



Enjeux de société

## CRÉDITS CARBONE : INDULGENCES DU 21<sup>e</sup> SIÈCLE?

Crédit photo : Stefan Fluck

**Allison Marchildon**

Professeure au Département de philosophie  
et d'éthique appliquée  
Université de Sherbrooke

**E**n cette période de crise climatique, de plus en plus de citoyen.ne.s, entreprises et institutions tentent de mesurer leur empreinte carbone en vue de la réduire. Au Québec, un nombre croissant d'entreprises<sup>1</sup> a désormais l'obligation légale, par le biais du marché du carbone<sup>2</sup>, de mesurer et réduire annuellement leurs émissions de gaz à effet de serre (GES). Si cela permet de couvrir environ 80 % des émissions totales de GES au Québec (Ministère de l'Environnement et Lutte contre les changements climatiques, 2020), les réductions qui en résultent ne représentent toutefois qu'une petite partie des GES totaux que nous émettons chaque année. Ainsi, pour atteindre une réduction plus substantielle des émissions de GES, les citoyen.ne.s, institutions et entreprises qui ne sont pas soumis à cette réglementation sont aussi invités à prendre conscience de leur empreinte carbone et à s'outiller pour la réduire. Toutefois, cela se fait alors dans une perspective volontaire, donc sans obligation légale.

C'est donc dire qu'en dehors des entités qui en sont tenues par la loi, certains citoyen.ne.s, entreprises ou institutions prendront — par devoir moral, conscience environnementale, responsabilité sociale ou sentiment de culpabilité — des mesures afin de réduire de façon significative et durable leur empreinte carbone, voire d'atteindre la carboneutralité. Mais d'autres ne prendront de leur côté que peu ou pas de mesures en ce sens et ne subiront pourtant aucune sanction. Les efforts de réduction des émissions de GES qui en résultent s'avèrent par conséquent à géométrie très variable.

1. Celles émettant 25 000 tonnes métriques en équivalent CO<sub>2</sub> ou plus par année.

2. Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE).

Lorsque les citoyen.ne.s, institutions et entreprises non régis par le marché du carbone choisiront de réduire leurs émissions, ils auront par ailleurs l'entière liberté de choisir dans quelle mesure et comment ils le feront. Cela signifie qu'ils pourront opter pour diminuer leurs émissions de GES, ou encore les compenser par l'achat de crédits carbone, lesquels constituent un moyen à travers lequel un émetteur de GES peut investir dans des projets qui « contribuent à réduire les gaz à effet de serre (GES) présents dans l'atmosphère », comme des « projets d'énergies renouvelables, d'efficacité énergétique ou de reforestation »<sup>3</sup> afin de contrebalancer ses propres émissions.

Or, plusieurs enjeux se profilent en lien avec la compensation de GES, de sorte qu'elle est devenue la cible de nombreuses critiques. Pour ma part, je m'attarderai dans cet article à une de ces critiques, de nature morale, qui soutient que les crédits carbone ne constituent qu'un moyen pour se donner bonne conscience sans avoir à véritablement changer nos pratiques. Certain.e.s vont même jusqu'à comparer le système des crédits carbone volontaires aux indulgences distribuées par l'Église catholique il y a de cela plusieurs siècles (Hachey, 2019). Mais méritent-ils vraiment cette comparaison peu avantageuse ?

## Crédits carbone vs indulgences

**H**istoriquement, les indulgences sont apparues au troisième siècle et étaient obtenues en échange d'un acte de piété, tel une prière ou un don, en vue de « la rémission totale ou partielle de la peine temporelle due au péché pardonné ». Les indulgences étaient ainsi considérées comme étant « plus que la simple rémission des œuvres canoniques de pénitence », puisqu'elles étaient censées remettre « réellement en entier ou en partie la peine imposée par Dieu au pécheur ici-bas ou au purgatoire ». Elles reposaient donc sur la foi dans le fait que la peine serait bel et bien remise et, autre détail fort important, nécessitaient que « le pécheur ait manifesté son repentir » pour que l'Église lui remette sa peine<sup>4</sup>.

