

Obligation de compenser les émissions générées par les déplacements en avion dans le cadre des contrats de prestation de services

Guide d'orientation à l'attention des contractants de la GIZ

Contexte

Entreprise de services œuvrant en faveur du développement durable, la GIZ place la lutte contre le changement climatique au cœur de ses préoccupations. La limitation du réchauffement planétaire joue donc un rôle de premier plan, non seulement dans la fourniture de ses prestations, mais également dans son fonctionnement d'entreprise. La GIZ a défini des mesures ambitieuses dans son [programme de durabilité 2021-2025](#) et s'est fixé, dans le cadre de [l'initiative internationale Science Based Targets \(SBTi\)](#), des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) compatibles avec l'objectif de 1,5 °C adopté au niveau international dans l'Accord de Paris. Dans ce contexte, la GIZ prend en compte non seulement ses propres émissions de gaz à effet de serre, mais aussi celles de ses « chaînes de valeur ». En effet, bon nombre de prestations ne sont pas fournies par la GIZ elle-même, mais par des prestataires qui doivent, eux aussi, participer résolument à cette lutte contre le changement climatique.

Des objectifs ambitieux

La GIZ encourage donc toutes les entreprises prestataires avec lesquelles elle travaille à se fixer également des objectifs de réduction des émissions de GES ambitieux – et, dans l'idéal, conformes à l'initiative SBTi.

Principe de base

Tous les prestataires de services doivent en outre, lors de l'exécution de contrats de la GIZ, appliquer le principe de base « Éviter, réduire, compenser ». Ne doivent être compensées que les émissions de gaz à effet de serre qui ne peuvent, actuellement, ni être évitées ni être réduites.

Éviter et réduire les émissions de GES

Les plus fortes émissions de gaz à effet de serre proviennent en général des déplacements – notamment en avion. Les exemples de mesures ci-dessous permettent d'éviter ces émissions ou de les réduire nettement :

- Remplacer les déplacements par des événements en ligne (ateliers, conférences, etc.).
- Regrouper les événements dans un même pays / une même région.
- Choisir la classe de réservation générant le moins d'émissions. Les émissions de CO₂ d'un vol en classe affaires sont généralement deux fois plus élevées que celles d'un vol en classe économique.
- Privilégier le train pour les trajets courts.
- Utiliser les compagnies aériennes affichant la meilleure efficacité en CO₂ (en fonction du type d'avions utilisé, du taux moyen de remplissage des appareils et du nombre de sièges ou du rapport entre le nombre de places en classe affaires et en classe économique). Des données comparatives peuvent être obtenues au moyen des calculateurs suivants : www.atmosfair.de, www.uba.co2-rechner.de, www.myclimate.org et www.flyingless.de.
- Emprunter les itinéraires affichant la meilleure efficacité en CO₂ (avec ou sans escales et lieux d'escale). Des données comparatives peuvent être obtenues au moyen des calculateurs suivants : www.atmosfair.de, www.uba.co2-rechner.de, www.myclimate.org et www.flyingless.de.

- Utiliser les moyens de transport affichant la meilleure efficacité en CO₂ (autocar ou train plutôt que l'avion, transports publics plutôt qu'une voiture particulière, etc.).

Il convient bien entendu d'exploiter également les potentiels d'économies qui existent en dehors des déplacements aériens, par exemple dans les bâtiments : mesures d'efficacité énergétique, utilisation de sources d'énergie renouvelables, installation de systèmes de conditionnement de l'air écologiques et mobilité électrique.

Compensation des émissions de GES générées par les vols en avion

Lorsqu'elles ne peuvent être ni évitées ni réduites, les émissions de gaz à effet de serre générées par les trajets en avion effectués dans le cadre de contrats de prestations de services de la GIZ doivent impérativement être compensées.

La pratique consistant à compenser les émissions de GES fait l'objet de critiques récurrentes. C'est pourquoi il convient, lors du calcul de ces émissions ainsi que du choix du prestataire, d'appliquer les normes de qualité élevées décrites ci-après.

