

Zeitschrift: Energieia : Newsletter de l'Office fédéral de l'énergie
Herausgeber: Office fédéral de l'énergie
Band: - (2011)
Heft: 4

Artikel: En vacances, c'est au CO qu'on pense
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-644346>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

En vacances, c'est au CO₂ qu'on pense

Le trafic aérien génère des quantités importantes de gaz à effet de serre. La compensation volontaire de ces émissions est à la mode.

Avec le mois de juillet, l'été est bien installé. Pour certains, c'est l'occasion de prendre l'avion et de s'envoler vers des contrées lointaines et mystérieuses. Revers de la médaille, ce vol émet des quantités importantes de gaz à effet de serre. Selon le calculateur de la fondation Myclimate, un vol aller-retour entre Genève et New York pour une personne en classe économique génère l'équivalent de 2,54 tonnes de CO₂. De quoi fortement entamer le quota personnel d'émissions de gaz à effet de serre sachant que les émissions moyennes de CO₂ par habitant et par année en Suisse sont aujourd'hui proches de 7 tonnes. De fait, nombreuses sont les personnes qui souhaitent réparer, ou compenser, cet impact sur le climat.

Le principe de base de la compensation repose sur le caractère global des émissions de gaz à effet de serre. Une quantité donnée de CO₂ émise en un endroit particulier peut ainsi être compensée par la réduction ou par la séquestration d'une quantité correspondante dans un autre lieu. A noter que le trafic aérien est pour l'heure exclu du protocole de Kyoto et qu'il n'est donc pas lié à des objectifs contraignants en matière d'émissions de CO₂. La compensation est une initiative volontaire.

INTERNET

Myclimate:
www.myclimate.org

Un million de tonnes de CO₂

La fondation internationale aux racines suisses, Myclimate, est un des leaders mondiaux parmi les prestataires de mesures de compensation du carbone. Elle a vu le jour en 2002 sur une initiative d'étudiants de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich. En mars 2011, la fondation a annoncé avoir compensé son premier million de tonnes de CO₂ depuis sa création. Une quantité appréciable bien qu'encore modeste eu égard aux quelque 30 milliards de tonnes de CO₂ émis chaque année dans le monde, et dont 5% serait imputable au secteur du tourisme.

Selon ses contradicteurs, la compensation de CO₂ dispense les consommateurs de changer d'habitudes et aurait donc un effet contre-incitatif. Ce à quoi les organisations comme Myclimate répondent qu'elles insistent toujours sur le caractère additionnel de la compensation qui doit s'accompagner d'efforts de réduction. Ainsi pour Kathrin Dellantonio, responsable Sales & Marketing auprès de Myclimate: «Nous sensibilisons les gens à une consommation écologique. Nous recommandons de compenser les émissions qui n'ont pas pu être évitées.»

Pas de calculateur unique

Le calcul de la quantité de gaz à effet de serre émis lors d'un vol en avion varie selon le calculateur utilisé. Les écarts sont parfois très importants, ce qui peut irriter le consommateur. Kathrin Dellantonio confirme l'absence de calculateur unique. «Le CO₂ ne représente pas la seule émission des avions agissant sur

le climat. La plus grande divergence entre les calculateurs repose sur la manière de considérer les autres gaz comme l'oxyde d'azote, la vapeur d'eau ou encore le méthane. Myclimate utilise un facteur multiplicateur 2 ce qui signifie que la quantité totale des émissions de gaz à effet de serre, on parle d'équivalent CO₂, correspond à deux fois la quantité de CO₂.» De nombreuses compagnies aériennes ne considèrent que les émissions de CO₂ et indiquent donc une quantité deux fois moins importantes à compenser.

Des différences apparaissent également au niveau du prix demandé pour compenser les émissions. Rien qu'auprès de Myclimate par exemple, il est possible de choisir entre un portefeuille standard et un portefeuille suisse (au moins 50% de la compensation en Suisse) pour un montant 3,5 fois supérieur. Selon Kathrin Dellantonio, le prix d'une tonne de CO₂ est différent dans chaque projet. «Le prix dépend notamment de la grandeur, de la technologie ou encore du pays de réalisation du projet. De manière générale, les projets suisses sont plus chers car l'efficacité énergétique de départ est déjà élevée et les économies supplémentaires plus coûteuses.» L'important réside dans le choix des projets. «Chez Myclimate, tous les projets dans les pays émergents et en voie de développement respectent tous les critères CDM (Clean Development Mechanism) ou Gold Standard. Les projets sont en outre constamment contrôlés par des organisations indépendantes.»

(bum)