Selon cette interprétation initiale de l'indulgence, celui ou celle qui a « péché » — dans ce cas-ci, un individu utilisant par exemple sa voiture pour faire un trajet local plutôt que son vélo ou le transport en commun, ou encore sauterait dans l'avion un peu trop aisément — devrait pour s'en prévaloir être repentant, c'est-à-dire ressentir du regret, voire de la culpabilité face à ses gestes. C'est ce à quoi les Suédois ont récemment donné un nom

à travers l'émergence d'un mouvement: « Flygskam », qui signifie la honte de prendre l'avion (Lasalle, 2019). Cela se traduirait alors non seulement en achat de crédits carbone pour « réparer » le « mal » commis, mais aussi, et surtout en la cessation des gestes à l'origine du repentir. C'est d'ailleurs ce à quoi s'engage un nombre croissant de scientifiques, d'académiques et de citoyen.ne.s, à travers des engagements tels le « No Fly Climate Sci »<sup>5</sup> et les campagnes « flight free »<sup>6</sup>, la décision de ne pas avoir de voiture ou d'enfants, ou encore de ne pas manger de viande. De tels engagements exigent souvent d'importants efforts et changements dans les façons de faire et de vivre de celles et ceux qui s'y engagent.

Or, ce qui est dénoncé constitue le fait qu'en dehors de ces comportements vertueux, qui sont pratiqués par une petite frange d'individus, l'achat de crédits de carbone rejoint beaucoup plus souvent la forme viciée des indulgences. Le repentir y perd alors sa place centrale et les croyant.e.s peuvent désormais « acheter » leurs péchés non seulement sans être repentants, mais aussi sans changer leurs mauvaises habitudes. C'est ce qu'on appelait d'ailleurs le « commerce des indulgences », qui a fleuri pendant les 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> siècles sous l'influence de l'antipape<sup>7</sup> Jean XXIII<sup>8</sup>.

À première vue, la comparaison entre cette forme corrompue d'indulgences et l'achat de crédits carbone peut tenir la route puisqu'à aucun moment, pendant le processus de compensation, il n'est nécessaire d'exprimer de regrets ou de repentir pour obtenir nos crédits. De plus, il est possible d'acheter des crédits carbone tout en ne changeant pas nos pratiques, notamment en continuant de prendre l'avion à la même fréquence qu'auparavant. Mais la comparaison devient plus hasardeuse lorsqu'on introduit une nuance essentielle, soit le fait d'avoir le choix de commettre (ou pas) les péchés faisant l'objet d'indulgences, alors que plusieurs d'entre nous n'ont malheureusement pas la liberté d'éliminer complètement toutes nos activités intensives en carbone (pensons notamment aux déplacements en régions éloignées ou à certaines activités professionnelles) – du moins pas à court terme – faute d'alternatives « carboneutres ». Ainsi, pour que la comparaison soit juste, une distinction nette doit être faite entre compensation des émissions de GES essentielles ou non substituables et compensation des émissions frivoles ou électives, ces dernières étant les seules qui pourraient supporter le parallèle avec le commerce des indulgences.

5. Voir : <https://noflyclimatesci.org>

6. Voir : <https://westayontheground.blogspot.com/p/flight-free-2020.html>

7. « Personne qui a exercé la fonction et porté le titre de pape mais dont l'avènement à cette charge n'est pas ou plus reconnu aujourd'hui comme régulier et valable par l'Église catholique romaine ». <http://www.histoire-france.net/annexes/papes>

8. On trouve plusieurs références à cet antipape sur divers sites Web, tel celui de Tradition Québec, Histoire France, ou encore Wikipédia : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Commerce\\_des\\_indulgences](https://fr.wikipedia.org/wiki/Commerce_des_indulgences)

3. Voir : <https://planetair.ca/les-credits-carbone/>

4. Voir : <http://www.tradition-quebec.ca/2016/09/quest-ce-quune-indulgence.html>

On peut mettre en lumière une seconde différence entre les crédits carbone et le commerce des indulgences : à l'époque, l'achat d'indulgences était réservé aux mieux nantis, celles-ci se transigeant souvent à fort prix, surtout lorsque celui qui les émettait souhaitait financer un projet d'envergure, comme la construction d'une église ou d'une basilique. Quant au prix des crédits carbone, il varie lui aussi d'un projet et d'un organisme à l'autre. Toutefois, à la grande différence des indulgences, le prix d'une tonne de CO<sub>2</sub> équivalent demeure relativement peu élevé — elle se transige d'ailleurs loin en deçà du prix nécessaire pour atteindre les cibles de Paris, que plusieurs spécialistes évaluent entre 250 et 500 \$ la tonne. À titre d'exemple, l'ONG environnementale Equiterre a comparé en 2019 le prix d'une compensation pour un voyage aller-retour entre Montréal et Paris — une émission d'environ deux tonnes de CO<sub>2</sub> par personne — auprès de six organismes de compensation et a obtenu des prix variant de 50 \$ à 91 \$<sup>9</sup>, soit autour d'à peine 5 % du prix du vol lui-même.