Calcul des émissions de GES

Il existe différentes méthodes pour calculer les émissions de gaz à effet de serre générées lors des trajets en avion. Suivant l'exemple de l'Agence fédérale de l'environnement (*Umwelt bundesamt*), on appliquera de préférence la norme VDR, qui est p. ex. employée par le [calculateur d'émissions en ligne atmosfair](#). Celui-ci prend en compte, outre la combustion de kérosène, d'autres effets climatiques induits par les trajets en avion.

Normes des prestataires du secteur de la compensation carbone

Le marché des certificats d'émissions de CO₂ rassemble une multitude de prestataires qui proposent différents critères d'impact sur le climat. Afin d'offrir une vue d'ensemble claire des certificats d'émissions les plus qualitatifs, la fondation Alliance pour le développement et le climat (*Stiftung Allianz für Entwicklung und Klima*) a publié une [liste de normes](#). Pour des raisons de crédibilité, la GIZ recommande vivement l'application de ces normes dans le cadre de ses contrats de prestation de services. La GIZ déconseille fermement d'acheter des certificats de compensation carbone auprès de projets du type « déforestation évitée » tant que les risques comme le manque de durabilité de la séquestration de CO₂, le manque d'exactitude ou la surestimation dans les scénarios de déforestation, le déplacement de la déforestation vers d'autres régions ainsi que les répercussions sociales négatives ne peuvent pas être totalement exclus.

Certificats d'émission rigoureux pour la lutte contre le changement climatique et le développement durable (août 2022)

Hochwertige Emissionszertifikate für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung (Stand: August 2022)	
Gold Standard for the Global Goals bzw. Gold Standard (GS4GG bzw. GS VER)	 Gold Standard for the Global Goals
Verified Carbon Standard + Climate, Community & Biodiversity Standards (VCS + CCBS)	 Verified Carbon Standard A VERRA STANDARD +  Climate, Community & Biodiversity Standards
Verified Carbon Standard + Sustainable Development Verified Impact Standard (VCS + SD VISTa)	 Verified Carbon Standard A VERRA STANDARD +  Sustainable Development Verified Impact Standard
Verified Carbon Standard + Social Carbon Standard (VCS + SCS)	 Verified Carbon Standard A VERRA STANDARD +  SOCIALCARBON®
Fairtrade Climate Standard (GS VER + Fairtrade)	 FAIRTRADE CARBON CREDITS™ Gold Standard
Plan Vivo (PVC)	 PLAN VIVO For nature, climate and communities
Clean Development Mechanism + Gold Standard (CDM CER + GS)	 + Gold Standard

Suite à l'adoption, en 2021, du nouveau guide d'application de l'Accord de Paris, le marché de la compensation continue de se développer. À l'avenir, il sera essentiel que les certificats proposent ce qu'on appelle un « ajustement correspondant » afin d'éviter les doubles comptages. Les recommandations de la GIZ à ce propos seront régulièrement mises à jour.

Coûts de compensation maximums

Le cahier des charges précise les montants forfaitaires de compensation des émissions de CO₂ pour les trajets en avion. Ces montants permettent d'orienter les calculs et fournissent également un plafond de prix. Le décompte est effectué au moment de la facture intermédiaire ou finale, sur présentation de justificatifs, et peut uniquement prendre en compte le montant de la facture.

Selon les liaisons aériennes concernées, les montants forfaitaires suivants servent de base de calcul :

Aller simple entre l'Europe et d'autres régions du monde

Catégorie	Vol depuis l'Europe vers d'autres régions du monde	Coûts maximums de compensation carbone en classe ÉCONOMIQUE	Coûts maximums de compensation carbone en classe AFFAIRES
1.1	Europe, Méditerranée, Asie centrale, Asie du Sud	50 €	90 €
1.2	Afrique (subsaharienne), Amérique du Nord, Amérique centrale	70 €	130 €
1.3	Amérique du Sud, Asie de l'Est / du Sud-Est (continent)	80 €	160 €
1.4	Pacifique (y compris Australie et Nouvelle-Zélande)	160 €	300 €

