

La régulation climatique des échanges

Géraud Guibert

Les scientifiques le répètent à l'envi : la planète s'épuise de l'importance des prélèvements sur ses ressources et des pollutions de toute sorte ; la biodiversité est fortement menacée ; le changement climatique s'aggrave de manière accélérée. Pour l'équilibre présent et futur de nos sociétés, ces phénomènes réclament des décisions fortes. Plus le temps passe, plus il devient rationnel d'agir vite et fort.

Pour y parvenir, un élément manque le plus souvent dans le diagnostic : l'adaptation du mode de fonctionnement du système économique. Elle devrait pourtant s'imposer, puisque l'origine de nos problèmes est bien la mutation issue des révolutions industrielles et de la mondialisation contemporaine. Au-delà du nécessaire changement de comportement et de la priorité à donner aux investissements propres, la grande difficulté est de concevoir et de promouvoir des mécanismes économiques qui échappent à la logique du toujours-plus de biens matériels, de flux commerciaux, de temps économisé et d'argent gagné.

Aucun domaine d'intervention, aucun secteur économique ne peut s'affranchir de la nécessité de penser le « mieux » plutôt que le « plus » et, en particulier, de prendre en compte les effets du changement climatique et d'agir en conséquence pour l'atténuer ou s'adapter. La plupart des entreprises l'ont intégré dans leurs choix stratégiques, en particulier celles qui utilisent beaucoup d'énergie ou dont l'image en matière de développement durable est importante. La sphère financière elle-même a pris conscience, depuis la COP21, des conséquences des changements climatiques sur son activité et des risques de ses placements et de ses prêts, et commence à agir pour les prendre en compte. De nouvelles formes

économiques, comme l'économie du partage et de la fonctionnalité, se développent, qui pourraient atténuer, voire rendre obsolète, la logique de l'accumulation.

Cette démarche est cependant freinée par deux impensés des négociations climatiques. On ne peut, tout d'abord, réclamer de tous un changement de mode de vie si quelques-uns conservent le droit – et la possibilité, compte tenu de leurs revenus et de leurs patrimoines – de polluer davantage que les autres. Rappelons que les 10 % les plus riches contribuent dans nos sociétés à près de la moitié des émissions de gaz à effet de serre. Puisque des limites doivent être fixées, elles doivent d'abord s'appliquer aux plus fortunés. Depuis plusieurs décennies, les choses vont pourtant dans le sens exactement inverse.

Le second point porte sur le manque de réflexion et d'initiatives sur la compatibilité entre le commerce international et la protection du climat. L'économie mondiale fonctionne sur une logique de démultiplication d'échanges de biens et de services, avec pour objectif de réduire de plus en plus les contraintes d'espace et de temps. Tout se passe comme si la mondialisation représentait une loi d'airain dont il serait impossible de s'affranchir. Les révolutions industrielles successives se sont traduites par des innovations majeures des systèmes de transport : le moteur à explosion, le transport ferroviaire et son électrification, le transport aérien et, plus récemment, l'apparition d'énormes navires porte-conteneurs pour le transport maritime. Ces progrès ont entraîné une forte diminution du coût des transports, notamment de marchandises, incitation très puissante à l'accroissement du commerce mondial. Le transport de biens fait partie de ces domaines où les émissions continuent à s'accroître. Contrairement au transport terrestre de voyageurs, notamment grâce à l'émergence de la voiture électrique, les progrès techniques des transports maritimes et aériens ne laissent pas présager de bouleversement. Ce modèle de mondialisation des flux n'est pas durable sur le plan écologique et climatique.

Certains économistes considèrent que le meilleur instrument pour intégrer les exigences du climat dans le commerce international serait la fixation, dans le domaine des transports, d'un prix suffisamment élevé du carbone. Mais, dans le transport maritime notamment, il n'existe pas de solution alternative qui soit plus performante sur le plan climatique. Les résistances et les difficultés des négociations pour intégrer un prix du carbone

dans ces secteurs sont en outre nombreuses. Étant donné l'urgence, il est donc indispensable d'en passer par ce que les économistes appellent un « optimum de second rang » : une régulation climatique des échanges.

Une telle régulation n'équivaut ni au protectionnisme ni au repli sur soi. L'exemple des États-Unis de Donald Trump est la cruelle démonstration que les isolationnismes commercial et climatique vont de pair. Lorsqu'un pays s'engage dans une logique de repli national, voire nationaliste, cela s'applique à tous les domaines. À l'inverse, une forte insertion dans les échanges internationaux peut inciter à ne pas négliger le sujet du climat.

Cette nouvelle régulation passe d'abord par les entreprises, notamment celles qui sont fortement internationalisées. Elles doivent prendre conscience qu'une dispersion trop grande de leurs sites de production et un éloignement excessif des consommateurs peuvent de plus en plus fragiliser leurs intérêts. Ce point pourrait faire l'objet d'une rubrique dans les rapports que les grandes entreprises sont désormais tenues de rédiger en matière de développement durable.

Le commerce international reste aujourd'hui l'angle mort de l'action climatique.

Il faut en outre que les instances de régulation du commerce international et ses acteurs se saisissent pleinement du sujet. Les émissions de gaz à effet de serre liées au commerce international ne sont pas comptabilisées dans les engagements nationaux associés aux accords de Paris ; l'Organisation mondiale du commerce (OMC) n'a pas encore intégré les enjeux climatiques dans son processus de décision ; et les accords commerciaux bilatéraux, comme celui entre l'Union européenne et le Canada, n'évoquent pratiquement pas le sujet. Le commerce international reste aujourd'hui l'angle mort de l'action climatique.

Il est donc essentiel que les initiatives convergent, y compris au plan politique, pour que les accords commerciaux multilatéraux et bilatéraux comportent un volet climatique contraignant. Si elle veut mettre en œuvre des accords commerciaux dits « de nouvelle génération », l'Union européenne doit jouer un rôle moteur sur ces questions. Le sujet mérite une vraie mobilisation à tous les niveaux, au lieu du silence qui prévaut aujourd'hui.