

<http://lipietz.net/Rapport-Commerce-et-changement-climatique>

Rapport " Commerce et changement climatique"

Rapport " Commerce et changement climatique"

- Vie publique - Articles et débats -



Publication date: mardi 8 mai 2007

Copyright © Alain Lipietz - Tous droits réservés

Monsieur le président, Mes cher-e-s collègues

Nous avons ici un premier échange de vues, avant une mini audition qui aura lieu fin juin, au cours de laquelle seront présentés les résultats de trois études que nous avons lancées sur le sujet. L'une est de [EcoLogic](#), de Berlin, la seconde du [SERI](#), de Vienne, et la troisième de [Chatham House](#). C'est à partir des résultats de ces trois études que nous pourrons procéder à la rédaction d'un premier "draft" qui sera examiné en septembre.

Je propose aux shadow rapporteurs ici présents de se réunir avec moi d'ici là, pour orienter le travail des trois équipes qui visent à nous éclairer, avant la mini audition.

Notre rapport s'intitule "Commerce et changement climatique". Nous intervenons à une époque, entre la troisième et la quatrième session de l'International panel on Climate Change, après le rapport Stern. Nous sommes dans une année charnière où, pour la première fois, il y a unanimité non seulement dans la communauté scientifique, mais dans la communauté politique et une large partie du monde des affaires pour admettre les coûts économiques énormes et les risques exponentiellement croissants du changement climatique. D'ores et déjà, il est établi qu'il est beaucoup plus coûteux de laisser faire que d'agir tout de suite, mais la différence de coût va augmenter comme une boule de neige, à tel point qu'il n'y aura bientôt plus de neige...

Dans ce rapport d'initiative, dont le titre est "Commerce et changement climatique", nous allons devoir nous limiter, on ne pourra pas tout traiter. Je propose de commencer par une réduction drastique de son champ : on va s'occuper de l'effet du commerce sur le changement climatique, et non pas de l'effet du changement climatique sur le commerce. Pourtant, ces deux aspects sont aussi importants l'un que l'autre. Vous avez vu, avec le mois d'avril que nous venons de connaître, où la température en Europe du Nord a été de 5 à 6 degrés supérieure aux températures habituelles, que toutes les fraises et toutes les asperges sont sorties en même temps, et en même temps que celles du Maroc et de l'Espagne. Vous imaginez ce que ça a pu signifier pour la vente de ces produits de l'agriculture ? On estime que les moissons (la récolte du blé), en France, auront lieu en juin au lieu de juillet, que les vendanges auront lieu dès le mois d'août. On peut considérer que d'ici 20 ans, ce que je considère comme le plus select des vignobles du monde, celui de la côte de Nuits en Bourgogne, aura disparu, ou bien il aura le goût du Rioja. Il faudra le replanter ailleurs... Alors que la Romanée Conti comme était déjà considérée comme le meilleur vin de l'empire romain ! J'invite d'ailleurs mes collègues à constituer des réserves, car ce vin n'existera plus dans 20 ans. Mais nous ne parlerons pas de tout cela, car on n'en a pas le temps. Un autre jour, peut-être...

Je voudrais donc me centrer sur l'effet du commerce sur le changement climatique. Je crois que nous avons deux grands volets à examiner : d'une part, en quoi le fait qu'il y a du commerce peut accélérer ou ralentir le changement climatique, et d'autre part en quoi le commerce international, c'est à dire entre l'Union européenne et les pays tiers, entre des zones à réglementation écologiques différentes, peut poser des problèmes. Voilà les deux points focaux sur lesquels je proposerai de mettre l'accent.

Premier point : le commerce, en ce qu'il a des effets sur le changement climatique, est bien entendu lié à la globalisation.

Mais pas spécifiquement la globalisation, au sens où on fait circuler des marchandises d'un point à l'autre du monde. Cette globalisation existe depuis la plus haute antiquité, il n'y aurait jamais eu de bronze si les gens qui produisaient du cuivre dans le bassin méditerranéen n'avaient pas importé de l'étain de Scandinavie ou de

Grande-Bretagne. Depuis la route de la soie ou le commerce triangulaire entre l'Europe, l'Afrique et l'Amérique du Sud, il y a un "international trade", sauf que ça se faisait par marine à voile (ou caravanes d'animaux) , et ça se faisait avec des produits finis (si on peut considérer qu'un esclave est un produit fini). Ce qui est nouveau aujourd'hui, c'est d'abord que le "trade", la plupart du temps, est pour l'essentiel un commerce interne aux firmes ou aux branches. C'est à dire que c'est un commerce de produits non finis, c'est une division du travail à l'intérieur des branches avant la livraison du produit fini

