, l'équivalent britannique des chips Lay's (PepsiCo), indique par exemple sur ses emballages le poids de dioxyde de carbone qu'a produit chaque paquet de chips: 75 g... pour 34,5 g de chips. Et la chaîne de grandes surfaces Tesco s'est engagée à indiquer d'ici quelques années l'empreinte écologique de chacun des 70.000 produits qu'elle vend.

Si l'évaluation du poids carbone des biens de consommation se généralise, rien n'empêche d'imaginer que ces données soient intégrées à un système d'échange entre individus. Et l'on imagine d'ici la concurrence que pourraient se faire les entreprises de production pour que leurs produits «pèsent moins lourd» que ceux du voisin: un argument de vente en or! **Frédéric Rohart**

Repères

► **Kyoto**
Entré en vigueur en 2005, le protocole de Kyoto vise une réduction moyenne de 5,2% des émissions des 38 pays industrialisés qui participent, entre 1990 et la période 2008-2012. Mais il ne tient pas compte des émissions de l'aviation et de la marine, et il n'a été ratifié ni par les Etats-Unis ni par l'Australie.

► **ETS**
Instauré par la directive 2003/87, l'Emission trading scheme de l'Union européenne (ETS) est le premier système d'échange de quotas de carbone à avoir été mis en place. Il concerne uniquement les grosses sources d'émissions fixes, et en l'occurrence les usines d'une puissance de plus de 20 MW. D'autres systèmes similaires ont vu le jour, comme le Chicago climate exchange (CCX).

► **Périodes d'échanges**
L'ETS européen a délimité trois «périodes d'échanges». La première était une phase «test», elle a commencé en 2005 et se termine cette année. Aujourd'hui, les quotas de la seconde période, 2008-2012, s'échangent déjà sur le marché. L'attribution de quotas devrait être beaucoup plus sévère sur cette période, ce qui assurera un prix élevé.

Vers des quotas pour le secteur aéronautique

Depuis la Convention de Chicago, signée en 1944, l'aviation est le seul secteur à ne pas être soumis aux taxes sur le carburant. Le but initial de cette mesure de protection était de lever au maximum les barrières pour rapprocher les peuples, après un début de siècle sanglant. Mais le maintien de cette situation se justifie mal à l'heure actuelle: le principe du pollueur-payeur, essentiel pour garantir un développement durable, ne trouve pas la plus petite application à cette industrie.

Or, de 1990 à 2005, les émissions de GES qu'elle a émises en Europe ont bondi de 86%. Il ne faut pas chercher loin pour trouver les causes de cette augmentation fulgurante: développement des compagnies low-cost, et avec elles des mini-trips, augmentation de la consommation des fruits, fleurs et légumes d'outre-mer, etc.

En termes de pollution, une tonne d'équivalent CO2 émise par un avion n'est pas égale à celle émise par une usine: le balais des aéronautes forme une couverture gazeuse qui stagne à plusieurs milliers de mètres d'altitude, et cela a un effet multiplicateur sur le réchauffement.

L'intégration de l'aviation dans les systèmes de quotas d'émissions est donc un enjeu plus essentiel que jamais si l'on veut lutter efficacement contre le réchauffement.

SUR LES RAILS EN 2011

Si l'aviation n'a pas été intégrée dans les objectifs de Kyoto, c'est notamment du fait de la complexité des mesures à prendre: un Japonais prend l'avion à Paris pour se rendre à New York, à quel pays doit-on attribuer les émissions? Et le lobby

ing d'un secteur particulièrement clé pour le commerce international n'y est certainement pas pour rien non plus.

Mais en décembre 2006, la Commission a décidé de prendre ses responsabilités et a présenté une proposition de modification de la directive 2003/87 qui instaure le système d'échange de quotas de CO2 (European emission trading scheme) pour y inclure le secteur aérien. Un plafond serait donc imposé pour les avions au départ ou à destination de l'Union européenne, et les compagnies pourraient s'échanger leurs droits de polluer.

