

# *Négociations commerciales et environnementales internationales*

Master Commerce International et  
Environnement 2019-20

Sandra Poncet

Email: [sandra.poncet@univ-paris1.fr](mailto:sandra.poncet@univ-paris1.fr)

# Séances

- Mercredi 8 janvier, de 9h à 13h, MSE: B2.1

-Vendredi 28 février 14h30 à 17h30, 14 Rue de Tolbiac salle 404,

-lundi, le 09 mars 9h00-13h00 14 Rue de Tolbiac: salle 501

-mardi, le 10 mars 09h00-12h00 14 Rue de Tolbiac: salle 501

-mercredi, le 11 mars 09h00-13h00 14 Rue de Tolbiac: salle 501

**Examen:** vendredi 13 mars de 08h30-10h30 14 Rue de Tolbiac:  
salle 501

# PLAN du cours

Partie 1: Le commerce international est-il mauvais pour l'environnement ?

*Réponse: oui le commerce accroît les émissions mais ériger des barrières aux échanges n'est pas une politique efficace car c'est une politique de second ordre par rapport aux émissions: il faut prioriser les politiques environnementales*

Partie 2: La mondialisation économique s'oppose-t-elle à la réglementation environnementale ?

Partie 3: Comment articuler politiques commerciales et enjeux climatiques ?

## **Partie 2: La mondialisation économique s'oppose-t-elle à la réglementation environnementale ?**

**A-OMC et réglementation environnementale: amis ou ennemis?**

B-Le défi de la régulation des émissions des transports aériens et maritimes

C-Les accords commerciaux régionaux soutiennent-ils les objectifs en matière de changement climatique?

## A-OMC et réglementation environnementale: amis ou ennemis?

Idée très répandue que la **mondialisation mine la capacité des gouvernements souverains d'imposer le niveau de normes environnementales** qu'ils souhaitent (*race to the bottom*): mais peu d'évidence empirique

Sentiment répandu chez les environnementalistes que **l'OMC est une puissance hostile**. Cela tient

1) à une **capacité de contrainte que l'OMC a - qui fait défaut** aux accords environnementaux - ce qui laisse à penser que le mandat de l'OMC (le libre-échange) prévaut sur les enjeux environnementaux (mal défendus)

2) à **l'élargissement du champs d'application** des règles de l'OMC depuis 1995 qui augmente le risque de clash

3) à un **mécontentement (à tord?) suite à des litiges** gérés à l'OMC

## Différence clef entre négociations sur commerce et climat: **la capacité de contrainte**

Organisation mondiale du commerce (OMC), organisation non-ONU dispose d'un organe de règlement des différends avec pouvoir de sanction.

En matière de climat, pas de gendarme international (impossibilité de sanctions des Nations unies pour contrôler le respect des engagements nationaux et, infliger des sanctions en cas de manquements

### **Problème historique depuis le protocole de Kyoto, signé en 1997:**

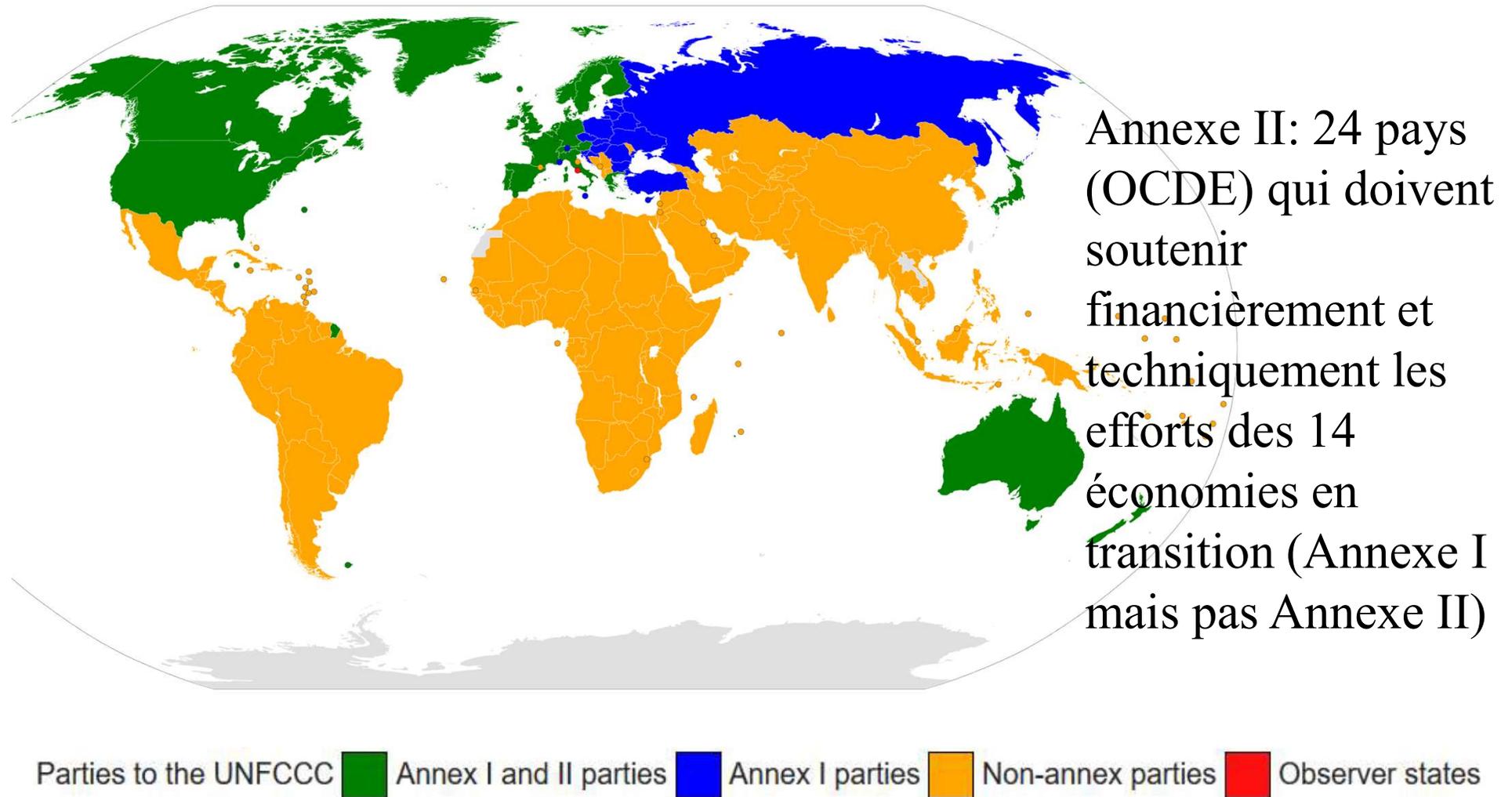
-aucun caractère de contrainte

-tentative d'embryon de pouvoir:

1) «*mécanisme d'observance*»: en cas de manquement des engagements (1990-2012), le pays devait recevoir une pénalité de 30% sur le montant de réduction de ses émissions pour la période suivante.