Et deuxièmement, ce commerce intra firmes ou intra branches est souvent régi par le "just in time", c'est à dire qu'on n'hésite pas à utiliser les moyens de transports les plus rapides, les plus couteux en émissions de gaz à effet de serre, et qu'on transporte les matériaux en plus petites quantités. On transporte par camions ou par avions, au lieu d'utiliser des trains massifs ou des transporteurs de containers. De telles modalités ne sont pas du tout obligatoires. Dans ma vie antérieure, j'étais chercheur en économie industrielle, j'ai visité Toyota city : toute la fabrication de la Corolla, par exemple, est organisée en dizaines d'entreprises, mais qui sont situées dans un rayon de quelques kilomètres autour de l'usine qui assemble les Toyota Corolla. Alors qu'en Europe, on n'hésite pas à déplacer sur longues distance les pièces détachées, les boîtes de vitesses des voitures tendent à être toutes fabriquées en Slovaquie, tandis qu'on assemblera soit en Bavière, soit en Tchéquie ou en Roumaine, pour réexpédier les voitures finies vers le reste de l'Europe.

Evidemment, les exemples que je viens de donner relèvent indifféremment de "l'international trade" ou du "commerce intérieur". D'ailleurs, ça change sans arrêt ; le commerce avec la Roumaine (envoyer des pièces détachées en Roumanie pour réimporter des voitures), jusqu'à l'an dernier, c'était de l'international trade, c'est aujourd'hui du commerce intérieur. Nous venons de parler de l'Ukraine, c'est exactement la même chose, un jour l'Ukraine sera peut-être dans l'Union européenne, comme la Turquie. Pour l'instant c'est de l'international trade. Si on parle de la Suisse, il est très probable que ce sera durablement de l'international trade, or la Suisse est beaucoup plus proche de l'écrasante majorité des pays de l'Union européenne que la plupart des pays européens sont proches l'un de l'autre. La Suisse occupe le barycentre de l'Union européenne. Donc, sur ce premier aspect de l'effet du commerce international sur le changement climatique, les limites de l'Union européenne n'ont strictement aucune importance, pour la simple et bonne raison que les molécules de gaz carbonique se moquent complètement de savoir si elle ont été émises par un camion qui roule entre l'Ukraine ou la Turquie et l'Union européenne ou bien entre l'Espagne et la Finlande.

En revanche, le deuxième aspect, c'est que la différence entre le commerce international et le commerce intérieur, implique une différence de législations face à l'effet de serre.

Alors là, oui, évidemment, nous sommes entre deux zones très clairement délimitées, exactement comme il y a des zones à fièvre aphteuse et des zones sans fièvre aphteuse, il y a des zones où on a signé l'accord de Kyoto et il y a des zones où on ne l'a pas signé, et cela pose d'énormes problèmes en matière de dumping écologique, de protection commerciale, que nous devons aborder dans ce rapport.

C'est essentiellement là dessus que porteront les études qui seront présentées dans la mini audition, c'est à dire que la réalité scientifique, la réalité des faits économique va nous être présentée en juin, et c'est à partir de là que nous rédigerons le rapport, en termes propositionnels.

En termes de propositions, il y a évidemment trois niveaux : le premier, c'est ce que l'Union européenne peut faire toute seule (dans le champ que je viens de délimiter), le second, ce que l'Union européenne peut faire dans les négociations bilatérales d'association ou d'accords de libre échange avec des pays tiers ou plus exactement des regroupements tiers, et le troisième niveau est le niveau multilatéral, celui qui englobe si possible tous les pays du monde.

Avant que nous passions au débat, je dirai quelques mots sur quelques pistes auxquelles je pense, mais évidemment je ne voudrais pas préjuger de ce que nous diront les experts qui présenteront leurs rapports en mini audition. Je vous donnerai quelques indications de ce qu'on pourrait proposer, et qu'on écartera ou amendera une fois que nous aurons entendu les experts, car, pour une fois, nous pouvons parler après que les experts nous ont éclairés, ce qui est une bonne chose.

1) Ce que l'Union européenne peut faire toute seule.

