



HAL
open science

Taxe CO₂ aux frontières, régime commercial multilatéral et lutte contre le changement climatique

Mehdi Abbas

► **To cite this version:**

Mehdi Abbas. Taxe CO₂ aux frontières, régime commercial multilatéral et lutte contre le changement climatique. *Revue du marché commun et de l'Union européenne*, 2007, 513, pp.628-637. halshs-00168960

HAL Id: halshs-00168960

<https://shs.hal.science/halshs-00168960>

Submitted on 31 Aug 2007

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



LABORATOIRE D'ECONOMIE DE LA PRODUCTION
ET DE L'INTEGRATION INTERNATIONALE

UMR 5252 CNRS - UPMF

NOTE DE TRAVAIL

N° 18/2007

**Taxe CO₂ aux frontières,
régime commercial multilatéral et
lutte contre le changement climatique**

Mehdi Abbas

août 2007

Taxe CO₂ aux frontières, régime commercial multilatéral et lutte contre le changement climatique*

Mehdi Abbas, LEPII, Grenoble Université, CNRS.

Août 2007

Introduction

Le 13 novembre 2006, le Premier Ministre français, Dominique de Villepin, proposait aux partenaires européens de la France d'étudier « le principe d'une taxe carbone sur les importations de produits industriels en provenance des pays qui refuseraient de s'engager en faveur du Protocole de Kyoto après 2012 ». L'argumentation relie la politique climatique à la politique commerciale, la non-application du Protocole de Kyoto s'apparentant à du dumping environnemental. L'objectif est double : 1) éviter les distorsions de concurrence à l'encontre des industries européennes qui subissent le coût du Protocole de Kyoto¹ et 2) créer un mécanisme incitatif pour les concurrents de l'Europe à rejoindre celui-ci. Ce projet, porté par l'actuel gouvernement français, s'inscrit aussi dans le retour récent des appels au protectionnisme européen, en particulier du Président de la République Nicolas Sarkozy.

Le projet d'une taxe CO₂ aux frontières de l'UE renouvelle un vieux débat de régulation du système commercial multilatéral. En effet, le recours aux mesures commerciales aux frontières pour préserver l'environnement est depuis longtemps la condition déterminante de l'efficacité des grands Accords multilatéraux d'environnement tel le Protocole de Montréal relatif aux substances qui appauvrissent la couche d'ozone (1987), la Convention CITES sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (1973), ou encore la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux (1989). Les préoccupations de politique commerciale – les risques de distorsion de concurrence et les enjeux de compétitivité – sont présentes depuis l'origine de la réflexion et de la mise en œuvre de la fiscalité environnementale. Elles le sont également depuis la première grande conférence mondiale sur l'environnement, tenue à Stockholm en juin 1972. Vingt ans plus tard, en 1992, le Principe 16 de la Déclaration de Rio réaffirme de même que la mise en œuvre du principe pollueur-payeur ne doit pas « fausser le jeu du commerce international et de l'investissement ».

Si l'idée de mesures commerciales aux frontières et d'une taxe carbone ne sont pas radicalement nouvelles, le projet français est cependant très audacieux et son enjeu politique considérable : jamais jusqu'à présent un Etat n'avait repris à son compte une telle proposition, avec la volonté de la porter sur la scène internationale. Un mois après l'allocution du Premier Ministre, en décembre 2006, Peter Mandelson, le Commissaire au commerce de l'Union européenne, s'opposait à toute proposition de taxe CO₂ aux frontières. Il semble ainsi que le

* Cette note résulte d'un travail commun avec Michel Damian et a bénéficié des commentaires de Patrick Criqui. Qu'ils en soient remerciés. L'auteur est seul responsable des erreurs ou omissions.

¹ Le coût du Protocole sur la compétitivité internationale des industries européennes donne lieu à de nombreux travaux d'où il ressort un impact sectoriel fortement différencié. Toutefois, cet article n'a pas pour problématique de traiter de la compétitivité.

premier écueil sera celui de l'UE à 27. Les travaux publiés jusqu'à ce jour explorent la possibilité d'une telle taxe sous l'angle exclusif de l'actuel Protocole de Kyoto (dont les règles deviendront caduques en décembre 2012) et de ses relations avec la politique commerciale et l'Organisation mondiale du commerce. Aussi, les positions exprimées soutiennent qu'une telle taxe serait, soit en contradiction avec les règles de l'OMC, soit compatible avec celles-ci.