2) son droit de vendre des permis d'émission était suspendu

**Protocole de Kyoto – 1997 – Objectifs d'émission juridiquement contraignants pour les pays développés (Annexe I) pour les six principaux GES – aucun engagement pour les pays hors-annexe**



| Country   | Target (1990** - 2008/2012) |
|---|-----------------------------|
| EU-15*, Bulgaria, Czech Republic, Estonia, Latvia, Liechtenstein, Lithuania, Monaco, Romania, Slovakia, Slovenia, Switzerland | -8%                         |
| US***   | -7%                         |
| Canada,**** Hungary, Japan, Poland  | -6%                         |
| Croatia   | -5%                         |
| New Zealand, Russian Federation, Ukraine  | 0                           |
| Norway  | +1%                         |
| Australia   | +8%                         |
| Iceland   | +10%                        |

De nombreux pays européens n'ont pas atteint leur cible, sans conséquence.

\* The 15 States who were EU members in 1997 when the Kyoto Protocol was adopted, took on that 8% target that will be redistributed among themselves, taking advantage of a scheme under the Protocol known as a “bubble”, whereby countries have different individual targets, but which combined make an overall target for that group of countries. The EU has already reached agreement on how its targets will be redistributed.

\*\* Some EITs have a baseline other than 1990.

\*\*\* The US has indicated its intention not to ratify the Kyoto Protocol.

\*\*\*\* On 15 December 2011, the Depository received written notification of Canada's withdrawal from the Kyoto Protocol. This action became effective for Canada on 15 December 2012.

## **Pire que la non-atteinte des cibles, des pays ont quitté le navire**

- les **Etats-Unis** n'ont pas ratifié le protocole.
- le **Canada**, anticipant son non-respect de la réduction de 6 % a dénoncé le traité en décembre 2011, et a échappé aux sanctions prévues.
- en 2010, le **Japon** avait pour les mêmes raisons dit qu'il ne participerait pas à une seconde période du protocole de Kyoto à partir de 2012.

## **Qu'en est-il de l'accord de Paris de 2015? Sur le site on peut lire**

- Que se passera-t-il si un pays ne tient pas ses engagements? Y aura-t-il des sanctions? **Cela n'augure rien de bon!!**

Les pays ont toutes les raisons de respecter les termes de l'Accord. Il est dans leur intérêt de mettre celui-ci en œuvre, non seulement pour récolter les fruits de l'action en faveur du climat, mais aussi pour faire preuve de solidarité à l'échelon mondial.

Les pays n'ont aucun intérêt à violer l'accord. Les bénéfices qu'ils obtiendraient ainsi seraient bien éphémères et ne manqueraient pas d'être éclipsés par les réactions négatives des autres pays, des marchés financiers et, surtout, de leurs citoyens.

Source: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/climate-change/>

## A l'inverse le **champs d'application** des règles de l'OMC s'élargit

Avant 1995: Cycles de négociations sous le GATT (l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce)

-ne couvraient que les obstacles explicites aux produits manufacturés à la frontière: tarifs d'importation et quotas

-les services et l'agriculture étaient exclus

-PVD pouvaient faire presque ce qu'ils voulaient

-Les pays disposaient d'une grande marge de manœuvre pour leurs politiques intérieures (subventions etc.)

*Ex: En 1974, GATT a accordé un régime spécial (accord multifibre) pour les pays riches souffrant de la forte augmentation des importations de vêtements leur permettant de réimposer des restrictions quantitatives.*

## Elargissement du champs d'application des règles de l'OMC

L'OMC en 1995 a changé tout cela (trionphalisme néolibéral):

-Principe est celui du « **contrat négatif** »: les pays sont libres de choisir leurs politiques tant qu'elles n'ont pas d'incidence sur les importations.

**-Elargissement du champ d'application:** *Toute réglementation nationale (pas seulement commerciale) peut désormais être considérée comme une restriction au commerce.*

-politiques intérieures en matière de subventions

-politiques nationales de santé, sécurité, propriété intellectuelle et **mesures environnementales.**

-Les accords commerciaux ultérieurs sont allés plus loin et ont couvert les investissements, l'agriculture, affichant la **priorité accordée au commerce et aux investissements étrangers sur les préoccupations nationales.**

## **Le mandat de l'OMC est clair et s'accompagne de sanctions Pour autant, l'OMC interdit-il les politiques protectionnistes à visée environnementale?**

### Texte de l'article XX du GATT

“Sous réserve que ces mesures ne soient pas appliquées de façon à constituer soit **un moyen de discrimination arbitraire** ou **injustifiable** entre les pays où les mêmes conditions existent, soit une restriction déguisée au commerce international, rien dans le présent Accord [le GATT] ne sera interprété comme empêchant l'adoption ou l'application par toute partie contractante des mesures:

b) nécessaires à la *protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux*;

g) se rapportant à la *conservation des ressources naturelles épuisables*, si de telles mesures sont appliquées conjointement avec des restrictions à la production ou à la consommation nationales. ...”

# L'OMC autorise des mesures environnementales sous contraintes

## Cas des restrictions sur des biens jugés nocifs pour l'environnement

**A-Interdiction ne peut se faire que si la production locale est interdite**

Cas de l'amiante

Cas plus controversé des OGM

Dans la pratique l'OMC juge les restrictions conformes mais cela ne veut pas dire qu'il n'y aura pas de contentieux

Enfin, ce n'est pas tant l'OMC que la mauvaise foi des plaignants.  
*Message est que s'il y avait un consensus sur l'importance sur une question environnementale l'OMC ne serait pas une contrainte.*

La meilleure illustration est le **succès du protocole de Montréal (1989)** qui a interdit les CFC (chlorofluorocarbones) nocifs pour la couche d'ozone: il incluait des restrictions aux échanges de CFC mais qui n'ont jamais été appliquées car la production a simplement cessé.

