Analyse

2021-10

Commerce et climat : un amour impossible ?

Photo par Ian Taylor sur Unsplash

Isabelle Franck

Septembre 2021

Pour que la Terre tourne plus JUSTE !

« Nous devons tourner le dos à l'idéologie du libre-échange absolu qui a jusqu'ici guidé la mondialisation et adopter un nouveau modèle de développement fondé sur des principes explicites de justice économique et climatique. Ce modèle doit être internationaliste dans ses objectifs ultimes mais souverainiste dans ses modalités pratiques, au sens où chaque pays, chaque communauté politique doit pouvoir fixer des conditions à la poursuite des échanges avec le reste du monde, sans attendre l'accord unanime de ses partenaires » Thomas Piketty.[1]

Le titre est, il est vrai, quelque peu caricatural : ce dont il est question dans cette analyse, c'est du commerce international tel qu'il est organisé aujourd'hui, avec ses rapports de forces et son absence de régulation. Son développement exponentiel ces dernières décennies et la liberté totale qui est laissée à ses acteurs mettent gravement en péril les efforts fournis par ailleurs pour limiter le réchauffement climatique et la destruction de notre milieu de vie[2]. Pourtant, la question du commerce international reste l'angle mort des politiques climatiques actuelles[3]. Une régulation de la part du politique et une modification de nos comportements de consommation[4] sont deux pistes à creuser pour réduire l'impact du commerce sur le vivant.

Le 10 octobre 2021, des milliers de citoyen·nes se mobilisent à nouveau pour « le climat », terme générique pour désigner la cause environnementale, mais qui recouvre aussi la biodiversité, la préservation des ressources naturelles, la lutte contre la pollution. Or, le commerce international, tel qu'il est organisé aujourd'hui, est un puissant accélérateur du changement climatique et de la destruction de notre écosystème. C'est pourquoi le Traité sur la Charte de l'énergie (TCE)[5] et l'accord UE-Mercosur[6], par exemple, font l'objet de mobilisations citoyennes : plus d'1 million de personnes et 400 organisations, dont Entraide et Fraternité, ont signé la pétition pour que les États de l'UE sortent du TCE.[7] ; tandis que 450

[1] *« 2016 : l'année où le libre-échange a vacillé », Le Monde, 01/01/2017*

[2] Plus de 30% des émissions de GES seraient imputables au commerce international. Wiedmann T., Lenzen M. May 2018. Environmental and social footprints of international trade. Nature Geoscience, vol. 11, p. 314-5

[3] « En amont de la COP21, la Commission européenne expliquait ne vouloir aucune « mention explicite du commerce » dans l'Accord de Paris. L'une des conséquences est que le paragraphe qui engageait les États à « limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des combustibles utilisés dans les transports aériens et maritimes internationaux » a été supprimé. La CCNUCC sacralise d'ailleurs la primauté de la libéralisation du commerce par son article 3.5, qui indique qu'il n'est pas envisageable que « les mesures prises pour lutter contre les changements climatiques [...] constituent un moyen d'imposer des discriminations arbitraires ou injustifiables sur le plan du commerce international, ou des entraves déguisées à ce commerce » 68. Autre exemple : lors de la dernière Assemblée de l'environnement des Nations unies (UNEA) en mars 2019, de nombreux pays, en premier lieu les Etats-Unis, ont réfuté toute interférence des accords internationaux en matière de développement durable (ex. accord de Paris sur le climat) sur les négociations commerciales ». ('Commerce et justice climatique. Synthèse des impacts du commerce (international) sur le climat - Analyse des alternatives en matière de politiques commerciales', p.20. Lien raccourci : https://miniurl.be/r-3uia).

[4] Cette modification doit être rendue possible pour tous et toutes par une lutte efficace contre la pauvreté.

[5] Le Traité sur la Charte de l'énergie est un accord de commerce et d'investissement qui protège les entreprises du secteur énergétique, depuis l'exploration jusqu'à la commercialisation. Lire à ce sujet l'analyse de Renaud Vivien, « Climat et énergie : La Belgique et l'Union européenne sont-elles schizophrènes ? », Entraide et Fraternité, janvier 2020.