Cette note traite de la faisabilité d'une taxe carbone aux frontières de l'UE. Elle développe un argumentaire en deux temps. Le premier concerne l'articulation entre le régime de l'OMC et le régime de lutte contre le changement climatique. Du point de vue juridique et institutionnel la possibilité d'introduire une mesure commerciale comme moyen de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre (GES), le CO₂ plus particulièrement, dépendra en dernier ressort de la procédure de règlement des différends de l'OMC. Cette dernière se réfère à la Convention climat pour le règlement d'un éventuel différend sur les mesures climatiques. Or, la Convention contient des éléments qui sont des obstacles à un projet de taxe CO₂ aux frontières. Dès lors, le second argument envisage les stratégies possibles en vue de concilier les deux régimes. L'analyse fera ressortir l'importance de la coopération internationale et de la détermination collective à diminuer drastiquement les émissions de gaz à effet de serre lors des prochaines négociations débutant en 2008.

Après avoir présenté le background institutionnel et les enjeux compétitifs qui en découlent, cette note analyse la compatibilité de mesures d'ajustement aux frontières, plus particulièrement la proposition d'une taxe CO₂, avec le régime de l'OMC. Il sera dès lors possible de présenter les différentes options à la disposition de l'UE.

1. Contexte et problématiques associés à l'introduction d'une mesure d'ajustement aux frontières

L'architecture de la gouvernance globale s'est enrichie depuis le début des années 1990 d'un pilier relatif à la lutte contre les changements climatiques. Les conditions historiques et politiques ont abouti à un régime international dont l'effet normatif sur les politiques publiques est indéniable. Simultanément, la communauté internationale concluait les négociations de l'Uruguay round (1986-1994) et créait l'Organisation mondiale du commerce aux compétences beaucoup plus étendues que son prédécesseur le GATT et dotée d'un mécanisme contraignant : la procédure de règlement des différends. Depuis lors, la mondialisation économique s'est approfondie, les pressions concurrentielles se sont intensifiées et les risques associés aux changements climatiques précisés.

1. 1. Le régime international de lutte contre le changement climatique

Depuis les années 1970, les questions environnementales et de dégradation des écosystèmes naturels ont pris une importance considérable donnant lieu à des accords et traités internationaux². Parmi ces questions celle du changement climatique s'est imposée comme l'un des sujets les plus importants de la politique internationale. Cette problématique a été inscrite à l'ordre du jour international grâce à l'action de deux organisations intergouvernementales : l'Organisation mondiale de la météorologie et le Programme des nations unies sur l'environnement. Soutenue par une partie de la communauté scientifique, les deux organisations ont développé un discours sur les implications potentielles d'un accroissement de la quantité de CO₂ dans l'atmosphère. Elle seront à l'origine de la mise en

² Il existe aujourd'hui 180 accords multilatéraux sur l'environnement dont une vingtaine comporte des dispositions commerciales.

place en 1988 du Groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) chargé d'évaluer la nature scientifique du problème, les impacts socioéconomiques du réchauffement et les mesures de prévention et d'adaptation envisageables.

Lors de la remise de son premier rapport (août 1990), le GIEC affirmait la probabilité d'un réchauffement climatique progressif et demandait l'ouverture rapide de discussions en vue de l'élaboration d'une convention-cadre. Au mois de décembre 1990, l'Assemblée générale des Nations unies lance les négociations pour une convention sur le changement climatique. Deux ans plus tard, suite à la première conférence mondiale sur l'environnement et le développement, en 1992 à Rio, la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC, Convention climat dans la suite du document) sera soumise pour ratification à la communauté internationale.

Le régime international de lutte contre les changements climatiques est structuré par deux référents institutionnels :

- i) la Convention climat : ratifiée par 189 Etats, elle est chargée de développer les politiques et mesures scientifiques, techniques, financières et humaines permettant de réduire les risques liés aux changements climatiques. L'article 2 indique que son objectif est de « stabiliser les concentrations de GES dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation dangereuse du système climatique ». La Convention divise les parties en deux groupes : les pays de l'Annexe I, à savoir les pays de l'OCDE et les pays en transition, les pays hors Annexe I, c'est-à-dire les pays en développement. La Convention reconnaît le principe de responsabilité commune mais différenciée. C'est pourquoi les pays de l'Annexe I ont une responsabilité historique dans le phénomène actuel du changement climatique et à ce titre sont amenés à prendre des engagements supplémentaires en matière de lutte contre ce phénomène. Ils doivent également assister financièrement les pays les plus vulnérables et favoriser les transferts de technologies (article 4.3).
- ii) Le Protocole de Kyoto : signé lors de la 3^e conférence des Parties à Kyoto en 1997, il est un engagement juridiquement contraignant qui impose des limites d'émissions de GES³ aux pays industrialisés (article 3.1), la réduction moyenne devant atteindre 5,2 % au cours de la période 2008-2012 par rapport aux niveaux de 1990. Le Protocole prévoit plusieurs outils visant à limiter les coûts de réduction des émissions. Par ailleurs, deux mécanismes (l'application conjointe pour les pays développés et les pays en transition et le mécanisme de développement propre pour les PED) permettent à un pays d'atteindre ses objectifs de réduction à moindre frais.

