

<http://lipietz.net/Commerce-international-et-effet-de-serre-2082>

# Commerce international et effet de serre

- Député européen (Verts, France) - Mes initiatives - Commerce international et effet de serre -



Publication date: jeudi 12 juillet 2007

---

Copyright © Alain Lipietz - Tous droits réservés

---

**Version initiale de mon rapport sur le changement climatique et le commerce international , après un [échange de vues](#) et une [audition d'experts](#) dans la Commission du Commerce international.**

## JUSTIFICATION SOMMAIRE

Le 4e rapport du GIEC (2007), Groupe de Travail n°3, a placé brutalement la communauté internationale devant ses responsabilités. Les scénarios limitant le réchauffement climatique entre +2 et +2,4°C impliquent que les émissions planétaires de gaz à effet de serre (GES) commencent à décroître à partir de 2015, et aient décliné de 25% à 40% vers 2020 pour l'ensemble des pays développés (Annexe B du protocole de Kyoto), de 80% en 2050. Si les premières échéances ne sont pas tenues, le réchauffement dépassera inexorablement les 3°C, à des coûts que le rapport Stern chiffre à 5 mille milliards d'euros. Ces coûts sont de l'ordre du coût d'une guerre mondiale.

En comparaison, le coût des mesures à prendre est dérisoire. Toujours selon le Rapport Stern, les coûts d'une stratégie de maintien de la dérive du climat à +2°C représenterait une réduction totale de 1% d'un Produit Global destiné à croître de 2,5% par an d'ici à 2050, soit un retard de moins d'un semestre quant au niveau de consommation mondiale. En effet, la plupart des mesures à prendre consistent en investissements et services qui accroissent l'emploi, et ont d'autres effets positifs (réduction du niveau sonore, réduction des accidents de la route...), en économies de gaspillages qui accroissent le pouvoir d'achat des ménages, en écotaxes « à la Pigou » qui se substituent à d'autres impôts ou permettent d'autres politiques publiques, comme la lutte contre le Sida.

Toutes les politiques de l'Union, qui assure le leadership mondial dans la lutte contre le changement climatique, doivent donc être articulées à cet objectif extrêmement rapproché. C'est le cas en particulier pour sa politique commerciale. Cela passe par des efforts diplomatiques considérables pour inciter tous les pays de l'Annexe B à ratifier le protocole de Kyoto, et tous les pays du monde à ratifier un protocole post-Kyoto (2012-2020) aligné sur ces objectifs, puis à amender de manière cohérente les accords internationaux

Faute de consensus, l'Europe est décidée à aller de l'avant avec des objectifs que la Commission propose plus modestes (moins 20% en 2020). Mais dans ce cas, elle peut jouer des accords bilatéraux qu'elle est en train de négocier pour impliquer la plus grande partie du monde dans ce combat commun.

Si tous les pays acceptent de s'engager, l'avance technologique qu'aura prise l'Europe sera certainement un avantage compétitif. Toutefois, il n'est pas exclu qu'au-delà de 2012, quelques gros pays émetteurs persistent à ne pas s'engager dans l'effort commun de l'humanité. L'Europe devra à ce moment-là prendre des mesures précises pour éviter que des entreprises ne cèdent à la tentation de délocaliser leurs productions vers ces pays, et pour se protéger des pays qui fausseraient la concurrence en accordant ainsi une subvention implicite à leurs industries.

I Le commerce international et l'effet de serre.

Depuis deux décennies, le commerce international croît deux à deux fois et demie plus vite que le produit mondial. Cette disproportion correspond à la recherche d'une division internationale du travail optimisant les coûts salariaux et fiscaux, dans un contexte où les coûts de transport n'internalisent pas correctement leurs émissions de GES. En outre, à l'avenir, et d'ores et déjà pour les productions hautement émettrices de GES par tonne de produit (tel le

ciment), la délocalisation permet parfois d'échapper aux règlements nationaux de lutte contre l'effet de serre.

Un certain degré de division internationale du travail a toujours eu des effets positifs, et elle est parfois indispensable quand il s'agit de productions primaires dont la géographie détermine la localisation. Ces effets positifs peuvent être combinés avec la lutte contre l'effet de serre dès lors que des mesures appropriées sont prises pour internaliser le coût en GES émis sur l'ensemble de la chaîne, des sous-traitants au producteur final, et de celui-ci aux consommateurs.

D'un point de vue pédagogique, il serait dès aujourd'hui souhaitable que ces coûts soient connus du consommateur. D'où les multiples propositions type « Food miles », pour inciter les consommateurs à « acheter proche ». En réalité, le mode de transport est tout aussi important : pour un consommateur britannique, une côtelette d'agneau néo-zélandaise est plus chère en GES qu'une côtelette anglaise si elle arrive en avion, pas si elle arrive en bateau. C'est donc le contenu en GES qu'il faut évaluer.