[6] Voir notamment : https://www.entraide.be/le-parcours-du-combattant-de-l-accord-ue-mercosur

[7] Voir Stop the anti-climate agreement! - CAN Europe

organisations internationales et plus de 2 millions de signataires s'opposent à la conclusion de l'accord commercial entre l'UE et le Mercosur[8].

Un géant aux pieds d'argile

Printemps 2020 : confinement, fermeture des frontières... **un virus microscopique et c'est tout le commerce international qui est grippé**. Si l'approvisionnement en papier WC n'a été perturbé que par la frénésie accumulatrice des consommateurs apeurés, cette pandémie a mis en lumière la fragilité de notre système productif et commercial : tout fonctionne « à flux tendu », **la production de biens est disséminée un peu partout sur la planète**, là où les coûts sont les plus bas et les législations les plus laxistes concernant les réglementations sociales et environnementales, la dépendance vis-à-vis des transports est énorme. Un système efficace quand tout va bien, mais extrêmement vulnérable et terriblement nocif pour le vivant.

> *« Cher client,*
>
> *En raison de la fermeture des centres d'épluchage au Maroc, il n'y a plus d'approvisionnement de crevettes décortiquées de la mer du Nord 'Klaas Puul' jusqu'au redémarrage, probablement fin juillet.*
>
> *Par conséquent, nous avons dû prendre les mesures suivantes :*
>
> *Le prix augmentera d'au moins 5 euros le kilo la semaine prochaine.*
>
> *Les clients réguliers sont assurés de recevoir 1/3 de leur prélèvement normal pendant cette période de pénurie, éventuellement complété par des crevettes d'une autre marque, selon ce qui est disponible sur le marché.*
>
> *Les clients qui n'achètent normalement pas de crevettes grises ne pourront désormais pas les obtenir chez nous en tant que dépannage. »*[1]

Les crevettes : des milliers de km de la mer à l'assiette
Image par jacqueline macou de Pixabay

Cet avis trouvé sur le site internet d'une entreprise belge de transformation des produits de la mer confirme donc que les crevettes pêchées en mer du Nord (en Belgique ou aux Pays-Bas) sont envoyées au Maroc où elles sont épluchées à moindre prix, puis réacheminées vers la Belgique pour approvisionner les poissonneries, les supermarchés et les restaurants. « À Blankenberghe, une poissonnière explique que les crevettes qu'elle vend sont hollandaises et épluchées au Maroc. Un kilo vaut 78 euros. Mais épluchées en Belgique, les crevettes peuvent atteindre 100 euros. »[9] C'est ce type de chaîne de production, internationalisée à l'extrême, qui explique que le confinement et la fermeture des frontières

[8] Voir https://stopeumercosur.org/
[9] https://www.rtl.be/info/belgique/societe/la-crevette-grise-devient-un-veritable-produit-de-luxe-pouvant-atteindre-100-euro-le-kilo-je-trouve-ca-extremement-cher-honnetement--938896.aspx

lors de la pandémie de Covid-19 ont perturbé l'approvisionnement en divers produits, alimentaires ou non[10].

L'organisation du commerce international est donc fragile, mais elle est aussi nocive pour le vivant, et ce pour diverses raisons :

Transport toxique

La plus évidente est probablement le transport : que ce soit par avion, par bateau ou par camion, le transport de marchandises sur de grandes distances est aujourd'hui essentiel à la fabrication et à la disponibilité des produits, qu'ils soient alimentaires ou non (voitures, vêtements, ordinateurs, téléphones, meubles, etc.)[11]. Le problème, c'est qu'il est glouton en énergies fossiles. Distinguons ici deux types de commerce :

- **Le commerce des marchandises depuis le lieu de production** jusqu'au lieu d'assemblage ou de commercialisation. Pensons à l'alimentation, à ces fruits et légumes qui arrivent quotidiennement au marché matinal à Anderlecht, depuis l'Espagne notamment[12], mais aussi à ces voitures assemblées en Europe à partir de pièces fabriquées en Asie puis exportées aux quatre coins du monde...