Ce régime international constitue désormais l'élément déterminant des politiques nationales d'environnement et de lutte contre le changement climatique. Son architecture est telle que les coûts socio-économiques des émissions ainsi que ceux de la prévention et de l'adaptation sont inégalement répartis entre les pays. Par ailleurs, il ne contient aucun mécanisme d'incitation à la ratification des engagements quantitatifs pris dans le cadre du Protocole de Kyoto, laissant la porte ouverte aux phénomènes de resquillage. Le facteur économique sous-jacent à l'ensemble du dispositif institutionnel est d'avoir mis fin à la gratuité des GES et du carbone plus particulièrement [Faucheux, Joumni, 2005]. Comme le relève Perthuis [2005] les pays industrialisés ont assis leur prospérité sur la gratuité du carbone, période désormais révolue. C'est pourquoi le régime international de lutte contre les

³ CO₂, méthane, oxyde nitreux, hydrofluorocarbones, hydrocarbures perfluorés, hexafluorure de soufre.

changements climatiques est à l'articulation de deux dilemmes structurants des relations économiques internationales : environnement et développement d'un côté, et environnement et libre-échange de l'autre.

L'entrée en vigueur en 2005 à la fois du Protocole de Kyoto (16 février) et du système européen de permis/quotas d'émission a – et le phénomène ira en s'accroissant – un impact sur les relations commerciales de l'Europe et sur la position concurrentielle des producteurs localisés sur son territoire d'un point de vue global, surtout vis-à-vis de concurrents non soumis au régime de Kyoto.

1. 2. La question de la compétitivité et ses implications

Le régime international de lutte contre le changement climatique a réintroduit la problématique de la compétitivité à travers deux canaux. Le premier est celui que pose les pays qui ne font pas partie du régime où qui ont un niveau moindre de contrainte carbone à satisfaire. Le second est celui des modalités de mise en œuvre des objectifs de réduction des émissions de GES. Bien que n'étant pas liés ou ne posant pas les mêmes problèmes, ces deux éléments renouvellent la problématique de l'effet d'une réglementation environnementale ou d'une politique environnementale sévère sur la compétitivité. Il n'existe pas de consensus dans la littérature économique sur la relation entre régulation environnementale et compétitivité compte tenu du fait qu'une politique de protection de l'environnement ne constitue que l'un des éléments de la compétitivité des entreprises. Il n'existe pas non plus de conclusion définitive concernant l'avantage concurrentiel des firmes localisées dans des pays ayant une politique moins contraignante en matière d'environnement. Toutefois, les effets généralement mis en exergue sont les suivants :

- Les politiques de réduction des GES renchérissent le prix des intrants ce qui a pour effet une baisse soit du volume des ventes, soit une baisse du volume des profits si l'entreprise ne peut reporter le surcoût sur le prix des produits. Cette baisse, des ventes ou des profits, se fait au bénéfice des entreprises concurrentes, soit en raison d'une meilleure gestion de leur contrainte carbone, soit en raison d'une localisation dans un territoire qui n'est pas soumis à cette contrainte [Neuhoff, Droege, 2007].
- Les entreprises sous contrainte carbone sont susceptibles d'importer les intrants les plus intensifs en carbone de leurs filiales ou de leurs partenaires commerciaux depuis des régions hors contrainte carbone et ce au dépend de partenaires localisés dans une zone sous contrainte carbone.
- Le renchérissement du prix des produits fabriqués sous contrainte carbone altérerait les termes de l'échange des pays qui importent ce type de produits, ce qui pourrait ralentir leur croissance ou générer un détournement de trafic au profit de produits plus compétitifs car originaires de régions hors contrainte carbone.
- Une politique environnementale contraignante aurait pour effet d'inciter à la délocalisation, donnant lieu aux phénomènes de « fuite de carbone » [Baron, 2006] ou de « migrations industrielles carbone motivées » [SQW Ltd, 2006]. L'accroissement des coûts des dépenses d'investissement fait que les nouveaux investissements (domestiques ou internationaux) auront tendance à se diriger là où la contrainte environnementale est moindre.

