

2009

L'ANNUEL DU DÉVELOPPEMENT DURABLE



**REGARDS**

sur la terre

**LA GOUVERNANCE  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

SOUS LA DIRECTION DE **PIERRE JACQUET, RAJENDRA K. PACHAURI & LAURENCE TUBIANA**



SciencesPo.  
Les Presses

# COMMERCE VS. CLIMAT ?

TANCRÈDE VOITURIEZ, CHARGÉ DE PROGRAMME, INSTITUT DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES RELATIONS INTERNATIONALES (IDDRI), PARIS (FRANCE)

*La complexité des relations entre le commerce international et le climat suscite des controverses passionnées, qui portent tant sur l'impact du commerce sur le climat que sur l'effet des politiques climatiques sur le commerce extérieur et la compétitivité d'un pays. L'idée d'une « taxe carbone » par exemple est au centre de ces questionnements.*

Le transport représente environ 20 % des émissions totales de gaz à effet de serre (GES). Alors que le transport commercial aérien est particulièrement dénoncé pour ses effets négatifs sur le climat, les trois quarts des émissions de CO<sub>2</sub> liées au transport émanent du transport terrestre. Et si près de 90 % du commerce international se fait par voie maritime – l'un des modes les moins émetteurs par tonne kilométrique (cf. tableau 1) –, celui-ci n'est responsable que de 13 % des émissions du secteur des transports.

Le transport maritime devrait rester le mode de transport le moins émetteur de GES. Dans l'hypothèse d'une croissance continue du commerce mondial et d'une efficacité énergétique constante, on estime que les émissions de GES vont croître

de 35 à 45 % entre 2001 et 2020. Les incitations et les réglementations internationales environnementales visant à accroître l'efficacité énergétique du transport sont actuellement quasi inexistantes, alors que d'importantes réductions d'émissions sont possibles.

Le commerce régional de courte distance – parce qu'il tend à substituer au transport maritime le transport terrestre et aérien, davantage émetteurs de GES – n'est sans doute pas la solution pour réduire les émissions de GES induites par les échanges. Selon le *Rapport Stern*<sup>1</sup>, une croissance des émissions de GES du transport aérien plus rapide que celle des autres moyens de transport est très probable, en raison de l'augmentation du trafic liée à la mondialisation des échanges.

C'est bien ce que dénoncent les contempteurs du commerce international dans leur comptabilité des *food miles* – ces kilomètres parcourus en avion par les produits agricoles entre leur lieu de production et l'assiette du consommateur. En Grande-Bretagne par exemple, le transport aérien est responsable de 50 % de toutes les émissions du transport de fruits et légumes bien qu'il ne représente que 1,5 % des importations de ces mêmes produits. Les fruits et légumes exportés par avion depuis l'Afrique vers la Grande-Bretagne émettent ainsi jusqu'à 10 fois

TABLEAU 1 ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> PAR MODE DE TRANSPORT

Mode de transport	Émission de CO <sub>2</sub> (gramme par tonne kilométrique)		
	12 tonnes	24 tonnes	36 tonnes
Transport routier	110	92	84
Transport maritime	14		
Transport ferroviaire	23		
Transport aérien	607		

Source : R. A. Kraemer, Fr Hinterberg et R. Tarasofsky, « What Contribution Can Trade Policy Make towards Combating Climate Change ? », *Study for the Policy Department External Policies*, European Parliament, 2007.

leur poids en CO<sub>2</sub>, et 80 fois plus que lorsqu'ils sont exportés par bateau.

Mais, d'un autre point de vue, ces importations par voie aérienne ne représentent que 0,1 % des émissions de CO<sub>2</sub> du Royaume-Uni et apportent 200 millions de livres sterling dans les campagnes africaines. Elles peuvent alors s'inscrire « dans une perspective de développement », comme le notent James MacGregor et Bill Vorley de l'Institut international pour l'environnement et le développement (IIED), pour qui « les 0,1 % d'émission de CO<sub>2</sub> dû au fret aérien de fruits, légumes et fleurs coupées [représentent] un investissement efficace du Royaume-Uni dans sa stratégie d'allocation d'émissions en soutien à plus d'un million d'Africains. On peut se demander quels sont au juste les bénéfices pour le développement des 99,9 % restants. »

### **ENTRAVER LE COMMERCE AU NOM DU CLIMAT ?**

À l'occasion du sommet de l'ONU sur l'environnement en 2006, le gouvernement français a proposé d'utiliser des politiques commerciales ou fiscales ayant des effets sur le commerce – comme une taxe à l'importation – afin d'atteindre ses objectifs de réduction des émissions de GES. Intitulée « taxe d'ajustement aux frontières », l'initiative reste en tête de l'agenda climatique français, mais elle n'est cependant qu'une option parmi d'autres pour la Commission européenne qui examine l'opportunité de soumettre les importations à l'effort global de réduction des émissions de GES. En cas d'échec de la négociation climat au terme de la conférence de Copenhague en décembre 2009, et dans l'hypothèse d'une poursuite unilatérale des politiques européennes d'internalisation du coût du carbone dans un nombre toujours accru de secteurs, un mécanisme d'ajustement ou de « compensation » sur les échanges des produits concernés limiterait les pertes de compétitivité des

entreprises européennes. Il permettrait par ailleurs d'éviter les « délocalisations climat » provoquées par une politique restrictive en matière d'émission qui présenterait le risque de fragiliser l'économie européenne et d'accroître les émissions à l'extérieur de l'Union.