## Illustration avec litiges OMC

Source: [https://www.wto.org/french/tratop\\_f/envir\\_f/edis00\\_f.htm](https://www.wto.org/french/tratop_f/envir_f/edis00_f.htm)

### **Le cas de produits nocifs par eux même a permis des claires victoires pour les environnementalistes**

Affaire n°135 de l'OMC sur les mesures affectant l'amiante et les produits en contenant. Plainte déposée par le Canada contre la France. 2001

*Rejet de la contestation par le Canada, de l'interdiction françaises des importations d'amiante et de produits en contenant, confirmant que l'OMC accorde à ses membres la possibilité d'assurer le niveau de protection de la santé et de la sécurité des personnes qu'ils jugent approprié.*

## **Mais certains contentieux ont donné lieu à des décisions mal comprises par les environnementalistes**

Affaires n° 2 et 4 de l'OMC États-Unis – Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules. Plainte déposée par le Venezuela et le Brésil. 1996

*Décision est que États-Unis ont le droit d'adopter les normes les plus élevées possibles pour protéger la qualité de l'air mais à condition que cela n'implique pas de discrimination à l'encontre des importations étrangères.*

*Or la prescription s'appliquant aux producteurs nationaux étant moins rigoureuse que celle qui était imposée à l'essence importée (en l'occurrence, le Venezuela et le Brésil).*

## Cas des restrictions sur des biens jugés nocifs pour l'environnement

B-La difficulté est si l'aspect nocif pour l'environnement n'est pas propre au bien mais dépend du **mode de production** sans que cela se voit dans le produit (“procédé différent” mais “produit identique”)

-ex: **ciment**: production avec des procédés émissifs dans pays 1 peu regardant alors que des règles anti pollution sont imposées dans le pays importateur et un autre pays 2.

-le ciment du pays 1 et du pays 2 est identique

-pas de *différence de classification* « *Harmonized System* » pour distinguer les biens selon qu'ils sont produits de manière propre ou non.

L'OMC interdit d'appliquer un droit de douane différent sur le produit pour le pays 1 et pays 2.

Violation du principe de **Most Favored Nation (MFN)**.

## **Contraintes identiques pour la mise en place d'un label environnemental**

*Exemple:* mise en place d'un « green » label pour le ciment qui est produit avec des émissions faibles.

**Pour être conforme aux règles de l'OMC, le pays doit prouver:**

1- que ce label est *nécessaire* (sans doute OK)

2- que la mesure n'est pas *discriminatoire*. Là encore le problème c'est que l'optique de l'organe d'appel de l'OMC est que pour le consommateur, du ciment c'est du ciment, pas de différence visible.

En donnant un label à un produit qui est en tout point identique à un autre qui se voit refuser le label, la politique est discriminatoire dans le sens de l'OMC.

**Les choses évoluent sur la question procédé/produit. Le contentieux le plus connu et le plus mal compris est**

Affaires n° 58 (et 61) “crevettes-tortues” États-Unis ≠ Inde, Malaisie, Pakistan et Thaïlande –

Prohibition à l'importation US des crevettes pêchées avec des moyens technologiques susceptibles de nuire à certaines tortues marines.

*-en 1998: USA a perdu car il apportait aux Caraïbes une assistance technique et financière et des délais de transition plus longs qu'aux pays plaignants.*

*-en 2001, après correction des mesures, les mesures américaines ont été jugées conformes.*

## ***Décision “crevettes-tortues” de 2001 marque un tournant insuffisamment compris par les environmentalistes:***

-autorisation de restrictions commerciales sur des biens en raison non pas de leurs propriétés (dangerosité comme pour l’amiante ou l’ivoire) mais de leurs «**procédés et les méthodes de production**» (*PPM* en anglais)

-normalement OMC interdit de discriminer des biens similaires: pas de différences possibles au sein d’un code HS de la nomenclature douanière

*-crevettes pêchées ou avec filets dérivants sont considérées identiques*

*-de même pour les poissons issus de la pêche soutenable ou non*

*-et vêtements produits dans des usines polluantes ou non*

-la décision de l’organe d’appel de l’OMC est un précédent clef autorisant à porter un **jugement sur le mode de fabrication** d’un produit importé à condition que cela soit appliqué uniformément

**De nombreux PVD se sont d’ailleurs inquiétés car cela ouvre la voie à des traitements différenciés des produits sur la base de critères sociaux et environnementaux dans la fabrication des biens.**

## **Un autre contentieux confirme la possibilité de porter un jugement sur le mode de production des produits**

### Affaire “thon-dauphin” États-Unis ≠ Mexique –

Prohibition à l'importation US de thons pêchés avec des filets susceptibles d'attraper aussi des dauphins. Plainte du Mexique  
*-En 1991, le Groupe spécial en charge de la plainte conclu en faveur du Mexique: «un importateur peut appliquer un règlement relatif à la qualité ou à la teneur d'un produit mais ne peut pas entraver un produit au motif que sa production ne respecte pas SA réglementation»*

-Cela incarne bien la problématique qui oppose “produit” à “procédé”.

-les règles du GATT n'autorisaient pas un pays à prendre une mesure commerciale dans le but de tenter de faire appliquer ses lois intérieures propres dans un autre pays – même pour protéger la santé des animaux ou les ressources naturelles épuisables. C'est ce que l'on entend par **"extraterritorialité"**.

## Affaire “thon-dauphin” États-Unis ≠ Mexique

Le Mexique a décidé de ne pas poursuivre l'affaire et le rapport du Groupe spécial n'a jamais été adopté. Les deux pays ont choisi de gérer leurs différends en dehors « out of court ».

*Les écologistes ont perçu cet épisode comme la preuve qu'un pays ne peut pas unilatéralement adopter des mesures protégeant l'environnement*

## Affaire du **label « dolphin-safe »** États-Unis ≠ Mexique

Le Mexique a attaqué les USA car il n'acceptait pas que ses exportations ne soient pas considérées comme « dolphin safe »

En 2016, l'OMC a donné raison aux USA et considéré que le label était compatible avec les principes de l'OMC.