L'ampleur de ces effets dépend du secteur ou de l'industrie subissant la contrainte carbone [Cosbey, Tarasofsky, 2006]. Ceux à forte intensité énergétique ou gros consommateurs d'électricité, n'ayant pas la capacité de reporter le surcoût carbone sur le consommateur, faisant face à une concurrence internationale intensive et n'ayant pas de marges en matière de réduction des autres coûts de production, seront les plus sévèrement affectés (sidérurgie,

métallurgie, industrie de l'aluminium, industrie du ciment, verre, papier, raffinage). Aussi, le niveau macroéconomique n'est pas pertinent pour juger de l'importance de l'effet compétitivité. Celui-ci est de nature sectorielle et, ce que révèlent les études menées sur cette question, fortement différencié.

L'industrie européenne est confrontée à un problème de perte de compétitivité, d'une part, à l'exportation sur des marchés tiers et, d'autre part, au niveau interne du fait d'importations à moindre coût. Le fait est que le coût de la mise en œuvre du Protocole de Kyoto est bien plus élevé que celui supporté par la mise en conformité avec les réglementations environnementales existantes. C'est pourquoi se pose un problème de compétitivité aux industries basées à l'intérieur de l'UE au moment où cette dernière tente de la relancer avec la stratégie de Lisbonne. Et lorsque les permis d'émission cesseront d'être attribués gratuitement, un choc concurrentiel dont l'issue en matière de spécialisation demeure incertaine risque de se produire. Le coût des politiques de réduction des émissions de CO₂ entraînerait une baisse sensible de la compétitivité des entreprises soumises à la contrainte carbone et un transfert de production vers les zones où les modes de production sont moins efficaces du point de vue énergétique. Dans un contexte de globalisation économique, dont l'une des principales caractéristiques est la grande liberté de mouvement du capital productif, un accord géographiquement limité et différencié, comme le Protocole de Kyoto, confère un avantage comparatif aux régions hors Protocole.

En effet, la politique européenne de réduction des émissions de GES par la mise en place d'un système de permis d'émission négociables donnerait lieu à un effet de surcoût d'utilisation des énergies fossiles. Les industries forte consommatrices d'énergies fossiles ou produisant des biens à fort contenu en carbone basées en Europe seraient affectées par la concurrence de pays où les mêmes industries n'auraient pas à supporter le coût de l'atteinte à l'environnement. Dès lors, des pans entiers de secteurs industriels fortement émetteurs de GES seraient amenés à disparaître de l'espace productif européen. Certes, sur le long terme l'extension du Protocole de Kyoto atténuerait la concurrence internationale du point de vue du coût carbone. Mais la théorie économique et la nouvelle théorie du commerce international insistent sur les effets de seuil et les phénomènes d'irréversibilité en matière de spécialisation internationale. L'enjeu est bien celui de la place qu'occupera l'Europe dans le tissu industriel mondial dans les années à venir.

La nature internationale du problème conduit à penser qu'une partie de la solution réside dans la régulation commerciale internationale. En effet, la problématique de la perte de compétitivité a conduit à penser que des mesures commerciales seraient susceptibles de compenser les pertes liées aux comportements de *free-riding* de certains pays. De fait, en soulevant cette question le Protocole de Kyoto fait émerger des enjeux commerciaux et d'investissement qui le placent à la lisière du champ de compétence de l'agenda de l'OMC.

2. Le régime de l'OMC et le projet d'une taxe CO₂ aux frontières

Il convient de distinguer la question de la faisabilité de celle de la compatibilité. La faisabilité dépendra avant toute chose du dialogue de l'Europe avec elle-même et de sa capacité à adopter une position unifiée sur ce sujet. Or, à ce niveau rien n'est résolu. La faisabilité dépendra, ensuite, de la stratégie de l'UE. Pour ce qui est de la compatibilité, le problème est celui de l'articulation entre le régime de lutte contre le changement climatique et le régime commercial. Il convient au préalable d'analyser la relation entre le système d'échange de quotas d'émission européen et le régime de l'OMC.