Le commerce en ligne a explosé durant la pandémie
Photo by Claudio Schwarz on Unsplash

- **Les achats sur Internet**, livrés en 24 ou 48 heures chrono, ont pris une ampleur sans précédent ces dernières années, et plus encore depuis le début de la pandémie. Or, le commerce en ligne suppose des infrastructures comme des centres de distribution, qui contribuent à la bétonisation du paysage, et des avions qui sillonnent le ciel jour et nuit, avec ce que cela suppose de production de gaz à effet de serre – sans compter la pollution sonore qui affecte la santé des riverains. En Belgique, un collectif citoyen lutte contre l'implantation d'un centre logistique d'Alibaba, le géant chinois du commerce en ligne[13]. Il n'est pas inutile de rappeler ici que le kérosène utilisé par les avions n'est pas taxé et que **le transport aérien n'est pas pris en compte dans les efforts à fournir pour limiter le réchauffement climatique** décidés lors de la COP 21 de Paris en 2015.

[10] D'après le PAM (Programme alimentaire mondial), entre 265 et 272 millions de personnes supplémentaires pourraient basculer dans une insécurité alimentaire aiguë d'ici à la fin de l'année 2021 – soit le double des premières prévisions réalisées pour l'année 2019 – en raison de la perturbation des chaînes d'approvisionnement et, bien plus sûrement encore, des pertes de revenus occasionnées par les mesures de restriction adoptées par les différents États pour contenir l'épidémie.

[11] « Selon l'Agence Internationale de l'Energie (AIE), le transport international de marchandises représentait pourtant 43% des émissions totales du transport, soit 6% de l'ensemble des émissions mondiales en 2010. Ces chiffres peuvent paraître modestes si on les compare par exemple à ceux de l'industrie (21%), de l'agriculture (24%) ou de l'énergie (25%). Mais le taux de croissance des émissions liées au transport de marchandises est de loin le plus important tous secteurs confondus, du fait notamment de la croissance continue des échanges commerciaux. Ces émissions ont ainsi augmenté de 75% entre 1990 et 2013 selon le Forum International des Transports (FIT). Et l'organisation prédit une augmentation de 290% d'ici 2050, dont un peu plus de 40% seraient dus aux transports maritimes et aérien ». ('Commerce et justice climatique. Synthèse des impacts du commerce (international) sur le climat - Analyse des alternatives en matière de politiques commerciales', p.30. Lien raccourci : https://miniurl.be/r-3uia)

[12] Lire à ce sujet : Jean-Baptiste Malet, *L'empire de l'or rouge. Enquête mondiale sur la tomate d'industrie,* Editions J'ai lu, Paris, 2017

[13] Voir à ce sujet l'analyse de Jean-Yves Buron : https://www.entraide.be/la-face-cachee-d-alibaba

Pourquoi le kérosène n'est-il pas taxé ?

« À la fin de la seconde guerre mondiale, les États-Unis veulent continuer à faire tourner leurs usines qui produisent des avions et développer l'aviation civile. Dans ce cadre, la Convention de Chicago, signée en 1944, vise à encourager le développement des liaisons internationales. Cette convention prévoit notamment que le carburant contenu dans les réservoirs d'un avion ne peut pas être taxé à l'arrivée d'un pays. Dans la foulée, les pays signent alors une série d'accords bilatéraux empêchant toute taxation.

À l'époque, on voulait encourager le développement aérien. Mais aujourd'hui, 71 ans plus tard, il y a des avions partout et les lignes low-cost permettent même d'aller passer le weekend à Madrid. Pourtant, cet avantage concurrentiel n'a jamais disparu. Le secteur aérien est le seul mode de transport à échapper à toute taxation sur son carburant. C'est notamment le lobbying intensif des compagnies aériennes qui explique le maintien de ce privilège. »[14]

Photo by William Hook on Unsplash

ALa taxation progressive du kérosène pour les vols intra-européens est l'une des mesures du plan de la Commission européenne pour atteindre les objectifs climatiques, ce qui ne manque pas, sans surprise, de susciter une levée de boucliers de la part du secteur du transport aérien, qui crie à la « distorsion de concurrence » par rapport au reste du monde[15].