Une troisième distinction réside dans le fait qu'en matière de commerce des indulgences, on peut douter sérieusement que se concrétisera la « rémission de la peine », l'existence de celle-ci reposant essentiellement sur la force de la foi du pécheur. Mais en ce qui concerne les crédits de carbone, la situation est fort différente : les impacts concrets des projets de compensation peuvent être mesurés et démontrés très clairement. Ici, ce ne sera donc pas la foi de celle ou celui qui sollicite l'indulgence qui sera la clé, mais la diligence de l'acheteur.euse des crédits de carbone, qui devra vérifier, avant d'acheter ses crédits, que ceux-ci sont émis par une organisation crédible et sur la base de projets fiables. À cet égard, l'acheteur.euse de crédits carbone peut aussi chercher des garanties supplémentaires, telles les certifications *Verified Carbon Standard* ou *Gold Standard*. Ces certifications, décernées par des ONG indépendantes, constituent un élément important pour assurer la crédibilité de l'organisation et la validité des crédits carbone. Évidemment, elles n'existaient pas à l'époque du commerce des indulgences. Les croyant.e.s n'avaient alors pour seul rempart la confiance qu'ils et elles avaient envers leur curé ou leur évêque, qui pouvait fixer le prix des indulgences comme il l'entendait — souvent à la tête du croyant ou à la hauteur de l'ampleur du projet qu'il ambitionnait financer — et disposer comme il le souhaitait des sommes récoltées.

Une quatrième et dernière distinction, elle aussi liée à l'impact, est fondamentale et mérite d'être soulevée pour compléter cet examen du parallèle entre les systèmes de crédits carbone volontaires et le commerce des indulgences. Dans ce dernier, l'effet est individuel, dans la mesure où c'est l'individu qui a péché et qui

s'achète une indulgence qui recevra (ou pas) la rémission de sa peine. Dans le cas des émissions de GES, l'impact va au contraire au-delà de la bonne conscience de celle ou celui qui achète les crédits carbone : l'impact environnemental qu'ils génèrent est collectif et global. En effet, les émissions de GES ayant le même impact partout sur la planète, un crédit carbone acheté à St-Adelphé compensera réellement une tonne de CO<sub>2</sub> émise à Gdansk et aura ce faisant un effet positif direct sur la réduction planétaire d'émissions de GES.

## Favoriser l'impact avant la vertu

**E**n résumé, malgré ce que prétendent certain.e.s critiques, un examen attentif permet de constater que dans les faits, le marché volontaire des crédits carbone diffère à plusieurs égards de ce que l'on appelait jadis le commerce des indulgences. S'il s'agit d'une comparaison qui frappe l'esprit, elle se révèle toutefois être une posture moralisatrice, qui diabolise de façon injustifiée les crédits de carbone et sous-entend que seuls les comportements vertueux en matière d'émission de GES — l'arrêt pur et simple de nos déplacements aériens par exemple — devraient être valorisés. Or, bien qu'il s'agisse de comportements louables à encourager, la comparaison a mis en relief le fait qu'en matière d'émissions de GES, il est loin d'être aussi simple que de s'abstenir de « pécher », puisqu'il est impossible, dans le contexte actuel, que les activités humaines soient entièrement carboneutres.

Ainsi, du point de vue d'une éthique qui se place hors du moralisme et se soucie des conditions réelles dans lesquelles nous vivons (Dewey, 1920; 1932; Hache, 2011; Lacroix et Marchildon, 2014; 2018; Lacroix, Marchildon et Bégin, 2017), d'autres options s'avèrent acceptables. Ces options favorisent des actions et mesures qui accordent une claire priorité à l'environnement et à la réduction des GES par leurs impacts concrets, tout en permettant de prendre en compte le contexte dans lequel ces actions s'inscrivent. Suivant cette logique, les crédits carbone, sans être une panacée, peuvent s'avérer une mesure pertinente, puisqu'ils contribuent définitivement à la réduction des émissions globales de GES par la mise en place de projets à impact environnemental élevé et de pratiques plus durables à plusieurs endroits de la planète.

Cela dit, la comparaison menée précédemment fait ressortir certains problèmes réels liés aux crédits carbone. Elle permet ce faisant de dégager quelques

9. Voir : <https://equiterre.org/geste/geste-du-mois-davril-2019-mieux-comprendre-la-compensation-carbone>



Crédit photo : Suhyeon Choi

conditions susceptibles de leur permettre de remplir plus adéquatement leur fonction et, peut-être, de faire en sorte que cette image péjorative ne leur soit plus accolée.