2. 1. Le statut d'une taxe CO₂ dans le cadre du système commercial multilatéral

Une taxe ou mécanisme d'ajustement aux frontières (*Border Tax Adjustments, BTA*) se définit comme :

Toute mesure fiscale qui met en œuvre, totalement ou partiellement, le principe de destination (i.e. celle qui autorise les produits exportés d'être exemptés d'une partie ou de la totalité des taxes supportées dans le pays d'exportation en rapport à des produits domestiques similaires vendus aux consommateurs du pays et qui autorise les produits importés vendus aux consommateurs d'être sujets en partie ou en totalité aux taxes en vigueur dans le pays importateur en rapport avec des produits domestiques similaires [OCDE, 1970].

A partir du moment où, d'une part, tous les pays ne possèdent pas un régime fiscal basé sur le principe de destination et, d'autre part, il existe des différences de niveaux de taxation entre les pays, une taxe d'ajustement aux frontières peut être introduite en vue d'établir des conditions de concurrence quasi identiques entre les produits domestiques et les produits importés similaires.

La gestion de ce type de problème serait du ressort de l'OMC. « Serait » car il n'est pas évident que la nature des instruments utilisés relève de la régulation commerciale. De fait, avant même de poser le problème de la compatibilité d'une taxe carbone aux frontières avec les dispositions du régime de l'OMC, il convient de se demander si un dispositif de permis d'émission est comparable à une taxe carbone appelant une mesure d'ajustement aux frontières. Dit autrement, est-ce que le schéma européen de permis négociables est comparable à une taxe supplémentaire et par conséquent peut être à l'origine d'une mesure d'ajustement aux frontières ?

Les Accords de l'OMC ont compétence sur les impositions intérieures qui s'appliquent directement ou indirectement aux produits. Par imposition, il convient d'entendre une mesure qui « impose une charge pécuniaire et assujettit au paiement d'une certaine somme » au gouvernement⁴. Sous cet angle, les Accords de l'OMC ne peuvent être invoqués pour ce qui est du schéma européen des permis négociables. Toutefois, sous l'angle de l'effet, l'existence de ces permis conduit à un accroissement des coûts de production et donc des prix. Il serait possible de les associer à un dispositif de paiement auquel sont soumis les producteurs européens à l'exclusion de tout autre producteur. Ce point ne fait pas consensus. C'est pourquoi la question de la compatibilité n'est pas tout à fait résolue. Car si l'on ne considère pas le système des permis comme étant une taxe, il entre dans la catégorie des régulations économiques qui aurait pour effet ou non d'accroître les coûts de production. Sur ce point, le régime de l'OMC est clair : ce type de réglementation n'est pas opposable au niveau international puisque selon cette logique il faudrait également compenser ou subventionner les entreprises à cause des différences de législation sur le travail, sur les coûts salariaux, les règles d'hygiène et de sécurité, etc. Toutefois, le régime de l'OMC est moins clair concernant plus particulièrement la taxation énergétique. La pratique des Panels et Organes d'appel de la procédure de règlement des différends montre qu'il existe une incompatibilité, mais que tout dépend de la méthode de taxation.

Supposons que les permis négociables soient d'un point de vue économique équivalents à une taxe. Dès lors, il est possible d'envisager une taxe d'ajustement aux frontières. Quelles sont les principales dispositions du régime OMC susceptibles d'être invoquées ?

Compte tenu de la double dimension du problème, deux situations sont envisageables. Chacune renvoie à des accords de l'OMC particuliers. En effet, les mesures d'ajustement aux

⁴ Rapport du Groupe spécial Argentine–Mesures visant l'exportation de peaux de bovins et l'importation de cuirs finis. L'OMC reprend les définitions coutumières du droit international et des conventions de l'OCDE, plus particulièrement.

frontières relatives aux exportations sont couvertes par l'accord sur les subventions et mesures compensatoires alors que celles relatives aux importations le sont par le GATT.

2. 2. Une taxe aux frontières à l'exportation

Il est tout à fait envisageable qu'un gouvernement soutienne les exportations de ses industries afin de compenser la perte de compétitivité sur leurs marchés d'exportation liée à la contrainte carbone. Le principal écueil que rencontrerait une mesure de ce genre serait sa possible catégorisation comme subvention prohibée. L'article XVI.4 du GATT interdit toute forme de subvention, directe ou indirecte⁵. Si un pays pratique ce type de subvention, les pays importateurs ou d'autres exportateurs, dans le cas où la destination des produits serait un marché tiers, sont autorisés au titre des articles VI.3 et VI.6 du GATT à mettre en place un droit compensateur⁶.