Le commerce à tout prix (le plus bas possible)

Des vaches contre des voitures : le résumé de l'accord UE-Mercosur. Photo by Ivana Cajina on Unsplash

Les accords de commerce internationaux visent à intensifier et à faciliter le commerce des marchandises entre régions du monde. On pense notamment au CETA, l'accord entre l'Union européenne et le Canada, qui a fait parler de lui à cause de l'opposition du parlement wallon à sa ratification. **Toujours plus d'accords commerciaux, c'est** toujours plus de marchandises qui parcourent le monde et **toujours plus de gaz à effet de serre émis dans l'atmosphère.** Plus récemment, c'est la négociation de **l'accord entre l'UE et le Mercosur** qui mobilise la société civile[16]. « Des vaches contre des voitures », c'est le slogan qui résume la teneur de cet accord : des voitures européennes (principalement allemandes) contre du bœuf latino-américain (principalement brésilien). Donc encore plus de voitures – polluantes – vont traverser l'Atlantique, tandis que les importations européennes de viande bovine vont exploser, alors que le Brésil est déjà le premier fournisseur de viande bovine pour l'Union européenne[17]. Une viande qui engendre

[14] https://www.rtbf.be/info/dossier/le-climat-et-moi/detail_pourquoi-le-kerosene-des-avions-n-est-il-pas-taxe?id=9154569
[15] Source : https://www.rtbf.be/info/monde/detail_le-plan-europeen-de-taxation-du-kerosene-et-d-interdiction-des-moteurs-thermique-fait-bondir-compagnies-aeriennes-et-constructeurs-automobiles?id=10804362
[16] À ce sujet lire notamment Hélène Capocci, « Les dessous de l'accord UE-Mercosur », Entraide et Fraternité, février 2020. https://www.entraide.be/les-dessous-de-l-accord-commercial-ue-mercosur
[17] https://www.mon-cultivar-elevage.com/content/le-bresil-exporte-toujours-plus-vers-la-chine

aussi beaucoup de gaz à effet de serre lorsque l'élevage est industriel. Et industriel, il l'est à coup sûr au Brésil par exemple, où la forêt amazonienne est détruite pour faire place à d'immenses fermes à bovins. En effet, 79% des surfaces déboisées au Brésil sont transformées en pâtures pour le bétail[18], **l'élevage étant ainsi la première cause de déforestation de l'Amazonie brésilienne.** Soulignons ici que 80% de la déforestation mondiale est due aux activités agricoles (2/3 pour le seul bétail dans le cas de l'Amazonie)[19].

Quand on entend certains politiques ou les lobbies défendre ces accords commerciaux, on a l'impression que le commerce international sans contraintes est une fin en soi et qu'il est nécessaire au développement de l'économie. **Toute critique est vue comme un réflexe protectionniste passéiste et condamnable**[20]. Cette idéologie est dangereuse parce qu'elle déforce les gouvernements démocratiquement élus, subordonnant leur pouvoir de décision aux impératifs de la libre circulation des biens et services, vidant ainsi la démocratie de sa substance. D'autre part, elle tient pour négligeables tous les effets secondaires négatifs de ce commerce international sous prétexte que les normes sociales, sanitaires ou environnementales lui sont des entraves.

Or, ce n'est pas seulement le transport qui provoque le réchauffement climatique, mais aussi, comme on le voit clairement dans le cas du bétail brésilien, le mode de production. Et les accords commerciaux ne portent pas, on s'en doute, sur de petites fermes agroécologiques. Non : **ces accords de libre-échange viennent renforcer un système productif industriel intensif** qui ne prend nullement en compte les facteurs environnementaux – ni sociaux d'ailleurs. Promouvoir les accords commerciaux internationaux, c'est promouvoir ces modes de production destructeurs.

Une seule loi : le profit ?