D'abord, il faudra que ces crédits de carbone aient bel et bien l'impact désiré et annoncé. La crédibilité des projets de séquestration du CO<sub>2</sub> qui permettent la compensation devra par conséquent être assurée, par exemple par le recours à des certifications indépendantes. Si plusieurs des initiatives actuelles sont en ce sens prometteuses, celles-ci devront néanmoins être renforcées afin d'assurer la fiabilité et la cohérence de ce champ de pratique en structuration.

Par ailleurs, les crédits carbone ne devront pas être pris comme une finalité ou une solution unique. Ils devront toujours s'inscrire dans une réflexion plus large sur notre empreinte carbone et être considérés comme un moyen parmi plusieurs de la diminuer. Ainsi, pour s'attaquer réellement au problème de notre empreinte carbone, il faudra d'abord et avant tout la réduire à la source en planifiant mieux nos déplacements, nos bâtiments, nos habitudes de consommation et nos styles de vie. Une fois cet exercice réalisé avec sérieux, la compensation, notamment à travers les crédits carbone, pourra ensuite

être mobilisée comme une mesure transitoire ou de dernier recours pertinente.

Mais aussi et surtout, en raison des effets collectifs des émissions de GES, il faudra à la fois augmenter les efforts déployés pour les réduire ET minimiser les trop grandes iniquités entre ces efforts, comme celles que l'on note à l'heure actuelle. Nous ne pourrions donc pas nous limiter aux actions individuelles : nous aurons besoin de solutions institutionnelles plus systématiques. À cet égard, plusieurs institutions — notamment des universités et des organisations publiques — ont assumé un rôle de leader et se sont dotées de cibles de réduction des GES, dans certains cas allant jusqu'à la carboneutralité, ainsi que de programmes institutionnels de réduction et de compensation des GES. En l'absence d'obligation légale, comme c'est le cas en Colombie-Britannique depuis 2010 pour toutes les organisations du secteur public (ce qui inclut les universités)<sup>10</sup>, un tel leadership est nécessaire et doit être salué.

Ces efforts permettent d'inscrire la compensation dans des stratégies plus larges de réduction des émissions de GES tel qu'appelées précédemment, mais ils demeurent malgré tout pour l'instant partiels. Notamment, ils

10. Voir : <https://equiterre.org/geste/geste-du-mois-davril-2019-mieux-comprendre-la-compensation-carbone>

laissent trop souvent à la volonté de chacun.e de réduire ou de compenser certaines émissions, car considérées comme « indirectes »<sup>11</sup>, comme les voyages d'affaires. Or, dans certains milieux, notamment celui des universités, ces émissions sont pourtant non seulement significatives<sup>12</sup>, mais aussi intimement liées à la réalisation de la mission de l'institution, puisque les déplacements et voyages liés à la recherche des professeur.e.s, chercheur.euse.s et étudiant.e.s sont au cœur de leur travail et des attentes que nous avons envers elles et eux.

À cet égard, certains fonds de recherche, comme le FRQ, considèrent maintenant la compensation carbone comme une dépense de recherche admissible au remboursement<sup>13</sup>. De plus, des programmes volontaires de compensation des émissions de GES, via l'achat de crédits carbone, ont été mis en place à l'intention de leur personnel. Mais l'impact de ces initiatives demeure limité en raison de leur caractère volontaire. Ce qui semble par conséquent nécessaire, ce sont des stratégies et des politiques institutionnelles qui reconnaîtront la centralité de certaines de ces émissions considérées comme « indirectes » à l'heure actuelle (comme les déplacements et les voyages liés à la recherche en milieu universitaire) et en viseront une réduction et une compensation plus systématique et surtout, obligatoire. Cela permettra non seulement une contribution à la réduction des émissions de GES à la hauteur de l'empreinte de chaque institution, mais aussi une mise en œuvre en son sein plus juste, puisque tous.les membres de l'institution concerné.e.s y participeront.

Et dans la foulée de ce qui a été avancé précédemment, de telles politiques ne pourront se limiter à exiger une compensation de ces émissions de GES par l'achat de crédits carbone. Dans une optique où l'objectif premier sera de réduire nos émissions avant de les compenser, cela impliquera en parallèle d'opérer des changements importants de culture institutionnelle. Par exemple, dans les universités, cela signifiera revoir nos façons de faire et d'évaluer la recherche, en réduisant les pressions sur les professeur.e.s et chercheur.euse.s à maximiser leurs déplacements pour diffuser leurs résultats de recherche ou développer des collaborations internationales et en ajustant les critères sur lesquels sont menées leurs évaluations annuelles.