Les dispositions générales du GATT sont claires. Toutefois, l'un des résultats du cycle d'Uruguay est d'avoir abouti à un accord très ambitieux et extrêmement détaillé en matière de subventions. La mise en place d'une mesure d'ajustement aux frontières pour les exportations s'apparentant à une subvention, c'est à l'aune de l'accord sur les subventions et mesures compensatoires de l'OMC qu'il faut s'interroger sur sa faisabilité. L'article 3 interdit les subventions à l'exportation et l'annexe I en donne une liste exemplative d'où il ressort que cette catégorie regroupe les aides, exonérations ou remises au titre de la production ou de la distribution de produits exportés, mais également perçues à des stades antérieurs de la production⁷. L'annexe II indique que les intrants énergétiques sont soumis à ces dispositions. La question est donc de savoir si une taxe carbone peut être qualifiée « d'impôts en cascade perçus à des stades antérieurs dans la production du produit exporté ». La fiscalité en cascade n'existe plus actuellement dans les pays industrialisés et seulement certains pays en développement l'appliquent⁸. Ainsi, les mesures d'ajustement aux frontières sur les exportations sont possibles mais uniquement dans les pays appliquant une fiscalité en cascade.

La situation est par conséquent ambiguë car toute taxe carbone ou sur le contenu en énergie fossile peut être classée comme taxe occulte⁹. Le groupe de travail chargé de cette

⁵ « Les parties contractantes cesseront d'accorder directement ou indirectement toute subvention, de quelque nature qu'elle soit, à l'exportation de tout produit autre qu'un produit primaire, qui aurait pour résultat de ramener le prix de vente à l'exportation de ce produit au-dessous du prix comparable demandé aux acheteurs du marché intérieur pour le produit similaire » (GATT, 1994).

⁶ L'expression "droit compensateur" se définit comme « un droit spécial perçu en vue de neutraliser toute prime ou subvention accordée, directement ou indirectement, à la fabrication, à la production ou à l'exportation d'un produit » (GATT, 1994).

⁷ La note 58 de l'accord sur les subventions et mesures compensatoires précise que « l'expression "impôts indirects" désigne les taxes sur les ventes, droit d'accise, taxes sur le chiffre d'affaires et la valeur ajoutée, impôts sur les concessions, droits de timbre, taxes de transmission, impôts sur les stocks et équipement, et ajustement fiscaux à la frontière, ainsi que toutes les taxes autres que les impôts directs et les impositions à l'importation ; les impôts indirects "perçus à des stades antérieurs" sont ceux perçus sur les biens ou services utilisés directement ou indirectement pour la production du produit ; les impôts indirects "en cascade" sont des impôts échelonnés sur des stades multiples, qui sont perçus lorsqu'il n'existe pas de mécanisme ultérieur d'impôt de crédit pour le cas où les biens et services imposables à un certain stade de production sont utilisés à un stade de production ultérieur ».

⁸ J. de Cendra relève que c'est à l'initiative de l'Inde que la référence à ce type de fiscalité a été introduite dans l'accord sur les subventions et mesures compensatoires (de Cendra, 2006).

⁹ La taxation des produits finis en raison de taxes sur les matériaux entrants dans leur production est problématique du point de vue du régime de l'OMC pour trois raisons [Goh, 2004] : i) l'article III.2 n'est pas clair sur la question ; ii) en l'absence de consensus le Groupe de travail sur les mesures d'ajustement aux

question n'est pas arrivé à un accord, ce qui laisse ouverte la porte à toutes les possibilités. La conclusion généralement admise est que les Accords de l'OMC ne permettent pas de trancher la question [Biermann, Brohm, 2003]. La façon dont les parties se comporteront est une question politique et non pas juridique car elle relève de l'existence d'un '*gentleman's agreement*' entre les Etats membres [Hoerner, Muller, 1996]. Cela n'a rien d'étonnant compte tenu de la nature de l'OMC qui est, rappelons-le, une organisation fondée et pilotée par ses membres.

