

# Les vols moins polluants, version Lufthansa

Lufthansa va permettre à ses clients de compenser leurs émissions grâce à un nouveau type de carburant.

ÉRIC RENETTE

Alors que les modes de déplacement entre l'Europe et les États-Unis de la jeune icône du combat climatique, Greta Thunberg, ont fait couler beaucoup d'encre, Lufthansa, géant aérien européen, dévoile son nouvel outil pour impliquer les passagers aériens à voyager plus « vert » : Compensaid. C'est un outil de compensation des émissions CO<sub>2</sub>, accessible à tous, quels que soient le vol et la compagnie. Chez Brussels Airlines, membre du Groupe, à l'heure actuelle, on n'est pas au courant...

Ça fait plusieurs années déjà que la principale association des compagnies aériennes (Iata, plus de 80 % du secteur) s'est engagée à limiter à zéro la croissance d'émission de CO<sub>2</sub> pour 2020 et à réduire les émissions à 50 % de ce qu'elles étaient en 2005 d'ici 2050.

## Deux options pour compenser

Compensaid propose aux voyageurs (la démarche est personnelle et volontaire, pas obligatoire) de compenser les émissions CO<sub>2</sub> de leurs vols en combinant le

rachat de la différence entre la consommation normale en kérosène et l'utilisation d'un nouveau type de carburant vert, le SAF (Sustainable Aviation Fuel qui produit 80 % de moins de CO<sub>2</sub>, lire ci-contre) et de participer à un programme de reboisement au Nicaragua. Dans un premier temps, le système propose un subtil mélange des deux, sur une durée moyenne de seize ans. Le passager peut lui-même la faire varier entre compenser immédiatement (uniquement de l'achat de carburant vert) ou en 20 ans (uniquement de la reforestation). Avec des différences parfois plus qu'étonnantes (lire ci-dessous).

« Les voyageurs disposent de deux options pour compenser les émissions de carbone : ils peuvent remplacer les carburants d'aviation fossiles par du carburant vert, détaille-t-on chez Lufthansa. La plateforme calcule la différence de prix entre le SAF et le kérosène fossile. Les voyageurs disposés à payer ce supplément couvrent leur consommation individuelle de kérosène avec un carburant en grande partie neutre en CO<sub>2</sub>. Le SAF, acheté dans le cadre du processus de compensation, sera utilisé sur les vols Lufthansa dans un délai de six mois. Il s'agit de la première plate-forme au monde offrant un moyen transparent et rapide de compenser les émissions de CO<sub>2</sub> en utilisant des carburants de substitution. Alternativement, Compensaid pourra soutenir un projet de reboisement au Nicaragua et ainsi contribuer à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. »

D'autres options existent pour les voyageurs qui veulent compenser leurs vols, comme le belge Greentripper ou le

suisse Myclimate (avec lequel Lufthansa travaille) mais l'outil de la compagnie allemande est le premier à proposer l'alternative des carburants durables. Toutes ces solutions peuvent être vues comme une réponse (mal vendue et qui peut paraître chère, lire ci-dessous) au mouvement « flygsham » (honte de voler) porté par certains défenseurs du climat. Le tout sera notamment de voir comment Lufthansa (puis d'autres) met en évidence cette possibilité de compensation dans sa procédure de réservation.

« Lufthansa fait tout ce qui est en son pouvoir pour limiter l'impact des vols sur l'environnement. Depuis septembre 2007, nous offrons à nos clients la possibilité de faire un don pour compenser les inévitables émissions de CO<sub>2</sub>. L'offre de compensation volontaire de CO<sub>2</sub> pour nos clients est une partie importante de notre programme environnemental stratégique. Chez Austrian Airlines et Edelweiss Air, qui appartiennent au groupe Lufthansa, l'option de compensation du CO<sub>2</sub> est déjà intégrée directement dans le processus de réservation. Pas à pas, cette option sera également intégrée aux écrans de réservation de Lufthansa et de Swiss. Compensaid est une plate-forme accessible à tous les clients, pas seulement aux passagers du groupe Lufthansa. » Pour Brussels Airlines, visiblement, on verra plus tard.