Avec ces dernières décisions l'OMC affirme que ses membres sont **autonomes pour déterminer leurs propres objectifs environnementaux**

Mais les mesures environnementales (normes, taxes, interdictions) prises unilatéralement doivent:

- 1) **Être nécessaires**: la mesure doit être l'option la moins restrictive pour atteindre un objectif fixé unilatéralement par l'État régulateur.
- 2) **Ne pas être discriminatoires**: ne pas donner un avantage aux producteurs nationaux dans l'élaboration, l'adoption et l'application des règlements techniques, des normes et des procédures d'évaluation de la conformité;
- 3) **Chercher à s'harmoniser avec les normes internationales**
- 4) **Etre transparentes**, grâce à leur notification par les gouvernements au Secrétariat de l'OMC et à l'établissement de points nationaux d'information.

Malgré ces avancées, la plupart des parties prenantes (juristes, économistes, écologistes) continue de penser que l'ordre commercial mondial tend à décourager les mesures ambitieuses pour le climat.

**Perception que les états tendent à renoncer à toute mesure « environnementale » ayant un effet sur le commerce car il faut commencer par faire la preuve de sa conformité avec les règles de l'OMC:**

- crainte du contentieux

- crainte des sanctions permises par l'OMC

Il faut cependant bien souligner que derrière l'apparente motivation de protection environnementale se cachent souvent des **intérêts**

**protectionnistes déguisés:**

- protection nationale prime sur la baisse des émissions

- écologistes se font souvent avoir en défendant à tort les aspects protectionnistes rajoutés

## Point sur les subventions « environnementales »

### *Accord de l'OMC sur les subventions et mesures compensatoires (SCM)*

-régit le recours aux **subventions dites « spécifiques »** c'est-à-dire réservées à une entreprise, une branche de production, un groupe d'entreprises, ou une région etc.

-susceptibles de créer un avantage p/r aux concurrents étrangers

-≠ subvention à l'achat d'un vélo ou de panneaux solaires

-réglemente les mesures que les pays peuvent prendre pour compenser les effets de subventions (**droits compensateurs**).

-plupart des subventions sont autorisées par l'OMC mais sont assujetties à des règles et donc peuvent donner lieu à une action «**actionable in english** » (donc être contestées devant l'OMC et faire l'objet de compensations).

-**Seuls deux types de subventions sont totalement prohibés** car elles sont expressément conçues pour fausser le commerce international et risquent donc de porter atteinte au commerce d'autres pays.

## **Subventions interdites par l'OMC**

[https://www.wto.org/english/tratop\\_e/scm\\_e/subs\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/scm_e/subs_e.htm)

**Les subventions subordonnées, en droit ou en fait, aux résultats à l'exportation** donc dans le but précis de faciliter les exportations ou de les favoriser par rapport aux ventes sur le marché domestique

**Les subventions subordonnées à l'utilisation de produits nationaux** de préférence à des produits importés ou « subventions au remplacement des importations »

C'est souvent ce dernier type de subventions qui se greffe sur des politiques dites « vertes » et qui pose problème (cf. litiges sur les politiques de promotion des panneaux solaires (Canada, Inde).

L'organe de règlement des différends va exiger que la subvention soit retirée sous la menace de droits compensateurs importants

## Possibilité d'être amis sur la lutte contre les subventions : intérêts communs des milieux commerciaux et environnementaux

**Subventions sont un ennemi commun** car de nombreuses subventions sont néfastes à la fois pour le commerce et pour l'environnement:

Nombreuses subventions dans des secteurs au cœur du lien entre l'environnement et le commerce:

- la pêche
- le secteur énergétique
- l'agriculture, la foresterie,
- les transports

**Subventions de la pêche** baissent son coût et induisent la surexploitation de la ressource: évaluation à 20%% des prises mondiales

400 milliards de dollars sont alloués chaque année dans le monde aux secteurs des **combustibles fossiles** et de l'énergie nucléaire:

- gonflent artificiellement la rentabilité du capital investi là
- découragent le financement des énergies renouvelables
- mais comme elles ne sont pas spécifiques, pas de souci à l'OMC<sup>26</sup>

## Subventions vertes : intérêts possiblement divergents des milieux commerciaux et environnementaux

**Toutes les subventions n'ont pas des effets pervers:**

-elles peuvent corriger les défaillances du marché (écart entre coût privé et coût social)

-Subvention de biens avec avantages environnementaux jusque-là non récompensés permet de réduire ces écarts (privé/social)

Initialement dans **article 31 de l'accord SCM**, certaines aides visant à promouvoir **l'adaptation d'installations existantes** à de nouvelles prescriptions environnementales bien que spécifiques étaient « non-actionnables »: pas de contestation ou mesures compensatoires

Mais cette exception n'a pas été renouvelée en 2000

**Aujourd'hui subventions vertes sont actionnables si spécifiques**

**In fine c'est un problème de volonté politique, car les pays ont, quand ils ont voulu, su négocier des exceptions (agriculture, culture).<sup>27</sup>**

## En résumé:

Les milieux commerciaux et environnementaux ne sont pas inévitablement en conflit:

- ils partagent des **intérêts communs notamment sur les subventions perverses** (énergie, pêche etc.)

- article XX** autorise les mesures environnementales « à condition qu'elles ne soient pas un moyen de discrimination arbitraire ou injustifiable entre les pays où les mêmes conditions existent ou une restriction déguisée au commerce international »

- théoriquement il est donc possible de taxer la consommation et les importations de produit en fonction de leurs répercussions environnementales tant que la mesure n'est pas *discriminatoire* entre domestique et étranger.

- évolution de la jurisprudence OMC** qui ouvre la voie à une différenciation basée sur le procédé de production (de produits identiques):

- prise en compte de la nocivité du processus de production/des intrants (même si le produit final n'est pas nocif en lui-même)

- recours à des labels

Mais ils ne sont pas amis pour autant car risque de litiges sur

- subventions aux industries propres** (non renouvellement art31 SCM)
- effet discriminatoire des politiques environnementales**

Surtout perception d'une **trajectoire de collision entre le régime climatique mondial et le régime commercial mondial** (Frankel, 2015)

Les efforts nationaux visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) (taxes, règles, permis) font craindre la délocalisation de la production là où moins de contraintes (phénomène de « havre de pollution »)

- les environnementalistes s'inquiètent des **fuites de carbone** qui rendraient les politiques inefficaces

- les milieux des affaires s'inquiètent d'une **perte de compétitivité** qui affecteraient la croissance et l'emploi

## Trajectoire de collision entre le régime climatique mondial et le régime commercial mondial (Frankel, 2015)

Les deux inquiétudes:

-les environnementalistes s'inquiètent des **fuites de carbone** qui rendraient les politiques inefficaces

-les milieux des affaires s'inquiètent d'une **perte de compétitivité** qui affecteraient la croissance et l'emploi

Appellent à des mesures portant sur le commerce.