Les effets pervers de la division internationale du travail sont en effet aggravés lorsque les entreprises cherchent en même temps à en effacer les délais par une production en flux tendu, « just in time », utilisant les moyens de transport les plus rapides (avions plutôt que navires, camions plutôt que trains) afin de réduire les stocks immobilisés. De telles formes de management peuvent avoir des conséquences dramatiques si les unités intermédiaires sont distantes les unes des autres et distantes du consommateur. En effet, dès aujourd'hui, alors que le fret aérien est 40 fois moins important que le fret maritime, il produit déjà moitié autant de GES. Chaque tonne.km transportée par camion produit 4 fois plus d'effet de serre que transportée par train.

Même si cette distorsion peut encore une fois être contrôlée par l'intégration du coût climatique dans le coût du transport, il serait socialement plus efficace de rechercher les meilleures pratiques de division du travail et de localisation de la production, telles que le regroupement des sous-traitants autour des usines-mères, et la localisation de celles-ci à proximité des principaux centres de consommation (ou à proximité de plates-formes intermodales regroupant les transports à bas coût en effet de serre : maritimes, fluviaux et ferroviaires).

### II Rechercher un accord mondial.

L'idéal serait d'obtenir, à la conférence de Bali, un accord post-Kyoto impliquant l'ensemble des pays de la planète. Ce consensus ne pourra être obtenu que si tous les pays obéissent à une règle contraignante dès lors qu'ils dépassent une limite de soutenabilité, c'est-à-dire dès que leur production de GES par habitant et par an excède celle qui permettrait, si elle était respectée par toute l'humanité, de ne plus contribuer à la dérive climatique. (Cette quantité est de l'ordre de 500 à 600 kg de carbone dans le CO<sub>2</sub> par habitant et par an pour une population prévue de 9 milliards d'êtres humains). En tout état de cause, la Conférence des Parties (COP 6) de Buenos-Aires a prévu la convergence des allocations par personne autorisées dans tous les pays à l'horizon 2050.

On peut raisonnablement compter sur l'accroissement des phénomènes climatiques dramatiques aux Etats-Unis, et sur la menace de la montée des eaux dans les deltas d'Asie pour convaincre nos partenaires les plus sceptiques d'accepter le protocole post-Kyoto.

Les autres accords multilatéraux (OMC, Organisation Internationale de l'Aviation Civile, OMPI) devront être mises en non-contradiction avec l'accord post Kyoto, ce qui ne demandera que de modestes aménagements rédactionnels.

### III Agir en bilatéral et en birégional.

Même si les négociations internationales devaient échouer à regrouper l'ensemble des pays, et à subordonner les règles de l'OMC et de l'OIAC aux impératifs de la Convention sur le Changement Climatique, l'Union européenne, qui développe actuellement une politique d'accords bi-régionaux ou bilatéraux, doit impérativement inclure la dimension climatique dans ces accords. Il en est de même de la politique de prêts de son bras financier, la Banque européenne d'investissement, qui ne devrait plus accorder de prêt que prenant en compte les objectifs de la lutte climatique telle qu'ils sont définis par le scénario « +2°C » du GIEC. Les mêmes lignes directrices devraient être appliquées par les agences nationales de couverture du crédit à l'exportation et des investissements directs.

#### IV Promouvoir une politique autonome contre le changement climatique.

Les bienfaits de la division internationale du travail, y compris dans la lutte contre le changement climatique, ne doivent pas être négligés. L'Union européenne devrait concéder un taux de douane zéro sur les produits à basse production/consommation de GES (ampoules à très basse consommation etc). Symétriquement, et conformément à la Convention sur le changement climatique, elle doit divulguer les technologies propres en GES à des « prix concessionnaires ». De même, elle doit s'interdire l'importation des bois exotiques quand, par leur transport et par la diminution des écosystèmes absorbant en GES qu'elle provoque, elle contribue au changement climatique. L'accord FLEGT, qui régule ce problème, doit être rendu obligatoire.

Idéalement, les objectifs que s'assigne l'Union européenne devraient être calculés non pas sur les émissions occasionnées par la production en Europe, mais sur la masse des produits consommés en Europe (ce qu'on appelle « ecological footprint »). De tels calculs seraient extrêmement difficiles, et d'ailleurs inutiles si tous les pays de la planète s'engageaient ensemble dans un accord post-Kyoto. Si par malheur ce ne devait pas être le cas, l'Union européenne doit se préparer à intégrer dans un « signal prix » le coût en effet de serre de son commerce avec le reste du monde. Une politique de labellisation du contenu en GES des produits offerts sur le marché permettra dans un premier temps une sensibilisation de l'opinion publique et des producteurs, et cette labellisation permettra d'introduire une règle du « moins polluant » en matière de marchés publics. Les mesures contraignantes unilatérales prendraient effet dans la période post-Kyoto (en 2013) : période pour laquelle l'Union a déjà décidé d'aller de l'avant quoi qu'il advienne.