Bref, devant des enjeux aussi urgents et des conséquences aussi larges que celles liées aux changements climatiques, on ne peut se payer

le luxe de ne miser que sur les bonnes intentions et la vertu de chacun.e. Pour atteindre les ambitieuses cibles de réductions des émissions de GES fixées dans le cadre de l'Accord de Paris, c'est principalement l'impact concret des actions qui doit être priorisé. Cela signifie faire appel à une multiplicité de mesures afin de maximiser la réduction des émissions de GES selon chaque contexte. Cela inclut la compensation volontaire de nos émissions par l'achat de crédits carbone, mais aussi certains changements institutionnels pour favoriser réellement la sobriété en carbone de nos sociétés et contribuer à la réduction de nos émissions de GES à l'échelle planétaire.

## RÉFÉRENCES

- Claveau, F. (2019, 9 octobre).** *Compensation carbone obligatoire dans le cadre de voyages professionnels*. Proposition de résolution pour l'Assemblée professorale. Département de philosophie et d'éthique appliquée, Université de Sherbrooke.
- Dewey, J. (2008 [1932]).** *The collected works of John Dewey. [...] Vol. 7: The later works, 1932: [Ethics]* (édité par J. A. Boydston). Southern Illinois Univ. Press.
- Dewey, J. (1948 [1920]).** *Reconstruction in philosophy* (2<sup>e</sup> ed.). Boston: Beacon Press.
- Hache, É. (2011).** *Ce à quoi nous tenons. Propositions pour une écologie pragmatique*. La Découverte.
- Hachey, I. (2019, 16 octobre).** Bonne conscience au rabais. La Presse. <https://www.lapresse.ca/actualites/environnement/201910/15/01-5245543-bonne-conscience-au-rabais.php>
- Lacroix, A. et Marchildon, A. (2014).** Les enjeux de la moralisation de l'économie : réflexion à partir des exemples de la RSE et de la FSR. *Revue Éthique publique*, 16(2), 117-141. <https://doi.org/10.4000/ethiquepublique.1527>
- Lacroix, A., Marchildon, A. et Bégin, L. (2017).** *Former à l'éthique en organisation: une approche pragmatiste*. Presses de l'Université du Québec.
- Lasalle, G. (2019, 28 juin).** La « honte de prendre l'avion » gagne en popularité. Radio-Canada. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1202404/environnement-lutte-changements-climatiques-flygskam-vol>
- Marchildon, A. et Lacroix, A. (2018).** Finance responsable: entre moralisation et réflexion éthique. Dans C. Champagne, F. Coggins et L. Latulippe (dir.), *Éléments de la finance responsable: une perspective multidimensionnelle* (p. 669-694). Éditions Yvon Blais.
- Ministère de l'Environnement et Lutte contre les changements climatiques. (2020).** *Le marché du carbone, un outil pour la croissance économique verte !* <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/marche-carbone.asp>

11. Suivant les normes du Greenhouse Gas Protocol, qui constitue LA référence en matière de GES. En effet, le GHG Protocol distingue les émissions directes, qui sont appelées émissions de catégorie 1 (scope 1), des émissions indirectes, qui sont considérées comme étant soit de catégorie 2 ou de catégorie 3 (scope 2 ou 3) (<https://ghgprotocol.org/>). Le bilan carbone de bon nombre d'institutions couvre les catégories 1 et 2, mais exclue la catégorie 3, liée à la « chaîne de valeur ».

12. Suivant les calculs d'un collègue, les déplacements des professeur.e.s de l'UdeS liés à la recherche et la diffusion feraient augmenter à eux seuls de près de 50% les émissions de GES totales de l'institution (Claveau, 2019).

13. Le FRQ a ajouté la compensation des émissions de carbone liées aux déplacements pour la recherche à ses règles générales communes (article 8.5) en juin 2019: [http://www.frqs.gouv.qc.ca/documents/10191/500154/RGC\\_2019\\_20190528\\_VF\\_sans+suivi.pdf/b82059a9-1935-4b7e-a21d-cb7ca58e64c7](http://www.frqs.gouv.qc.ca/documents/10191/500154/RGC_2019_20190528_VF_sans+suivi.pdf/b82059a9-1935-4b7e-a21d-cb7ca58e64c7)