Les deux exigent un **ajustement au frontière** pour s'assurer que les politiques environnementales ne soient pas contre-productives.

**Des mesures commerciales apparaissent ainsi nécessaires pour préserver l'environnement. Mais comment? (cf section 3)**

## **Partie 2: La mondialisation économique s'oppose-t-elle à la réglementation environnementale ?**

A-OMC et réglementation environnementale: amis ou ennemis?

**B-Le défi de la régulation des émissions des transports aériens et maritimes**

C-Les accords commerciaux régionaux soutiennent-ils les objectifs en matière de changement climatique?

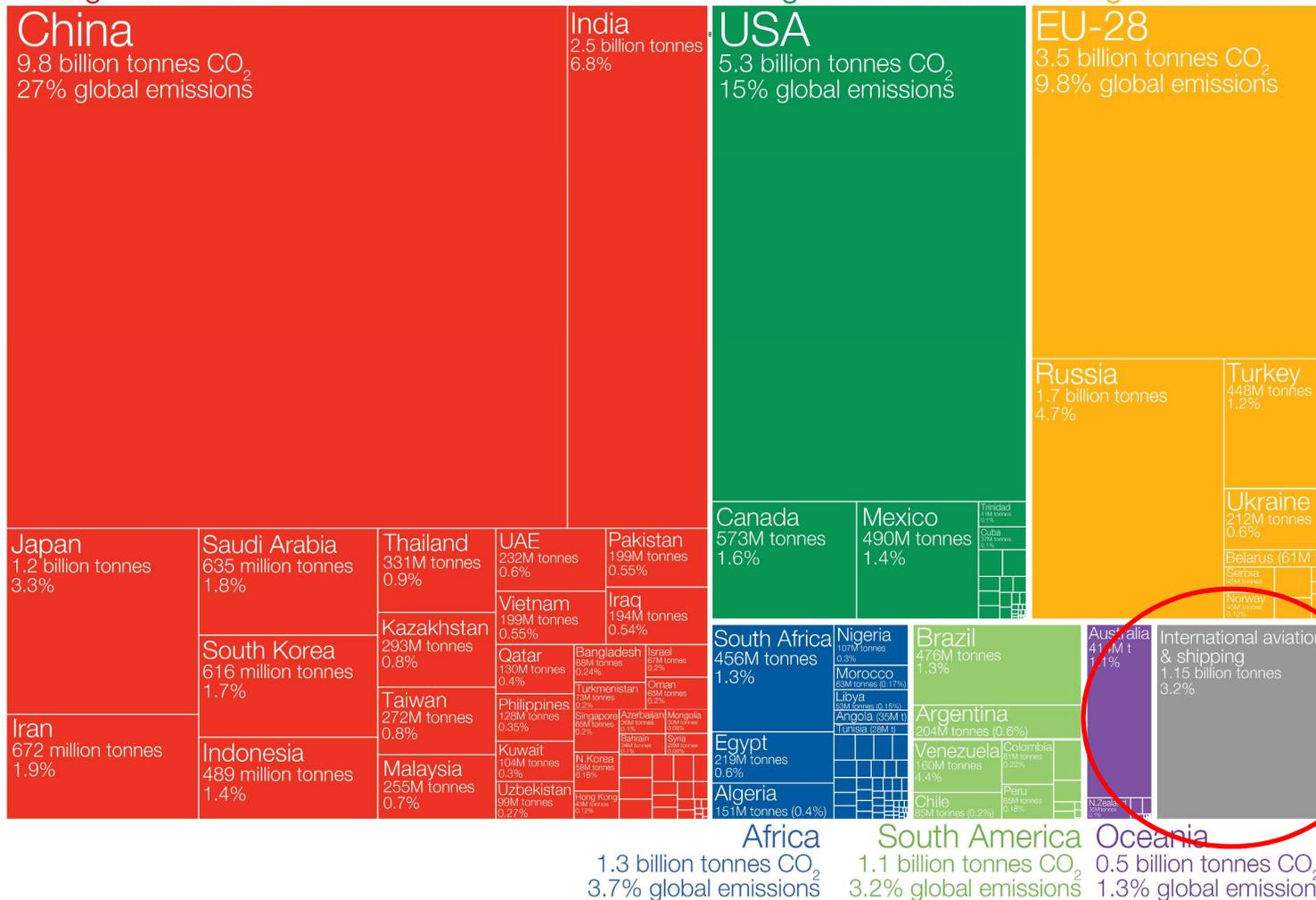
# Who emits the most CO<sub>2</sub>?

Global carbon dioxide (CO<sub>2</sub>) emissions were 36.2 billion tonnes in 2017.

**Asia**  
19 billion tonnes CO<sub>2</sub>  
53% global emissions

**North America**  
6.5 billion tonnes CO<sub>2</sub>  
18% global emissions

**Europe**  
6.1 billion tonnes CO<sub>2</sub>  
17% global emissions



**Part  
avion et  
bateau  
plus  
proche de  
5%**

Shown are national production-based emissions in 2017. Production-based emissions measure CO<sub>2</sub> produced domestically from fossil fuel combustion and cement, and do not adjust for emissions embedded in trade (i.e. consumption-based).

Figures for the 28 countries in the European Union have been grouped as the 'EU-28' since international targets and negotiations are typically set as a collaborative target between EU countries. Values may not sum to 100% due to rounding.

Data source: Global Carbon Project (GCP).

This is a visualization from OurWorldinData.org, where you find data and research on how the world is changing.

Licensed under CC-BY by the author Hannah Ritchie.

# Grande marge de manœuvre (technique/opérationnel) pour réduire les émissions dans les transports internationaux.

## Transport aérien:

- amélioration des moteurs
- amélioration (allègement) des avions
- développement de biocarburants
- optimisant des phases de vol

## Transport maritime:

- amélioration des systèmes de propulsion et des chaudières,
- réduire la surconsommation liée au frottement de l'eau
- abaissement et l'optimisation des vitesses de navigation
- réduction de l'encombrement des ports
- augmentation de la taille des navires
- nouveaux carburants (en particulier gaz naturel liquéfié)

Les améliorations vont dépendre des avancées technologiques et des efforts encouragés **l'Organisation maritime internationale (OMI)** et **l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI/ ICAO en anglais)**

## **Transport maritime:**

Les émissions du transport maritime ne sont pas comptabilisés au niveau des pays pour les GES, pourtant pas négligeables

Emissions de 1 milliard de tonnes de CO<sub>2</sub> par an aujourd'hui  
Devraient atteindre 1,6 milliard de tonnes d'ici 2050.