Un autre problème que pose le commerce international quant au changement climatique et, plus globalement, à la protection du vivant, c'est **l'absence actuelle de règles contraignantes** en matière sociale et environnementale pour les entreprises. Pour l'instant, on se contente de mesures volontaires ('responsabilité sociale des entreprises') qui vont de réels efforts à de simples campagnes de communication (*greenwashing*), efforts quelquefois « garantis » par des labels privés souvent créés par les entreprises elles-mêmes, donc sans contrôle indépendant. L'accord de Paris sur le climat, par exemple, ne contient aucune possibilité de sanction, ni pour les États, ni pour les entreprises qui ne fourniraient pas d'efforts ou des efforts insuffisants pour limiter le réchauffement climatique.

> « À l'heure actuelle, les multinationales ne sont soumises à aucune obligation internationale directe. Certes, celles-ci peuvent se soumettre de façon volontaire à des codes de conduite et/ou être liées par des obligations juridiques d'origine nationale, mais aucun texte de droit international ne contient d'obligation juridiquement contraignante à leur égard en matière de respect des droits humains. »[21]

[18] https://dev.actu-environnement.com/ae/news/greenpeace_rapport_elevage_bovin_amazonie_6625.php4
[19] Guéneau S. 2018. Durabilité des chaînes globales de valeur du soja et de la viande de boeuf en Amazonie : conséquences d'une gouvernementalité néolibérale ». Brésil(s), 13.
[20] Lire à ce sujet Isabelle Franck, « Le protectionnisme, péché capital du XXIe s. ? », Action Vivre Ensemble, 2016. https://vivre-ensemble.be/IMG/pdf/2016-06_protectionnisme.pdf
[21] Extrait de : Louise Pigeolet, « Une régulation des entreprises pour assurer le droit à l'alimentation : Vers la fin du business as usual ? », Entraide et Fraternité, décembre 2018. https://www.entraide.be/IMG/pdf/14-traite_et_droit_a_l_alimentation.pdf

Depuis 2014, un projet de **traité international contraignant** est sur le métier à **l'ONU**, au rythme de cycles de négociation annuels. Il s'agit ici principalement de contraindre les entreprises à respecter les droits humains, mais les exemples montrent que ceux-ci sont indissociablement liés à la préservation de la forêt, de la terre ou de l'eau : quand une entreprise développe ses activités (culture de palmiers à huile, mines à ciel ouvert, par exemple) en expropriant des paysans, donc en violant notamment leur droit à l'alimentation, elle détruit aussi leur milieu de vie et porte donc atteinte au vivant dans son ensemble et au droit à un environnement sain. Socfin, une multinationale belgo-luxembourgeoise, nous en offre un triste exemple : *« SOCFIN est arrivé en 2011 et a accaparé 18.000 ha de nos terres. Nos chefs n'ont pas eu le choix. À présent nos villages sont entourés de palmiers. Nous n'avons plus de terres pour cultiver notre nourriture. Nous n'avons plus d'argent pour envoyer nos enfants à l'école. Nos leaders sont criminalisés et beaucoup de jeunes sont en prison car ils sont accusés à tort de voler des noix de palme »*[22].

La longueur des négociations montre qu'**il est difficile d'imposer aux entreprises des règles destinées à préserver le bien commun** dès lors qu'elles risquent de poser des limites à leur autoproclamé « droit au profit » ...

Les entreprises font 'mieux' que refuser les règles contraignantes : elles pratiquent un lobbying intense pour en imposer aux États. Et davantage pour lutter contre le refroidissement de leurs bénéfices que contre le réchauffement climatique ! Le TCE[23] contient un dispositif appelé ISDS (*Investor to state dispute settlement)*, permettant aux multinationales de poursuivre les États devant des tribunaux d'arbitrage privés lorsque ceux-ci prennent des mesures qui portent préjudice à leurs intérêts[24]. Si les accords de commerce et d'investissement portent atteinte à l'écosystème planétaire, le TCE, qui concerne l'énergie (de la prospection à la distribution), est particulièrement nocif, puisque le système d'arbitrage privé qu'il contient permet aux entreprises et à leurs actionnaires de réclamer d'énormes amendes aux États qui favoriseraient par exemple les énergies renouvelables aux dépens des énergies fossiles. Un cas récent concerne les Pays-Bas, qui se voient attaqués par les entreprises allemandes RWE et Uniper parce que le gouvernement a pris la décision d'interdire les centrales électriques au charbon d'ici à 2030[25].