Le système devrait être mis en place en 2011 pour les vols intra-européens, avant d'être étendu, en 2012, à tous les vols au départ ou à destination de l'Europe. Toutes les compagnies européennes ou non - y seront soumises.

Selon la Commission, sans cette inclusion de l'aviation, les émissions générées par le secteur en plein développement annuleraient d'ici 2012 un quart des 8% de réductions auxquelles l'Europe des Quinze s'est engagée. Et l'on estime que les émissions dues aux avions auront doublé d'ici 2020.

D'aucuns - comme Arnaud Brohé, chercheur à l'ULB - s'attendent cependant à ce que les Etats-Unis attaquent cette mesure devant l'Organisation mondiale du commerce. Reste donc à voir si cette instance laissera faire l'Europe. On notera enfin que la marine n'est pas non plus incluse dans le système de quotas. Or en vingt ans, le port d'Anvers a par exemple vu sa capacité augmenter de 30 à 40%. Il devrait, lui aussi, entrer dans le système de quotas. **F.R.**

Compenser son CO2 dans le Sud

On l'imagine bien, le jour où les pouvoirs politiques se mettront d'accord pour élargir le système de quotas d'émissions de dioxyde de carbone aux individus n'est pas encore arrivé. Mais la société civile n'attendra probablement pas cette date pour s'activer. C'est du moins ce que pense Antoine Geerinckx, cofondateur de la société CO2logic (lire encadré). Il vend des crédits d'émissions de gaz à effet de serre à des entreprises qui veulent devenir «CO2 neutral». Plus précisément des «Verified Emissions Reductions» (VER), c'est-à-dire des documents qui attestent qu'une certaine masse de carbone

a été économisée grâce à un projet de développement. Le marché est encore peu développé en Belgique, mais il explose au Royaume-Uni. Le principe est simple: vous calculez l'empreinte énergétique de votre entreprise (chauffage, déplacements, etc.) et vous l'annulez. Après avoir fait un maximum d'efforts pour réduire votre consommation (isolation des locaux, déplacements en transports en commun ou en voiture moins énergivore, etc.), vous achetez les tonnes de CO2 qu'il vous manque pour compenser totalement vos émissions. Le système de compensation est

calqué sur les mécanismes de développement propre (MDP), qui permettent aux entreprises soumises à des quotas d'acheter des droits d'émissions en finançant des projets dans les pays en développement. L'intérêt d'aller jusque là? Cela coûte généralement beaucoup moins cher d'économiser une tonne d'équivalent CO2 dans ces pays que par chez nous, et cela facilite un transfert de technologies propres nécessaire à la réduction des émissions à l'échelle planétaire.

D'UNE PIERRE DEUX COUPS

Pourquoi une entreprise qui n'y est pas obligée compenserait-elle ses

émissions en payant 25 euros la tonne de CO2? Par philanthropie, d'abord. Mais pas seulement. Car la responsabilité sociale des entreprises est plus que jamais un argument-clé de vente et de recrutement... Une société qui appose un label «CO2 neutral» sur chaque produit peut voir son capital sympathie augmenter rapidement. Et il suffit qu'elle le fasse pour que son concurrent se sente obligé, à son tour, d'étudier la possibilité de le faire. Même principe lorsqu'il s'agit de recruter: dans les secteurs en pénurie de main d'œuvre qualifiée - comme la banque -, les entreprises ont tout intérêt à se montrer

sensibles à la problématique du réchauffement. Pour l'instant, la banque est d'ailleurs l'un des secteurs les plus intéressés par la compensation. Sans doute parce que le calcul des émissions y est relativement facile à faire, et qu'elles ont souvent largement de quoi se payer cette compensation.

Parmi les grandes entreprises qui se sont déclarées «CO2 neutral» ou qui annoncent être en passe de le devenir, on compte HSBC, Crédit Suisse, Fortis, Barclays, les chaînes Marks & Spencer, les supermarchés Tesco, mais aussi Alpro ou encore Eurostar.