OMI: « sans mesure, les émissions de GES provenant du transport maritime augmenteront quasi-tripleraient d'ici 2050, passant de 2-3% à 17% des émissions mondiales. »

Cela atténuerait la portée des réductions des pays dans l'accord de Paris

**Rappel: émissions de GES correspondent à CO<sub>2</sub> (72%), Méthane (18%), Dioxydes d'azote (9%)**

## L'Organisation maritime internationale:



Pour gérer les problèmes de sécurité (navigation, environnement) des bateaux, les pays ont fondé **l'Organisation Maritime Internationale** (1948), sous égide de l'ONU (174 États Membres).

- mode décisionnel fondé sur le consensus
- décisions font suite à des catastrophes maritimes
- format prescriptif de la réglementation (exigences technique)
- les décisions « au plus petit commun dénominateur »



En 2018, à Londres, les États Membres de l'OMI ont annoncé des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires.

- 1) réduire les **émissions de CO2** des transports maritimes internationaux, d'au moins 40 % d'ici à 2030, en poursuivant l'action menée pour atteindre 70 % d'ici à 2050, par rapport à 2008
- 2) parvenir au point culminant des **émissions de GES** provenant des transports maritimes internationaux aussitôt que possible et réduire le volume total d'émissions de GES annuelles d'au moins 50 % d'ici à 2050, par rapport à 2008.

Pour l'instant les initiatives de l'OMI consistent principalement à  
**-collecter les informations** sur les intensité énergétique et d'émissions des différents bateaux

2018: système obligatoire de mesure de la consommation de fuel-oil

**-soutenir les innovations (consommation de fuel) et assurer leur diffusion:**  
prescriptions techniques et opérationnelles sur les navires neufs et existants.

**-OMI a voté récemment contre la réduction des vitesses des bateaux**

## Exemples de contributions de l'OMI (agence spécialisée sous égide ONU)

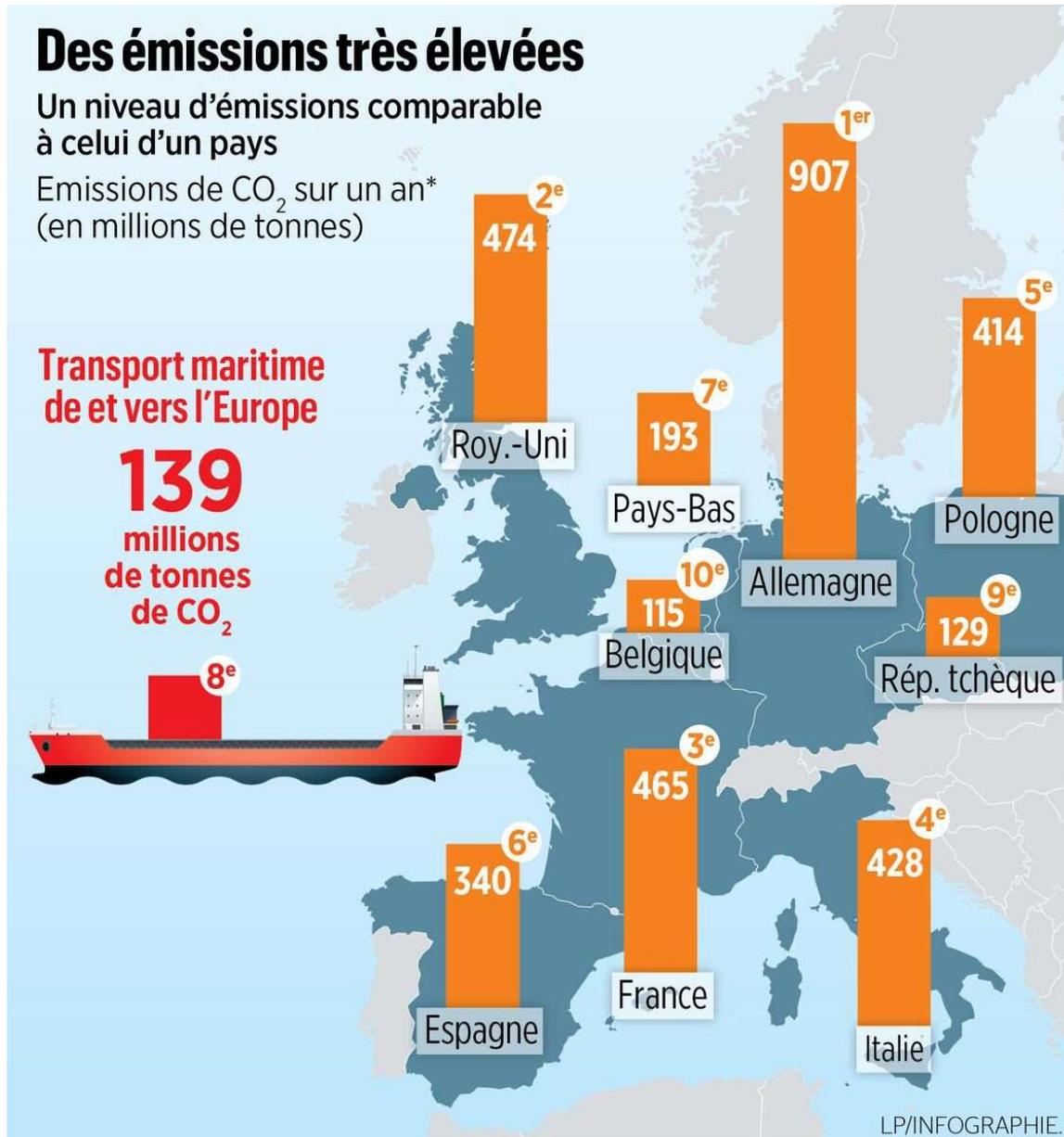
Initiative "Green Voyage-2050" lancée en mai 2019 pour promouvoir et tester des solutions techniques visant à réduire les émissions. **Soutien à l'innovation**

“Global Maritime Energy Efficiency Partnerships Project”, lancé en 2015, vise à développer la mesure de l'efficacité énergétique des bateaux. **Soutien à la génération d'information**

« Global Industry Alliance to Support Low-carbon Shipping », lancée en 2017, est une initiative de partenariat public-privé (armateurs, constructeurs de bateaux, compagnies portuaires et pétrolières) qui veut éliminer les obstacles communs à l'adoption et à la mise en œuvre de technologies et de mesures opérationnelles efficaces sur le plan énergétique. **Soutien à la diffusion des meilleures pratiques**

On peut douter de la capacité de ces initiatives à fondamentalement changer la donne et de la capacité des acteurs du secteur à se réguler eux même.