11) Evidemment, des schémas de certification. Essayer de savoir combien il a eu de CO2 émis pour fabriquer les produits qui arrivent dans l'Union européenne, informer le consommateur. Aujourd'hui, il est courant d'informer le consommateur sur les décibels émis par une machine à laver, mais les gens commencent à demander de plus en plus de schémas de certification sur la qualité sociale de la production de ce qu'ils achètent (c'est le commerce équitable), ils demandent des garanties sur le caractère biologique de leurs aliments, il va falloir introduire une certification sur la quantité de CO2 émise, du producteur au consommateur, pour la fabrication des produits qu'ils achètent.

12) On peut également penser, sur le plan unilatéral, à l'élimination des subventions et des aides d'Etat aux modes de transport qui ont un impact négatif sur l'environnement et l'effet de serre. En attendant les rapports des experts, on a étudié le rapport du mois de mars dernier de l'European environment agency, qui nous dit que les subventions concernant les transports se montent à 125 milliards d'euros pour les transports routiers, 73 milliards d'euros pour les transports ferroviaires, 27 à 32 milliards d'euros (selon la façon dont on compte) pour l'aviation, et 14 à 30 milliards d'euros pour les transports maritimes. On voit déjà que c'est pratiquement l'inverse de ce qu'il faudrait faire ! Il faudrait au contraire donner 135 milliards aux transports par voie d'eau, les plus faibles en émission de CO2, et ne laisser que 14 à 30 milliards pour les transports routiers. Nous avons vraiment une révolution à faire accomplir aux budgets européens, que ce soient le budget de l'Union, de la BEI ou des Etats membres, dans le financement des transports.

13) Toujours dans le domaine de l'unilatéral, il y a la question des droits d'émission, le marché des quotas. On peut en parler, ou pas. Car il y a un autre rapport, dont je suis également rapporteur, pour la Commission économique et monétaire (mais il passera aussi devant cette Commission). Faut-il ou pas intégrer les droits d'émission de l'aviation dans le système des quotas (ETS) de l'Union européenne ? C'est un problème, je ne vous le cache pas, très dur. Nous venons de recevoir une lettre d'une extrême violence des ambassadeurs des Etats-Unis, de la Chine, de la Corée, qui dit "Il n'est pas question que vous le fassiez unilatéralement". La réponse très simple, celle que je proposerai dans mon rapport, est de dire : "En ce qui concerne les avions qui décollent, ça nous regarde, en ce qui concerne les avions qui atterrissent, ça vous regarde. Evidemment, c'est un peu plus compliqué, parce que les avions doivent évidemment repartir une fois qu'ils ont atterri, mais au moins, nous assumerons notre part, assumez comme vous l'entendez votre contribution à la lutte contre l'effet de serre pour les avions que vous nous envoyez." Je crois que c'est le compromis que je proposerai.

14) Le problème des instruments de défense commerciale anti-dumping fait, je crois, l'objet d'un autre rapport. Mais maintenant, puisque nous avons voté il y a quelques mois, dans le cadre du rapport Muscardini, que nous considérons, nous, Parlement européen, que les inégalités dans le traitement de l'environnement font partie des subventions indues (donner gratuitement des quotas d'émission représente une aide d'Etat), se poser la question de savoir comment nous intégrons cette aide d'Etat dans le système des défenses anti-dumping vis à vis des pays tiers.

Tout ça, on peut le faire au niveau unilatéral sans violer les règles de l'Organisation mondiale du commerce. Nous pouvons aller à l'Organisme de Règlement des Différents de l'OMC plaider que dans d'autres pays, on ne tient aucun compte de l'accord de Kyoto, en disant "Vous donnez gratuitement des aides d'Etat sous forme d'allocations d'émission de gaz à effet de serre que nous, en Europe, nous faisons payer".

2) Ce que nous pouvons faire dans les négociations bilatérales ou birégionales.

21) Nous le verrons cet après midi avec l'audition des fonctionnaires de la DG Trade, les accords bilatéraux sont appelés à une expansion inversement proportionnelle à la crise de l'Organisation mondiale du commerce. On peut considérer que le nouveau rapport, présenté cet automne par la DG Trade sur Competitive Europe signifie tout simplement que l'Europe se résigne, trois ans après les Etats-Unis, à la crise du multilatéralisme, et s'oriente de plus en plus vers des accords bilatéraux avec soit des grands états comme l'Inde ou la Chine, soit avec des zones collectives comme l'Amérique centrale ou comme la Communauté andine, accords que nous avons votés il y a quelques mois.