La proposition de la Commission d'intégrer l'aviation dans le système des quotas européens, y compris pour les avions en provenance de pays tiers, est un premier pas dans la direction de l'intégration du coût total en GES dans le prix des biens et services en Europe. Elle ne résout cependant pas les problèmes de concurrence faussée qui pourraient se présenter si des entreprises exportaient vers l'Europe depuis des pays n'ayant pas ratifié l'accord post-Kyoto. Dans ce cas, des taxes compensatrices aux frontières (« border-tax adjustments ») devraient être établies, en commençant par les secteurs (tels que le ciment ou l'aluminium) où il apparaît d'ores et déjà que la concurrence est faussée (au point, ce qui est un comble ! de susciter des transports inutiles pour éviter de payer quotas ou écotaxes). Et il est important que les entreprises le sachent suffisamment à l'avance, c'est-à-dire dès maintenant, afin de programmer correctement leurs investissements.

Ces investissements industriels doivent d'ailleurs être judicieusement optimisés pour éviter au maximum les transports inutiles. L'Union européenne devrait, dès le courant de cette année, engager la recherche sur les meilleures pratiques en matière de division du travail, quant à la localisation des fournisseurs par rapport aux usines d'assemblage final et quant à la localisation de celles-ci par rapport aux principaux marchés.

De la même façon, l'Union européenne doit se doter de plates-formes multimodales impliquant une accessibilité portuaire branchée sur le système ferroviaire, de façon à encourager les transports les plus économes en effet de serre.

S'agissant des normes de fonctionnement des biens de consommation (véhicules, appareils domestiques), l'Union

européenne est libre d'imposer sur son marché les normes les plus strictes en matière d'efficacité énergétique, en respectant la règle de l'OMC du « produit intérieur », et doit être leader dans la définition de ces normes au niveau international.

\*\*\*

*The European Parliament,*

- having regard to the reports of the three working groups of the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) "Mitigation of Climate Change", "Impacts, Adaptation and Vulnerability" and "The Physical Science Basis" published in 2007,
- having regard to its resolution of 23 May 2007 on the EU's aid for trade<sup>1</sup>,
- having regard to the conclusions of the European Council of 8-9 March 2007<sup>2</sup>,
- having regard to the Commission Communication of 10 January 2007 on limiting global climate change to 2° C (COM(2007)2)<sup>3</sup>,
- having regard to the Commission Proposal of 20 December 2006 to include aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community (COM(2006)818)
- having regard to the "Review on the Economics of Climate Change" by Sir Nicholas Stern, presented on 30 October 2006,
- ▶ having regard to the presentation by Co-chair of IPCC Working group III, Bert Metz, and the experts appointed by the EP, during the hearing of June 27, 2007.
- ▶ having regard to its resolution of 25 October 2006 on third country anti-dumping, anti-subsidy and safeguard action against the Community<sup>4</sup>,
- ▶ having regard to its resolutions on bilateral trade and investment relations, notably those of 13 October 2005 on prospects for trade relations between the European Union and China<sup>5</sup> and of 28 September 2006 on the European Union's economic and trade relations with India<sup>6</sup>,
- having regard to its resolution of 4 July 2006 on reducing the climate change impact of aviation<sup>7</sup>,
- having regard to its resolution of 16 November 2005 on winning the battle against global climate change<sup>8</sup>,
- having regard to the report of the Committee on International Trade and the opinions of the Committee on the Environment, Public Health and Food Safety and the Committee on Industry, Research and Energy (A6 0000/2007),

A. whereas the dramatically increasing costs of climate change need to be tackled immediately and the EU should show political leadership,

B. whereas not even a reduction of emission at global level as early as 2015, with a 25% to 40 % reduction by 2020 in developed countries would guarantee reaching the goal of 2°C above the pre-industrial levels, but rather lead to temperatures increases of 2 to 2.4°C.