Cette situation débouche sur trois perspectives. La première serait que les Etats membres ouvrent le chantier de l'harmonisation internationale de la fiscalité environnementale et énergétique ou, dans une moindre mesure, réfléchissent à des « standards communs minimaux en vue d'une permissivité des subventions pour raisons climatiques » [Buck, Verheyen, 2001]. D'autres estiment nécessaire la clarification des provisions et dispositions de l'accord sur les subventions afin de les rendre compatibles avec les objectifs des politiques climatiques mises en œuvre [Lodefalk, Storey, 2005]. La deuxième perspective, qui n'est pas du ressort de l'OMC mais de celui des négociations sur le climat, serait d'adopter les mêmes instruments et politiques de lutte contre le changement climatique afin d'éviter les problèmes de non-respect des conditions concurrentielles. Compte tenu de l'hétérogénéité des préférences en présence, il nous semble que l'une et l'autre des perspectives se révèle extrêmement problématique en l'état. La troisième perspective serait qu'un pays ou un groupe de pays décide de tester la solidité du "*gentleman's agreement*" soit en mettant en œuvre une taxe carbone sur les exportations, soit en posant plainte contre un membre qui aurait au préalable instauré une mesure de ce type. L'analyse du régime de l'OMC en la matière montre qu'un groupe spécial ou l'Organe d'appel ne sortira pas des dispositions mentionnées dans l'accord sur les subventions et mesures compensatoires. C'est pourquoi une mesure de ce type a de fortes chances d'être rejetée. Est-ce à dire que le régime OMC n'offre aucune marge de manœuvre ?

La réponse est non. L'accord sur les subventions et mesures compensatoires ne prohibe pas en tant que telles les subventions pour raison climatique. Cependant, elles peuvent être actionnables si elles sont spécifiques et qu'elles génèrent un effet adverse sur les intérêts d'un autre Etat membre, c'est-à-dire que l'effet de la subvention est important¹⁰. Afin d'éviter qu'une subvention fasse l'objet de plainte à l'OMC, il est nécessaire qu'elle satisfasse à trois conditions [Lodefalk, Storey, 2005]. La première est qu'elle ne soit ni spécifique, ni réservée aux seuls produits exportés. La deuxième revient à évaluer le plus correctement possible les effets résultant de sa mise en place. La troisième condition renvoie au respect du principe de transparence, l'accord étant extrêmement précis sur les procédures de notification des subventions. La première des conditions est la plus importante. La deuxième implique le respect d'une proportionnalité dans la taxation carbone¹¹. Elle ne doit pas donner lieu à une surcompensation modifiant le système des prix relatifs [Assunção, Zhang, 2002].

Quelle conclusion tirer de cette analyse ? Le régime de l'OMC est par principe réservé sur l'usage des subventions. Cela étant, il n'en interdit pas le principe. C'est pourquoi la nature et le niveau de la mesure d'ajustement aux frontières sur les exportations compteront plus que la

frontières n'a pas statué et iii) la définition des taxes occultes retenue dans le document du Groupe de travail laisse planer le doute sur la faisabilité d'une taxe CO₂.

¹⁰ L'importance de l'effet est ici mesurée à l'aune de l'annulation d'un bénéfice lié à l'application des résultats des négociations commerciales multilatérales.

¹¹ Cet argument est celui qui permet à Ismer et Neuhoff de conclure à la faisabilité d'une mesure d'ajustement aux frontières sur les exportations dans le cadre du régime OMC. Ils précisent que la faisabilité exige que la mesure soit minimale.

mesure en elle-même. Les mesures d'ajustement aux frontières sur les exportations reliées à des taxes sur des intrants non physiquement présents dans le produit final peuvent donner lieu à un différend commercial. C'est la seule certitude réglementaire dont nous disposons. Pour le reste, c'est au cas par cas que le problème peut être traité dans le cadre de la procédure de règlement des différends de l'OMC.

2. 3. Une taxe aux frontières à l'importation

Deux niveaux d'analyse sont envisageables. Toute taxe aux frontières, pour être compatible avec le régime OMC, doit satisfaire aux principes fondamentaux de ce régime tels qu'ils figurent dans les articles I, II.2.a, III et XI du GATT. Autrement dit, le premier niveau d'analyse est celui de la compatibilité d'une taxe CO₂ avec la norme multilatérale de la non-discrimination. Le second niveau d'analyse renvoie à la possibilité d'introduire une taxe aux frontières au titre des dérogations compatibles avec la norme multilatérale telles quelles sont explicitées dans l'article XX du GATT.

2. 3. 1. La compatibilité d'une taxe CO₂ avec la norme multilatérale

La faisabilité d'une mesure d'ajustement aux frontières suppose sa compatibilité avec les principes du multilatéralisme commercial figurant dans les articles I, II, III et XI du GATT/OMC.

L'article I se réfère à la clause de la nation la plus favorisée. Il prohibe toute forme de discrimination en fonction de l'origine de l'importation. A partir du moment où cette taxe sera d'application indifférenciée, que les importations aient pour origine un pays membre du Protocole de Kyoto ou non, elle respectera la clause de la nation la plus favorisée.