La mise en œuvre de l'accord de Paris et **la transition énergétique** qu'elle nécessite **est tout simplement impossible tant que le TCE sera en vigueur**, tant que le commerce international imposera sa loi aux États. Les États qui sont, il faut le signaler, complices de ces aberrations, puisque ce sont eux qui négocient et ratifient ces accords.

Tout, pour moi, tout de suite

S'il y a commerce, c'est qu'il y a clients. Les gouvernements et les multinationales ne sont dès lors pas les seuls acteurs à devoir opérer un changement radical. La conjonction de l'accès presque généralisé à Internet et aux achats en ligne et de l'obsolescence croissante des objets

[22] Témoignage de Fassia, représentante de l'organisation MALOA qui défend les droits des communautés affectées par SOCFIN en Sierra Leone, extrait de Hélène Capocci, *Traité « entreprises et droits humains » : L'appel de la société civile ne peut rester sans réponse de la part de l'Europe,* Entraide et Fraternité, octobre 2018. https://www.entraide.be/IMG/pdf/10_-_geneve.pdf

[23] Traité sur la Charte de l'énergie.

[24] Au sujet de l'arbitrage, lire Renaud Vivien, « Arbitrage : les raisons de cette « justice d'exception » et les moyens d'en sortir », Entraide et Fraternité, juillet 2019. https://www.entraide.be/IMG/pdf/analyse_alternatives_arbitrage.pdf

[25] Voir : Renaud Vivien, « Climat et énergie : La Belgique et l'Union européenne sont-elles schizophrènes ? », Entraide et Fraternité, 2020. https://www.entraide.be/IMG/pdf/climat_et_energie_ect.pdf

– programmée ou due à la course au moindre coût - a fait exploser la consommation d'objets

trop rapidement périssables et d'une utilité souvent discutable. Conséquence : en plus des porte-conteneurs géants qui sillonnent les mers (et, à l'occasion, s'ensablent dans le canal de Panama), **des milliers d'avions parcourent le ciel pour livrer des colis en 24h ou approvisionner les magasins en vêtements éphémères**. Ce commerce international ainsi facilité et, de plus, encouragé par la publicité, est source d'émissions accrues de gaz à effet de serre) et de surconsommation – donc d'épuisement des ressources naturelles et de déchets polluants. Sans oublier les droits bafoués des femmes, des hommes et trop souvent des enfants qui fabriquent ces objets dans des conditions parfois proches de l'esclavage. Fin juillet 2021 au Bangladesh, le gouvernement a ainsi décidé de rouvrir les usines textiles qui approvisionnent les marques populaires des pays riches, et ce malgré l'épidémie de Covid-19 qui explosait dans le pays[26].

Cependant, même si les changements de comportements individuels sont importants, par le changement de mentalité et de culture qu'ils supposent, **l'action politique pour changer les règles du jeu est indispensable.** C'est un combat au long cours, que l'on pourrait croire inutile lorsque l'on a conscience de l'urgence et de la radicalité des changements à opérer, mais c'est un complément nécessaire aux actions de terrain. Ce combat politique se joue dans un travail de plaidoyer auprès des décideurs, mais il se joue aussi dans l'ampleur des mobilisations citoyennes qui soutiennent ce plaidoyer et empêchent les élu.es de regarder ailleurs. C'est pourquoi **Entraide et Fraternité appelle ses volontaires et le public en général à participer massivement à la marche pour le climat du 10 octobre 2021.**

© Entraide et Fraternité

Pour préparer la mobilisation :

- La page facebook de l'événement : https://www.facebook.com/events/477776623353209

- www.entraide.be

[26] https://fr.euronews.com/video/2021/07/31/au-bangladesh-la-reouverture-des-usines-textile-entraine-une-ruee-des-ouvriers