Ces accords sont en début de négociation. Je m'occupe, en tant que président de la délégation pour la Communauté andine, de la négociation qui commence à la fin de ce mois. Vous vous souvenez que le Commissaire Mandelson lui-même a proposé que dans cette nouvelle génération d'accords avec les pays tiers le mandat commence par un grand paragraphe sur le développement soutenable (c'est plutôt la Relex, Direction des relations extérieures qui l'a imposé, mais ça fait partie du mandat). M. Mandelson a mentionné lui-même l'idée qu'il y aurait un Sustainable development forum lié à chaque accord commercial, où la société civile serait évaluer les conséquences du développement des accords de commerce. Je crois qu'il faut insister là dessus, ainsi que sur les Etudes d'Impact sur la Soutenabilité (SIA) : nous en avons parlé à plusieurs reprises à propos de la Banque européenne d'investissement, dont j'ai été deux fois le rapporteur. Il faut inclure les indicateurs sur le "climate change impact" dans les SIA. Je crois aussi que le Parlement européen doit être étroitement associé à la définition de ces indicateurs, bref, je crois qu'il y a beaucoup à faire dans la ligne qu'a indiquée le Commissaire Mandelson.

22) Second point au niveau bilatéral, je crains un peu que les mesures d'appui aux activités favorables à l'environnement soient simplement "souhaitées". Il faut qu'elles soient rendues obligatoires.

23) Troisième point que j'évoquerai (mais vous me donnerez votre avis et vous en rajouterez), dans les accords bilatéraux, on peut introduire la notion de PPM, "Products and production methods". Vous savez que l'OMC ne parle que de "products" dans le "principe du produit intérieur", selon lequel on doit traiter les produits intérieurs exactement de la même façon que les produits importés. Cela fait 40 ans que l'Union européenne se bat pour qu'on dise "Products and production processes", c'est à dire que la façon dont les produits sont fabriqués doit être traitée de la même manière pour les produits intérieurs et pour les produits importés. On n'y est jamais arrivé dans l'OMC, on peut y arriver, dans les accords bilatéraux que nous proposons. C'est à dire que nous prenons en compte, dans les accords bilatéraux, la façon dont les produits sont fabriqués, et notamment la quantité de CO2 dégagée par leur fabrication.

24) Enfin, évidemment, au niveau bilatéral, on peut aborder de façon moins unilatérale la question des droits d'émission, notamment quand il y a des mécanismes de développement propre qui sont derrière, éligibles au titre du Protocole de Kyoto sur le changement climatique.

Nous reviendrons cet après midi sur certains de ces points avec Monsieur O'Sullivan quand il présentera son rapport.

3) Je serais très bref sur le troisième point, puisque l'OMC est en crise, mais il y a quand même l'OMC qui existe encore. Tout ce que je viens de dire serait en effet idéalement traité dans un cadre multilatéral, surtout si une Organisation Mondiale de l'Environnement venait flanquer l'OMC.

D'abord, il faut relancer les compétences de la Commission Commerce et environnement de l'OMC, qui existe, quand même. Le chapitre de l'anti-dumping que je vous ai déjà évoqué à propos des mesures unilatérales devra être

abordé devant l'OMC et notamment devant l'ORD. Je pense en particulier aux "Border tax adjustments" (les taxes d'ajustement aux frontières) que la Commission européenne a évoquées. Il faudra peut-être se centrer sur les industries les plus pesantes en gaz carbonique, c'est à dire l'aluminium, l'acier, le ciment, le verre etc. Et enfin il faudrait quand même lancer l'idée des licences obligatoires. Nous avons eu une grande bataille sur les licences obligatoires à propos des médicaments. Je me suis aperçu que les licences obligatoires sont imposées, aux Etats-Unis, y compris sur des mécanismes automobiles en matière de sécurité par exemple. Je ne vois pas pourquoi on n'imposerait pas des mécanismes de licence obligatoire à l'intérieur des TRIPS (ADPIC) sur tous les mécanismes qui permettent d'économiser des émissions de gaz carbonique.

Voici donc, Monsieur le président, quelques suggestions, je passe maintenant la parole à mes collègues.

PS:

Photo [ocean.flynn's](#), sous licence [CC](#).

Voir également les [textes présentés](#) lors de la mini-audition effectué par Alain Lipietz.