C. whereas limiting global warming to 2°C would reduce, but not eliminate, dramatic consequences for agriculture, weather hazards, migrations and biodiversity ;

D. whereas global trade has increased at more than twice the rate of global economic output in recent decades,

E. whereas sea transport represents 40 times air transport (in tonnes-km) yet produces only twice its GHG contamination, whilst lorries produce 4 times more than trains by tonne-km,

F. whereas there is an urgent need to develop production, consumption and trade patterns that mitigate climate change and its economic impact and maximize total welfare,

G. whereas energy efficiency, sustainable traffic management and shorter distances between producers and from producers to consumers must be the underlying principles of any climate-responsible EU trade policy ;

H. whereas consumers should receive the best possible information about the GHG effect of their purchase,

I. whereas prices must internalise the cost of global commons such as a stable climate,

J. whereas the UN Climate Change Conference (COP 13) in Bali, in December 2007, should launch negotiations for a global and comprehensive post-2012 agreement, including binding GHG targets,

K. whereas the long term objective should be to ensure international convergence of equal per capita GHG emissions by 2050,

L. whereas the countries that have ratified Kyoto have not damaged their competitiveness (with the notable exception of the cement sector) and have positioned themselves to be leaders in a world where GHG emissions will be regulated,

M. whereas this will not continue in the post-Kyoto period if some countries are not involved into the "+2° C" goal, thus distorting competition in favour of firms moving to unregulated locations and increasing GHG emissions from production and transport,

### *From consensus to action*

1. Welcomes the broad scientific and political consensus about the seriousness of climate change ; urges the conclusion of a world-wide post-Kyoto agreement in line with the scenario of IPCC WG 3 limiting temperature increases to 2° C , and for corresponding adjustments to other international agreements concerning trade, civil aviation and intellectual property ;

2. Is worried that increasing trade is making a substantial contribution to climate change and considers that trade policy must therefore provide part of the solution ;

3. Considers that global problems need global solutions and that the EU, as a global player in terms of trade, is well-placed to contribute to a worldwide shift in production and transport patterns ; considers that a front running Europe would be in a more competitive situation when stricter regulations will be adopted worldwide,

### *Towards Multilateralism against climate change*

4. Stresses the need for strong cooperation between the UNEP, the Climate Change Convention and the WTO and asks the Commission to develop an initiative with this aim ; asks for swift progress in updating the WTO's definition of environmental goods and services ; is convinced of the need to redefine the responsibilities of the WTO Committee on Trade & Environment ; recommends launching an initiative to modify the WTO TRIPs agreement to allow for compulsory licensing of environmentally necessary technologies ;

5. Asks the Commission to systematically include the transfer of low carbon technology and low carbon trade schemes in its agreements with developing countries ; asks the competent Commission services to swiftly develop climatic aspects of its Sustainability Impact Assessments, to discuss them with this Parliament, and to apply them systematically before the conclusion of these agreements ;

6.Supports the Commission's proposal to establish a Sustainable Development Forum, with a strong climate component, in each trade agreement, and asks for this to be implemented in current negotiations ; insists that these fora be open to NGOs, in particular from the environmental sector ;

7.Considers that the conservation of ecosystems which are valuable as carbon sinks and biodiversity reserves to represent global public goods and that countries which preserve such goods rather than exploiting them should receive compensation from an international fund ; proposes making the FLEGT Partnership Agreements compulsory for all existing and future agreements with third countries ;

8.Underlines the need to introduce Green Government Procurement policies systematically in bilateral agreements ;

9.Asks the Commission and the Member States to stop Export Credit Agencies and EIB lending for any climate-damaging project ;

*The EU can do more to avoid CO2 leakage*

10.Insists on introducing standards and labelling schemes regarding products' GHG consequences, including at the production and transport stages, as part of a consumer information policy, thereby giving consumers the chance to contribute to reducing CO2 emissions ;

11.Asks the Commission urgently to elaborate an adequate procedure to assess and label these ecological footprints ; and develop a software to allow businesses to calculate the quantity of GHG every production process emits ;

12.Welcomes, in the framework of the "footprint" approach, an eventual integration of airplanes landing in Europe within the aviation European Emission Trading System and reiterates its demand that distortions between different forms of transport be eliminated by the introduction of a kerosene tax on aviation within the EU ;

13.Asks the Commission to foster a European movement for best practices and benchmarking concerning the climate aspects of location and "just in time" production and to put forward related proposals ;

14.Regards border tax adjustments as a legitimate way towards a low carbon economy, levelling the playing field among post-Kyoto signatories and other States and discouraging relocation ; asks the Commission to present a plan for applying these fair competition measures to the sectors most concerned (cement etc.) and considers that the beginning of post-Kyoto period (on 1.1.2013) should be the starting point for such measures ;

15.Recommends developing, in the longer term, a scheme based on sound lifecycle data to include finished goods (such as cars, electronic equipments etc) in this adjustment when necessary ;

16.Stresses at the same time that trade defence instruments must be reformed in order to take environmental factors into account to avoid environmental dumping of products originating in countries that do not ratify the post-Kyoto protocol ;

17.Instructs its President to forward this resolution to the Council, the Commission and the Governments and Parliaments of the Member States.