# L'UE pourrait forcer les changements



\* Données 2017 (CCNUCC) pour les pays, 2018 (données du mécanisme de surveillance et de déclaration de l'UE) pour le transport maritime.

Décembre 2019: Le Parlement européen et la nouvelle présidente de la Commission européenne Ursula von der Leyen se sont déjà prononcés en faveur de l'entrée des émissions du fret maritime dans le système de contrôle et de réduction de la pollution.

Reste à convaincre le Conseil européen.

## **Transport aérien:**

Transport aérien compte pour 2,1% des émissions de CO2 mondiales, dont 1.3% pour les vols internationaux.

Emissions sont comptabilisées à part (hors champs pour accord de Paris)

### **Echec de l'incorporation des émissions aériennes dans le système européen d'échange de quotas d'émission de CO2 (Emission Trading Scheme – ETS).**

-Directive UE (2008/87/CE) exige incorporation de tous les vols (intra, vers et en provenance de l'UE) d'ici 2012.

-Suspension de l'application aux vols intercontinentaux à la fin de 2012, en raison de l'opposition des États-Unis, de la Chine, de l'Inde et de la Russie, qui menaçaient l'Europe d'un litige commercial et avec des représailles, menaçant surtout d'abandonner des commandes d'avions.

Suspension renouvelée pour permettre l'élaboration d'un mécanisme par **l'Organisation d'aviation civile internationale (OACI)**, instance sous l'égide des NU.

## CORSIA

2016: OACI annonce du système de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

- objectif de croissance neutre en carbone à partir de 2020

- dans la pratique les émissions peuvent augmenter mais doivent être compensées (achat d' «unités d'émissions » issues de projets verts)

Sur base volontaire dès 2021 et obligatoire à partir de 2027.

L'UE a indiqué que seul un mécanisme ambitieux pourra justifier le maintien des vols non intra UE hors du système européen d'échange de quotas d'émission de CO<sub>2</sub>. Ce n'est pas le cas (le coût implicite de la tonne de CO<sub>2</sub> est de 10€ dans le CORSIA (25 € dans l'ETS EU).

*Affaire à suivre... mais illustre*

la difficulté à prendre une action rapide sur une base unilatérale quand des effets commerciaux importants sont en jeu

et efforts des acteurs pour échapper aux contraintes imposés par les pays

## **Partie 2: La mondialisation économique s'oppose-t-elle à la réglementation environnementale ?**

A-OMC et réglementation environnementale: amis ou ennemis?

B-Le défi de la régulation des émissions des transports aériens et maritimes

C-Les accords commerciaux régionaux soutiennent-ils les objectifs en matière de changement climatique?

## Peu de progrès au niveau de l'OMC (Cycle de Doha est bloqué)

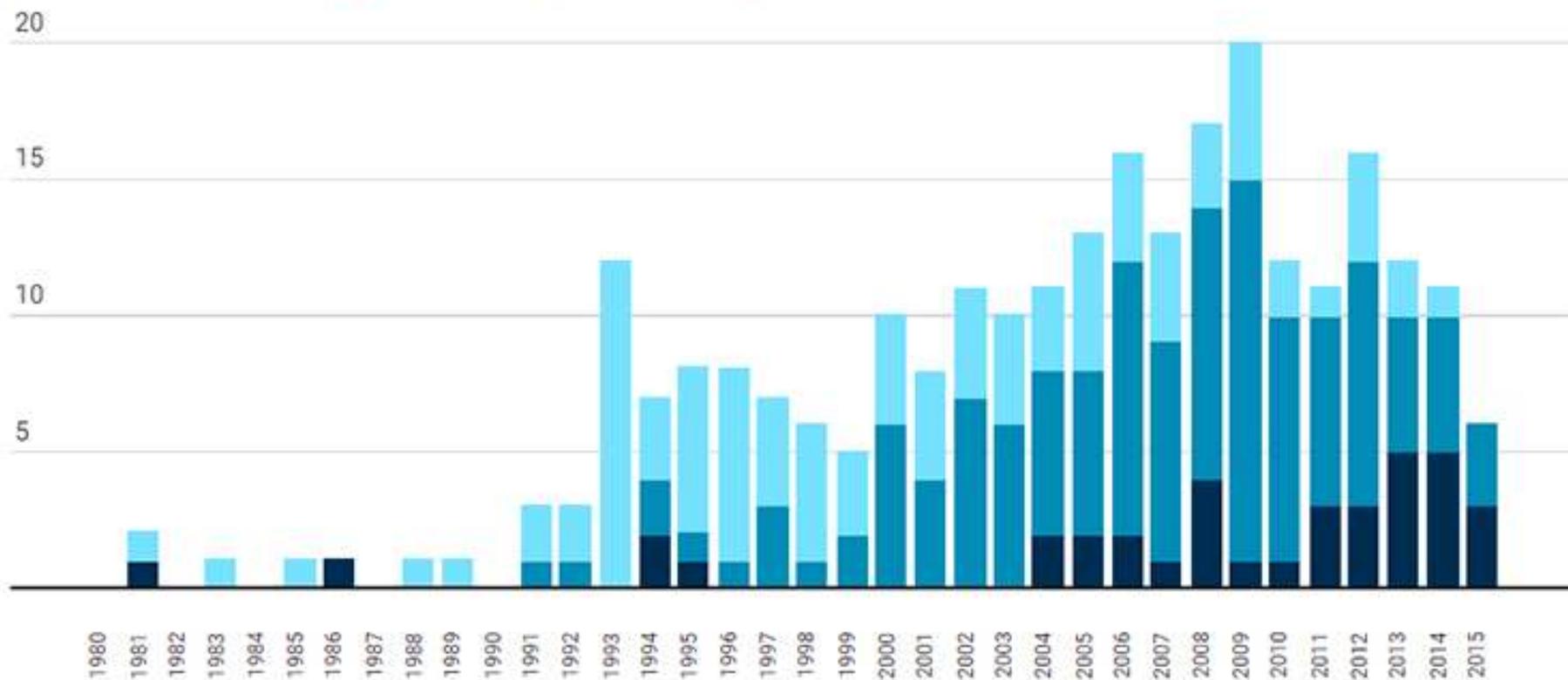
### Multiplication des accords commerciaux régionaux:

- vont au-delà des droits de douane
- touchent la politique de concurrence, les règles sur les marchés publics et les droits de propriété intellectuelle.