Source : Calculs effectués par la GIZ avec le concours de Project Climate sur la base des émissions maximales générées par des trajets en avion entre des destinations pour un prix maximal de 25 €/teq CO₂. Date : mars 2023

Aller simple à l'intérieur d'un pays ou à l'intérieur de régions du monde

Catégorie	Vol à l'intérieur de régions du monde définies	Coûts maximums de compensation carbone en classe ÉCONOMIQUE	Coûts maximums de compensation carbone en classe AFFAIRES
2.1	Europe, Méditerranée, Asie centrale, Amérique du Nord, Amérique centrale, Amérique du Sud, Asie (continent)	50 €	90 €
2.2	Afrique (subsaharienne)	60 €	100 €
2.3	Pacifique (y compris Australie et Nouvelle-Zélande)	160 €	300 €

Source : calculs effectués par la GIZ avec le concours de Project Climate sur la base des émissions maximales générées par des trajets en avion entre des destinations pour un prix maximal de 25 €/teq CO₂. Date : mars 2023

Pour tous les vols entre et dans les régions du monde ne figurant pas ci-dessus, il est recommandé d'utiliser respectivement le taux maximum des catégories 1.4 ou 2.3, qui est de 160 € en classe économique et de 300 € en classe affaires.

Exemples :Mission de consultant au Kenya

Dans le cadre d'une mission de consultant, un contractant doit effectuer un aller-retour Europe-Kenya. Ces vols sont les seuls qui auront lieu. Dans ce cas, il est prévu au cahier des charges un budget de compensation pour la réservation de places de catégorie 1.2 en classe économique d'un montant maximal de 140 euros (2 x 70 euros). Les coûts effectifs seront décomptés après le voyage, sur présentation de justificatifs.

Mission d'une société d'études et de conseil au Brésil

Dans le cadre d'une mission réalisée par une société d'études et de conseil, un total de 10 trajets en avion (5 allers-retours) sont effectués entre l'Europe et le Brésil. Pour les vols internationaux,

il est prévu un montant forfaitaire correspondant à la réservation de places de catégorie 1.3 en classe économique et s'élevant au total à 800 euros (10 x 80 euros). Huit vols supplémentaires (4 allers-retours) doivent en outre être effectués au Brésil et dans des pays voisins. Pour ces derniers, il est prévu au cahier des charges, dans la catégorie 2.1, un budget de compensation de 320 euros (8 x 40 euros). Les coûts effectifs seront décomptés après le voyage, sur présentation de justificatifs.

Exigence de rentabilité économique

Les certificats de compensation doivent être obtenus conformément aux normes vivement recommandées présentées ci-dessus, et respecter l'exigence de rentabilité économique. L'expérience nous apprend que les prix des certificats sont nettement plus bas lors d'achats de grandes quantités. L'acquisition de quantités plus importantes permet en outre de réduire la charge de travail.

Indications concernant le décompte de la compensation des émissions de CO₂

La présentation des justificatifs originaux est impérativement requise pour le décompte. Les justificatifs doivent mentionner les informations suivantes : trajet en avion (départ et arrivée), classe de réservation et quantité de CO₂ calculée. Si ces informations ne figurent pas sur les justificatifs du prestataire de compensation, il convient de compléter les justificatifs établis en propre.

Si les voyages en avion ne sont pas compensés individuellement, mais par l'achat d'une plus grande quantité de certificats, il faut également indiquer la part de la quantité de CO₂ figurant sur la facture qui a été utilisée pour la compensation en question. Il faut également joindre une preuve du calculateur de CO₂ utilisé (p. ex. capture d'écran ou PDF) et indiquer le prix par tonne de CO₂. Si la facture de compensation est établie pour plusieurs vols, les indications doivent être reportées en continu sur une liste.

Contact : service Durabilité (sustainabilityoffice@giz.de)