Un vol  
Hambourg-  
Francfort coûte  
17 euros par  
personne en  
kérosène fossile,  
63 euros en SAF.  
Le passager est  
invité à couvrir les  
45 euros Lufthansa



## Qui voudra payer autant ?

Le coût proposé pour certaines compensations pose parfois question, sachant que le carburant compte généralement pour 20 à 30 % du prix total du billet d'avion. « Un vol Hambourg-Francfort en Airbus A321 (6 l/100 km par personne sur 462 km) coûte 17 euros en kérosène fossile contre 63 euros en SAF. Le passager est donc invité à couvrir les frais supplémentaires de 45 euros », détaille Lufthansa. Ce qui fait quand même beaucoup pour un vol vendu sur son site à 90,85 euros pour le 31 août prochain. Pour ce vol, le système Compensaid propose une compensation de 14,27 euros, un mixte (en 16 ans) entre 63 euros pour une compensation (immédiate) en 100 % SAF (et non 45) et 1,9 euro en 100 % reforestation (la compensation prendra, dans ce cas, 20 ans). Pour certains vols longue distance, dans certaines compagnies, le coût proposé de la compensation peut même revenir plus cher que le prix du billet seul. « Le kérosène synthétique produit de manière durable est trois à cinq fois plus cher que le kérosène classique », explique-t-on chez Lufthansa. « Il est donc possible que la "surtaxe" pour un vol durable dépasse les prix d'entrée ou de promotion pour des billets particulièrement favorables. Le SAF est encore une jeune technologie de niche. Il n'y a actuellement que trois sites de production dans le monde qui peuvent certifier ce carburant et le produire en quantités suffisantes. Dans le même temps, la demande reste très faible. Nous cherchons actuellement des moyens de réduire les coûts élevés initiaux grâce, par exemple, à des partenariats et à des parrainages. À long terme, nous prévoyons que les prix des SAF diminueront dès que la demande augmentera. » E.R.

## Le SAF, un nouveau type de carburant

Le SAF (Sustainable Aviation Fuel, carburant d'aviation durable) est le nom des biocarburants pour les avions à réaction. Ils sont d'origines différentes (déchets végétaux, déchets domestiques recyclés, huile de cuisson usagée...) mais certifiés tant sur leur efficacité énergétique que sur leur « durabilité ». Il y a quelques jours, le producteur de biocarburants Gevo a signé un accord avec Air Total pour fournir du SAF en France et en Europe. L'entreprise américaine utilise une partie fractionnée et fermentée des grains de maïs, une autre part sert de nourriture pour le bétail. En moyenne, les SAF produisent 80 % de CO<sub>2</sub> en moins que les carburants fossiles. Un système de normes et de certifications mondiales a été mis au point pour reconnaître les producteurs. En sont normalement exclus l'huile de

palme, des exploitations liées à la déforestation ou qui entrent en concurrence avec l'alimentation humaine. C'est l'alternative la plus accessible pour l'aviation en attendant des avions commerciaux électriques de masse (plus de 100 passagers) qui ne sont pas prévus avant une vingtaine d'années. Airbus a instauré l'usage des SAF dans ses avions depuis 2016. Le premier vol utilisant en partie du SAF a eu lieu en 2008. En 2018, on en a compté près de 100.000. L'objectif de l'association mondiale des compagnies aériennes (Iata) est d'en assurer 1 million en 2020 et que, d'ici 2025, un milliard de passagers aient voyagé sur des vols propulsés par des mélanges de SAF. Pour les promouvoir et assurer un réel effet environnemental, certains, dont l'Iata, voudraient que ces carburants soient détaxés.