MARCHÉ NAISSANT

En Belgique, le marché est encore très peu développé. «Nous avons commencé au début de l'année, explique Antoine Geerinckx, et il est vrai que pour l'instant, beaucoup d'entreprises n'y prêtent pas attention. Mais le jour où la compensation deviendra fiscalement déductible, tout le monde sera intéressé.» Plus indispensable encore, il va falloir que les autorités établissent un label et des normes claires pour définir à partir de quand une entreprise peut se déclarer «CO2 neutral». Peut-elle se contenter de compenser les émissions de ses locaux/installations? Du carburant utilisé par son personnel? Des trajets en avion? De ses exportations? Au Royaume-Uni, l'administration en charge de l'Environnement (Defra) et le Carbon Trust y travaillent, reste à voir combien de temps l'Union européenne mettra avant de suivre.

Mais avant cela, les particuliers peuvent - sans risque commercial - décider d'annuler leurs émissions. **F.R.**
► CO2logic.com

Trois questions à...

Antoine Geerinckx

COFONDATEUR DE L'ENTREPRISE DE COMPENSATION D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE CO2LOGIC

1 La compensation volontaire n'en est encore qu'à ses balbutiements. Quels risques avez-vous pris en investissant dans votre nouvelle entreprise?

Nous avons acheté pour 1500 tonnes de crédits CO2, destinées à soutenir une centrale biomasse en Inde, que nous revendons à 24 euros chacune. Le risque est là, puisque pour l'instant, la plus grande partie de notre travail consiste à convaincre les entrepreneurs de l'intérêt de compenser leurs émissions et de nous acheter nos crédits. Mais nous avons les arguments, et certains visionnaires comprennent le potentiel d'une entreprise pauvre en carbone. On sait par exemple qu'à valeur égale, 80% des consommateurs préfèrent un

produit d'une entreprise socialement responsable. Lorsque votre concurrent compense ses émissions, vous avez intérêt à le faire également.

2 Certains projets de compensation sont moins chers que le vôtre... Les puits de carbone, par exemple.

La différence réside dans les standards. Nous employons des systèmes de certification reconnus par les Nations unies: les CER (certified emission reduction). La reforestation n'est pas reconnue parce qu'elle ne répond pas à certains critères importants, comme la durabilité. Rien ne dit que la forêt qu'une association plante aujourd'hui ne sera pas détruite et brûlée dans dix ans. Un ar-

bre a besoin de temps pour absorber la tonne de CO2 à compenser!

À l'inverse, un projet d'énergie renouvelable crée chaque année un réduction mesurable de CO2. L'entreprise qui se dit «CO2 neutre» en compensant ses émissions avec quelques arbres à 5 euros la tonne ne peut pas être comparée à celle qui achète des CER à 25 euros. Il va d'ailleurs falloir rapidement instaurer des labellisations strictement contrôlées.

3 Avez-vous reçu un soutien financier des autorités?

Au contraire! Jusque ici elles nous ont plutôt coupé l'herbe sous le pied. Le secrétaire d'Etat au développement durable Els Van Weert a financé un groupe d'ONG pour qu'il fasse le

même travail que nous. Ils offriront sans doute le même service que nous, au même prix... sauf que c'est comme si vous aviez payé deux fois: les subsides qu'ils ont reçus, c'est le contribuable qui les a payés. Ne me comprenez pas mal, nous sommes très contents de voir que l'idée se développe, mais c'est encore un marché difficile, nous ne rentrons pas encore dans nos frais, et les autorités cassent le marché... Nous préférierions largement avoir de vrais concurrents, qui jouent avec les mêmes règles que nous.

La meilleure chose que le nouveau gouvernement puisse faire c'est de rendre la compensation déductible fiscalement et de créer des lignes de conduite pour la compensation de CO2. **F.R.**