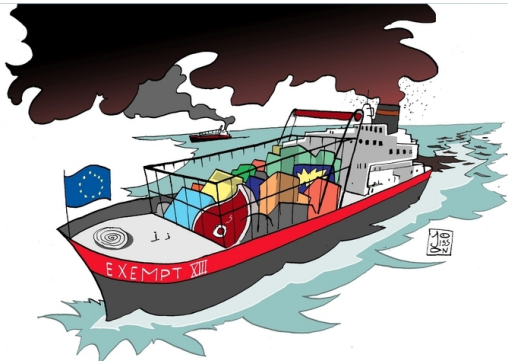


Source : <https://www.lalibre.be/debats/opinions/ue-quand-la-commercio-mania-saborde-le-climat-5c644dcad8ad5878f09da35f?fbclid=IwAR2s8qnOfVVAUEf0IKxAGvtuIclpZYZV1b16jdkb8YA85VI9bNxSRbslqJk>

Téléchargement 16 02 2019

UE: quand la "commercio-mania" saborde le climat

Contribution externe Publié le - Mis à jour le 14 02 2019



Opinion

Le transport international est le grand oublié des accords de Paris. Visiblement, au credo citoyen "consommons local", les dirigeants européens préfèrent celui de "consommons global" car c'est bon pour la croissance et l'essor de l'agrobusiness. Une opinion d'Inès Trépan, auteure de différentes publications sur les politiques européennes et commerciales.

Changement de cap. La revendication phare des étudiants-grévistes. Comment le traduire concrètement ? Si l'attention tend à se focaliser sur les efforts à entreprendre en matière d'énergies renouvelables et d'efficacité énergétique, il convient aussi de briser l'omerta sur les accords européens de libre-échange. Et pour cause : la capacité de l'UE à jouer un rôle pionnier pour le climat bute sur les impératifs qu'elle s'assigne en termes de compétitivité internationale.

Le modèle économique de croissance, tiré par les exportations, n'est pas négociable. Or, la libéralisation tous azimuts du commerce occulte trois problèmes de fond : l'explosion des émissions de gaz à effet de serre (GES) liés à la croissance du transport international ; l'incompatibilité des accords commerciaux avec l'accord de Paris sur le climat ; la violation récurrente des engagements climatiques européens au profit du commerce.

Transport international : le passager clandestin du climat

En novembre dernier, le Parlement européen (PE) ratifiait un Accord de partenariat économique (APE) avec le Samoa, une île de 200 000 habitants qui figure sur la liste noire européenne des paradis fiscaux, située à plus de 16 000 km de Bruxelles. Le bonus de cet accord de libre-échange ? Davantage de produits finis européens exportés contre plus de poissons. Est-ce sensé du point de vue climatique ?

Selon l'OCDE, les émissions liées au transport international des marchandises pourraient augmenter de 290 % à l'horizon 2050, les transports aérien et maritime représentant plus de 40 % de cette

augmentation.

Si le coût écologique de ce modèle de croissance peut être ignoré, c'est parce que le transport international est le grand oublié des accords de Paris. Ainsi, les constructions et les agrandissements des aéroports vont bon train. L'aviation et le secteur maritime disposent de nombreux privilèges par rapport aux autres modes de transport. Ni le kérosène ni le fioul ne sont taxés pour les transports internationaux. Autrement dit, la "compétitivité" du commerce international se fonde sur l'injustice fiscale et sur le report du coût de l'empreinte écologique de ces modes de transport sur la collectivité, au mépris du principe du "pollueur payeur".

Accords commerciaux potentiellement "climaticides"

Bille en tête, l'UE poursuit sa stratégie de libéralisation compulsive, notamment au travers de la conclusion d'accords commerciaux de "nouvelle génération" (ex. : Ceta, TTIP, Jefta) aux effets potentiellement "climaticides". D'abord, parce qu'ils sont dépourvus de "clause climatique". Ensuite, parce que les dispositions relatives à l'environnement ou aux droits humains ne sont pas sanctionnables en cas de violation par l'une des parties, à l'inverse des autres chapitres commerciaux, couverts par le tribunal d'arbitrage. Or celui-ci confère un droit exorbitant aux entreprises, qui peuvent poursuivre les États en justice, lorsqu'ils jugeront que les lois en matière sociale ou environnementale entravent leur marge bénéficiaire.