### Regional Trade Agreements are Becoming More Complex

Regional trade agreements have become deeper, now covering multiple policy areas.

■ More than 20 policy areas ■ Between 10 and 20 policy areas ■ Less than 10 policy areas



## Point positif dans les accords commerciaux régionaux:

-Ils ont des dispositions dans les chapitres sur l'environnement qui exigent des parties d'avoir et d'appliquer des normes environnementales élevées

-Ils exigent de ne pas déroger à ces normes pour attirer le commerce et les investissements.

-Certains réaffirment les engagements pris dans le cadre des accords environnementaux auxquels ils sont parties.

-Certains encouragent le commerce des biens environnementaux (filtres, dispositifs propres, etc.)

-Certains entraînent la suppression de subventions nuisibles

Ex: Partenariat transpacifique TPP (non ratifié car rejeté par les USA)  
inclut

-suppression de certaines subventions à la pêche

-dispositions visant à lutter contre la pêche illégale



## **Mais en général les accords régionaux n'apportent aucun soutien supplémentaire aux politiques environnementales des pays**

Exemple: **CETA** (Comprehensive Economic Trade Agreement **Canada-EU**) **adopté en 2017** et Partenariat transatlantique de commerce et d'investissement (**PTCI ; TTIP** en anglais), également connu sous le nom de traité de libre-échange transatlantique (**TAFTA** en anglais), gelé depuis 2016

Aucun dispositif pour imposer des sanctions en cas de non respect des engagements environnementaux

Par contre différentes mesures pourraient entraver les politiques climatiques

-Commission Européenne (CE) demande des restrictions aux « exigences de contenu local » dans les programmes d'énergie renouvelable (alors que ce dispositif peut favoriser la mise en œuvre de mesures bénéfiques)

-CE veut libéraliser les échanges de gaz naturel des USA vers l'Europe alors que le processus (liquéfaction, transport, regazéification) rajoute 15% d'émissions

## **Surtout les craintes sur les accords régionaux concernant le volet « investissement »**

- la gouvernance des investissements étrangers directs à l'échelle mondiale ne relève pas du régime de l'OMC (échec des négociations à Cancun, 2003)
- investissements sont réglementés presque totalement par des accords bilatéraux et régionaux d'investissement (inclus dans accords commerciaux + larges)
- objectif fondamental est la protection de la rentabilité des capitaux engagés
  - les garanties de traitement non discriminatoire
  - la compensation en cas de nationalisation/**expropriation**
  - capacité des investisseurs étrangers à obliger les pays hôtes à un **arbitrage obligatoire** en cas de différends

Ces sont ces deux derniers éléments qui inquiètent les environnementalistes car les mesures environnementales ne bénéficient pas d'un traitement distinct. Rejet dans la CETA et ailleurs d'un veto climatique (« **Climate Waiver** ») qui empêcherait les litiges sur les mesures visant à réduire les émissions. 45

Problème: réglementation publique pro-climat (interdiction des forages par ex.) pourrait équivaloir à une expropriation, impliquant l'octroi d'une compensation pour l'investisseur.

Cf cas des cigarettiers ≠ le « paquet neutre »

Risque d'effets dissuasifs **qui limitent la souveraineté des États**

Problème aggravé par le système de règlement des différends investisseurs-Etats (*Investor-state dispute settlement* ISDS)

- permet à une entreprise qui se sent lésé d'attaquer un État devant un tribunal arbitral international

- recours à des *tribunaux d'arbitrage privés* qui parfois ont des audiences non publiques et aucune obligation de justifier leurs décisions

- risque de biais

Le nouvel accord de l'ALENA (2020) a abandonné ce dispositif

C'est un des points dénoncés par N. Hulot pour la CETA car crée un système de **justice parallèle** qui permet aux entreprises étrangères de remettre en cause des politiques publiques d'intérêt public

## Conclusion

La mondialisation économique **ne s'oppose pas de manière intrinsèque** à la réglementation environnementale

Mais **elle ne la facilite pas** car les dispositifs de réglementation de la mondialisation (commerce, investissement):

- regroupent des pays qui ne partagent pas la même priorité pour les enjeux climatiques

- donnent des possibilités à ceux qui s'estiment lésés de demander réparation des conséquences des politiques climatiques (cela crée de l'incertitude et frilosité)

- même les pays plus climato-ambitieux (UE) poursuivent dans les négociations commerciales des intérêts stratégiques qui ont des effets contraires

# Conclusion

## Illustration de climate-negative provisions:

TiSA (Trade in Services Agreement 23 members OMC dont UE)

-l'accord est "en pause"

-il prévoit restrictions on regulations affecting energy related services  
"irrespective of the energy source dealt with, technology used, [or] whether the energy source is renewable or nonrenewable"

C'est incohérent avec la volonté de promouvoir l'énergie renouvelable

Le vrai problème finalement ne tient pas aux contraintes et au pouvoir de sanctions dont se sont dotés les dispositifs de promotion du commerce international

C'est l'absence de pouvoir et de pouvoir de sanctions qu'ont les dispositifs de lutte pour le climat. **C'est un problème de volonté politique**

## REFERENCES

Frankel, Jeffrey, 2005, “Climate and Trade: Links Between the Kyoto Protocol and WTO,” in *Environment*, vol. 47, no. 7, September 2005: 8-19.

Boston University, 2016, *Trade in the Balance: Reconciling Trade and Climate Policy*, Report of the Working Group on Trade, Investment, and Climate Policy

The Economist: Climate change and trade agreements, friends or foes?

Sur aviation: EU briefing on CO2 emissions from aviation

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/603925/EPRS\\_BRI\(2017\)603925\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/603925/EPRS_BRI(2017)603925_EN.pdf)

Sur le secteur maritime: UNCTAD, *Review of maritime transport*, 2019