L'initiative de compensation ou d'ajustement aux frontières pose la question du partage de la responsabilité dans les émissions de GES entre producteurs et exportateurs d'un côté, et importateurs et consommateurs de l'autre. L'accent a été mis jusque-là sur la production, tant dans le décompte des émissions que dans les politiques de réduction de celles-ci. Cette approche est contestée par certains pays comme la Chine, les officiels chinois estimant que les émissions de leur pays sont provoquées en grande partie par les importations des pays occidentaux. Ainsi, les exportations de la Chine seraient responsables d'un quart à un tiers des émissions chinoises liées à la consommation d'énergie. Dans une étude à paraître, Glen Peters et Edgar Hartwich ont créé un indicateur qui mesure pour chaque pays le solde des émissions contenues dans les importations et les exportations : la *balance embodied emissions in trade* (BEET). Ils concluent que le solde de la Chine s'établit à 585,5 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> – autrement dit ses exportations contiennent 585,5 millions de tonnes de carbone de plus que ses importations – à comparer avec le solde négatif de 438,9 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> des États-Unis (cf. tableau 2).

La controverse autour des *food miles* et celle liée à la taxe d'ajustement aux frontières montrent toutes les deux la complexité du lien entre commerce et climat, ainsi que les difficultés à utiliser le commerce comme levier de la négociation climat, et réciproquement. Pascal Lamy, directeur général

**La controverse autour  
des *food miles* et celle liée  
à la taxe d'ajustement  
aux frontières montrent  
toutes les deux  
la complexité du lien entre  
commerce et climat**

**TABLEAU 2 LES ÉMISSIONS DE GES LIÉES AU COMMERCE**

**Solde des émissions contenues dans les échanges (BEET) en millions de tonnes de CO<sub>2</sub>**

Pays de l'annexe B		Pays hors de l'annexe B	
Suisse	-63,1	Singapour	-62,8
Lettonie	-4,6	Corée du Sud	-45,4
Royaume-Uni	-102,7	Maroc	-2,5
Allemagne	-139,9	Mexique	-17,6
Japon	-197	Brésil	2,5
États-Unis	-438,9	Inde	70,9
Canada	15,5	Chine	585,5
Australie	57,9	Indonésie	58,1
Russie	324,8	Afrique du Sud	123,5

Source : G. P. Peters et E. G. Hertwich, « CO<sub>2</sub> Embodied in International Trade with Implications for Global Climate Policy », *Environmental Science and Technology*, 42 (5), 2008, p. 1401-1407. Note : L'annexe B du protocole de Kyoto rassemble des pays, essentiellement industrialisés, qui avaient accepté des objectifs quantifiés de réduction de leurs émissions de GES.



de l'**Organisation mondiale du commerce (OMC)**, a prudemment rappelé que l'usage de politiques commerciales à des fins climatiques serait inefficace et même contre-productif tant que la gouvernance climat dans la période post-Kyoto qui s'ouvre en 2012 n'aura pas trouvé une forme stable pour la mise en œuvre de politiques multilatérales. Il conviendrait que chaque négociation – climat d'une part, commerce d'autre part – n'interfère pas avec l'autre, au risque sinon de voir les deux négociations s'enliser.

Une option diamétralement opposée consisterait justement à lier les deux enjeux, et faire en sorte que par ce lien, des pays émergents, acteurs clés

dans les deux négociations, trouvent une incitation à s'impliquer de manière toujours plus contraignante dans la négociation climat. Dans le cas du commerce entre l'Union européenne et la Chine par exemple, il serait envisageable de substituer aux mécanismes de compensation ou d'ajustement aux frontières en Europe des taxes en Chine sur les exportations de produits dont les équivalents en Europe sont soumis aux mécanismes du marché d'émission. Cela éviterait d'imposer des taxes à l'importation en Europe.

Dans le même ordre d'idées, un accès accru au marché européen pourrait être accordé aux produits brésiliens – en particulier les produits agro-énergétiques – en échange d'un soutien du Brésil à certaines positions prises par l'Union européenne dans la négociation climat. Cette même logique de « troc » d'un accès au marché contre un soutien à sa politique climat pourrait également s'appliquer entre l'Union européenne et l'Inde. ■

#### RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. STERN (N.), *Stern Review on the Economics of Climate Change*, Oxford, Oxford University Press, 2006.