Le zèle des États de l'UE à conclure de nouveaux accords commerciaux contraste avec leur apathie dans la "climatisation" des droits de l'homme. Partout dans le monde, des citoyens intentent des actions en justice contre leur État pour dénoncer leur "inaction climatique", qui affecte leurs droits fondamentaux. Le "Traité des Nations unies sur les entreprises et droits humains" en cours de discussion, qui vise à mettre fin aux abus des droits humains commis par les entreprises dans leurs activités internationales représente, à ce titre, un levier intéressant de protection des droits climatiques, en engageant la responsabilité civile, voire pénale de celles-ci.

Mais les États de l'UE jouent la carte de l'obstruction dans les négociations en cours. Ils font ainsi le lit des criminels climatiques, à l'instar du géant pétrolier Shell, qui a pu se soustraire à sa responsabilité dans la pollution du delta du Niger et de la répression du peuple Ogoni au Nigéria, faute de cadre juridique international pertinent.

Enfin, la liste européenne des violations des engagements climatiques est longue. Florilège.

Commerce contre climat

Dans l'UE, l'agriculture est responsable de 10 % des émissions totales des GES. La promotion des circuits courts, des produits locaux et régionaux devrait logiquement être au cœur de la réforme de la Politique agricole commune en cours de discussion. Or, la nouvelle CAP ambitionne de "nourrir le monde". Question de trouver de nouveaux débouchés à l'agro-industrie européenne. La politique commerciale sert cet objectif. L'accord de libre-échange UE-Japon (Jefta), ratifié par le PE au moment de la COP 24, revient entre autres à doper les exportations européennes de produits agricoles contre les exportations japonaises d'automobiles. À l'inverse, l'accord de libre-échange UE-Mercosur (Argentine, Brésil, Paraguay, Uruguay) revient en substance à importer davantage de viande de bœuf américain contre des voitures européennes.

La trêve commerciale conclue l'été dernier entre Donald Trump et le président de la Commission Juncker à propos de la menace de taxer jusqu'à 25 % les importations de voitures européennes était du

même ordre. Plus de soja américain transgénique (que la population rejette !) en Europe contre plus de voitures européennes aux États-Unis. Ce faisant, l'UE scellait davantage sa dépendance envers le continent américain par rapport à l'alimentation animale, renforçant sa position surréaliste d'être à la fois la première puissance exportatrice et importatrice mondiale de produits agricoles. Visiblement, au credo citoyen "consommons local", les dirigeants européens préfèrent celui de "consommons global" car c'est bon pour la croissance et l'essor de l'agro-business.

C'est la poursuite de cette logique qui conduit indirectement l'UE à être le premier responsable de la déforestation dans le monde, qui nuit au climat. Les coupables sont clairement identifiés : une forte consommation de viande et de produits laitiers, des importations non régulées de produits liés à la déforestation tels que le soja, l'huile de palme et le cacao.

Pour répondre à ses engagements climatiques, l'UE doit revoir sa copie commerciale. Comment les dirigeants européens peuvent-ils justifier l'accord Mercosur, dès lors que le président brésilien d'extrême droite, Jair Bolsonaro, a promis d'ouvrir les terres autochtones de l'Amazonie à l'exploitation minière ? Comment justifier la remise en selle du très controversé TTIP, après le retrait des États-Unis de l'accord de Paris ?

En septembre dernier, Emmanuel Macron a appelé à la tribune de l'Onu à ne plus signer d'accord commercial avec les pays qui ne respectent pas l'accord de Paris sur le climat. La logique climatique voudrait que l'ensemble des États de l'UE adoptent cette approche. Il faut en finir avec l'approche "commerce d'abord, climat second", qui rend les États incapables d'agir à la hauteur de l'alarme scientifique et de la demande que leur adressent les citoyens du monde entier.