

Kyoto ? Oui ! Le leadership européen ? Maintenant !

Dans un point de vue intitulé « Kyoto ? Oui ! La directive européenne ? Non ! » publié dans *Le Monde* du 11 décembre, le président de l'AFEP et des ciments Lafarge, Bertrand Collomb, et celui de la direction générale d'Arcelor, Guy Dollé, présentent leur analyse du Protocole de Kyoto et de la directive qui va créer des permis négociables de gaz à effet de serre en Europe. N'osant attaquer le Protocole lui-même, sans doute parce qu'ils le savent trop populaire en France (comme l'a montré le vote quasi-unanime du Parlement en faveur de sa ratification), ils portent leurs attaques sur la directive. Pourtant, il apparaît immédiatement qu'au-delà de ce texte, leurs critiques visent toute politique climatique un tant soit peu ambitieuse et réaliste.

Le principal problème, selon eux, est le retrait des Etats-Unis et l'absence de limitation des émissions dans les pays émergents. En conséquence, estiment-ils, l'Europe devrait renoncer à sa politique climatique sous peine de pousser aux délocalisations qui, écrivent-ils, « non seulement font échec à l'objectif de réduction des émissions, mais entraînent une augmentation des émissions globales. »

Par ailleurs, poursuivent-ils, la directive européenne en question n'implique pas les activités les plus émettrices de gaz à effet de serre, comme les transports et le chauffage.

Enfin, ils critiquent certains éléments de la directive, comme le manque d'harmonisation dans la distribution des quotas.

Examinons ces critiques tour à tour. Il est clair que la nature globale de la menace réclame que les Etats-Unis, le plus gros émetteur, réduise ses émissions. Il faut donc faire pression sur ce pays et maintenir le dialogue avec tous ceux qui, outre Atlantique, prennent ou défendent des initiatives de réduction des émissions à leur niveau : parlementaires, Etats fédérés, municipalités, ONG, entreprises... Ainsi, la Californie, rejointe par une série d'autres Etats, vient d'adopter une réglementation réduisant de 30 % les émissions de CO₂ des voitures particulières d'ici 2016. De même, neuf Etats du Nord-Est sont en train de développer un système de permis d'émissions négociables proche de celui mis en place en Europe, pour limiter les émissions de CO₂ de leurs centrales électriques. Cependant, il suffit de discuter avec les partisans d'une politique climatique aux Etats-Unis pour s'en convaincre : rien ne sert de chercher à ramener aujourd'hui l'administration Bush à la table des négociations. Ce gouvernement ne s'oppose pas seulement à Kyoto, mais à absolument toute politique de réduction des émissions, qu'elle soit nationale ou coordonnée. La seule voie possible pour l'Europe consiste donc à lancer les négociations sur la prochaine période d'engagement de Kyoto (2013-2017) dès l'année prochaine, comme le demande le Protocole, sans espérer la participation des Etats-Unis, mais d'une manière qui permette à la prochaine administration de rejoindre le processus. Sans être la solution idéale, c'est la seule possible. Quant aux délocalisations, elles ne résultent nullement des politiques de protection de l'environnement, comme le montrent toutes les études statistiques consacrées à la question¹. De plus, comme l'a montré un récent rapport², les estimations de coûts avancés par les industriels lors des négociations des politiques environnementales se sont toujours révélées très largement surévaluées.

Seconde critique, MM. Collomb et Dollé reprochent à l'Europe de ne pas s'attaquer suffisamment aux émissions des transports et des bâtiments. Nous ne pouvons qu'abonder en ce sens, mais pourquoi, à quelques exceptions près, les industriels, y compris les membres de

¹ Sébastien Raspiller et Nicolas Riedinger, *Régulation environnementale et choix de localisation des groupes français*, Document de travail de l'INSEE, juillet 2004.

² International Chemical Secretariat, *Cry Wolf, – predicted costs by industry in the face of new regulations*, avril 2004, www.panda.org.

l'AFEP présidée par M. Colomb, s'opposent-ils à la mise en place de réglementation des consommations d'énergie des voitures, camions, appareils électriques et chaudières dans l'Union européenne ? La directive limitant les émissions des voitures a été abandonnée devant l'opposition des constructeurs, celle visant les appareils électriques est bloquée en particulier par l'opposition des fabricants de ces produits. Quant aux projets visant à taxer la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ dans l'Union européenne, présentés par la Commission depuis le début des années 1990, ils ont été abandonnés ou vidés de leur substance par l'opposition de plusieurs Etats membres, mais aussi par celle des organisations patronales qui défendaient alors... la présente directive sur les permis ! Enfin, si les dirigeants d'entreprise sont sérieux lorsqu'ils proposent de s'attaquer aux émissions des transports, pourquoi ne s'expriment-ils pas pour que deviennent obligatoires les Plans de déplacement d'entreprise, à l'image de celui – bien isolé – mis en place par ST-Microelectronics à Grenoble ?

Troisième critique, la directive manquerait d'harmonisation, en particulier en matière d'allocation des quotas d'émission. Là encore, les associations de protection de l'environnement ne peuvent que souscrire à cette critique puisqu'elles ont défendu cette harmonisation, sans d'ailleurs avoir été soutenues par le patronat européen à l'époque. En particulier, nous avons proposé de vendre ces quotas aux enchères, ce qui aurait résolu le problème de l'harmonisation tout en dégagant des recettes publiques qui seraient bien utiles pour développer le transport ferroviaire ou isoler les bâtiments existants, voire pour financer les programmes de recherche que les auteurs appellent de leurs vœux. Une solution de repli aurait consisté à distribuer, pour chaque grand secteur, une même quantité de quotas par unité de production (kWh, tonne d'acier...) dans tous les pays européens. Le patronat européen a-t-il défendu cette solution ? Nullement. Il s'est contenté de relayer (avec succès) les demandes de chaque secteur pour recevoir toujours plus de quotas, au point que pendant la première période d'engagement de la directive (2005-2007), la quantité globale de quotas distribués en Europe (et en particulier en France) sera largement supérieure aux émissions. Du coup, cette première période ne servira à rien. Le sommet de l'hypocrisie est atteint quand nos auteurs reprochent à la directive de laisser de côté « des pans entiers » de l'industrie, alors que le MEDEF s'est battu (heureusement en vain) pour exclure du champ de la directive en France les émissions de CO₂ de la chimie et des métaux non ferreux.

Sommes-nous condamnés à un tel discours hypocrite de la part du patronat ? La seule note d'espoir provient à ce jour des industriels des énergies renouvelables, des réassureurs européens Suisse de ré et Munich de ré, inquiets de la croissance des pertes qu'ils doivent couvrir du fait des événements météorologiques extrêmes, et du collectif "Isolons la terre contre le CO₂", qui regroupe des industriels du BTP favorables à l'isolation des bâtiments existants. Notons au passage qu'Arcelor, pourtant fabricant de matériaux de construction, n'a même pas rejoint ce collectif, et que les assureurs et réassureurs français ne se mobilisent guère contre le changement climatique. En attendant une hypothétique prise de conscience des risques climatiques par le patronat, on ne peut qu'enjoindre le public à faire pression sur les autorités publiques pour mettre en place des politiques ambitieuses de réduction des émissions, qui s'imposent chaque jour davantage au regard des phénomènes observés.

Philippe Quirion est Président du Réseau Action Climat France

Yannick Jadot est directeur des programmes de Greenpeace