Dans l'article II.2.a. relatif à la réciprocité des concessions accordées par les Etats il y est mentionné :

Aucune disposition du présent article n'empêchera une partie contractante de percevoir à tout moment, à l'importation d'un produit : (a) une imposition équivalente à une taxe intérieure frappant, en conformité du paragraphe 2 de l'article III, un produit national similaire ou une marchandise qui a été incorporée dans l'article importé.

Il apparaît que rien n'interdit à un pays d'imposer une taxe aux importations lorsqu'il est démontré que les producteurs domestiques sont soumis à une taxe équivalente. C'est pourquoi il est important de classer comme équivalent à une taxe le système des quotas d'émission négociables. Toutefois, deux problèmes se posent : Comment ajuster aux frontières le coût d'un système de quotas dont l'allocation est en partie gratuite ? Quel serait l'équivalent en taxe carbone à la frontière de quotas échangeables dont le prix varierait au cours du temps ? A cela s'ajoute le fait que l'article II.2.a renvoie explicitement à l'article III du GATT, à savoir le traitement national.

Central par rapport à la faisabilité d'une taxe CO₂, l'article III du GATT donne lieu à d'interminables débats tant les problèmes définitionnels et réglementaires qu'il soulève sont nombreux. Il insiste sur le respect du traitement national en matière d'imposition et de réglementation intérieure et souligne le fait que :

Les produits du territoire de toute partie contractante importés sur le territoire de tout autre partie contractante ne seront pas frappés, directement ou indirectement, de taxes ou autres impositions intérieures, de quelque nature qu'elles soient, supérieures à celle qui frappent, directement ou indirectement, les produits nationaux similaires.

Deux questionnements émergent de ce paragraphe : Quelles « taxes ou autres impositions intérieures » doit-on prendre en compte lors de la détermination des taxes sur les produits importés ? Quels critères d'évaluation permettraient de déterminer l'excès de taxation des produits importés ou l'avantage indu dont ils bénéficient ?

Concernant la première question, il est clair que la taxe CO₂ s'appliquera aux produits importés ou aux seuls produits de base à forte intensité d'émission ou fortement sensibles aux prix de l'électricité. En revanche, les « taxes ou autres impositions intérieures » appliquées aux produits domestiques à prendre en compte dans le calcul de la taxe apparaissent moins évidentes. Cela renvoie à la nature de la fiscalité appliquée aux produits domestiques et à la façon dont les permis ou quotas d'émission seront classés. L'article II.2.a du GATT indique que les taxes sur l'énergie ne peuvent être l'objet de mesures d'ajustement aux frontières puisque seul un « produit » ou une « marchandise incorporée » dans le produit importé autorise la perception d'une taxe par le pays importateur. Ce problème n'est pas insurmontable. Il nécessite néanmoins une double clarification, d'une part de la fiscalité environnementale et, d'autre part, de son articulation à la fiscalité domestique et aux mesures de régulation de l'accès aux marchés. Cela est rendu nécessaire pour éviter toute forme de distorsions fiscales aux échanges afin de ne pas faire apparaître la taxe CO₂ comme un nouvel instrument de protection des industries nationales. Cela nous conduit à la seconde question, celle des critères d'établissement d'une taxe CO₂.

Pour y répondre, il convient tout d'abord de clarifier un tant soit peu le redoutable problème de la similitude des produits. Les Accords GATT/OMC ne définissent pas la notion de similitude (*likeness*), pas plus qu'ils ne comportent une doctrine claire en la matière [Goco, 2006]. Néanmoins, la jurisprudence GATT/OMC apporte quelques éclairages¹² à la fois pour ce qui est du produit final, mais également pour ce qui est des procédés et méthodes de production (PMP).

Il n'existe pas dans les textes du GATT/OMC de critères permettant de conclure que deux ou plusieurs produits sont similaires ou non. Dès lors, deux doctrines s'affrontent. La première estime que la similitude découle des propriétés physiques, de la nature et qualité, de l'usage, des goûts et comportements des consommateurs ainsi que de la classification tarifaire des produits. Le processus de production de ces produits n'entre pas en considération dans la similitude ou non des produits. La seconde doctrine emprunte le chemin inverse en estimant que des produits obtenus à partir de procédés de production différents ne peuvent être considérés comme des produits similaires. La jurisprudence GATT/OMC a tendance à privilégier la première conception, qualifiée de critère ou approche juridique. Cependant, le débat n'est pas clos puisque d'après l'Organe d'appel, la notion de similitude doit être appréciée au cas par cas en fonction du contexte et des circonstances propres à un cas donné. Cela confère aux groupes spéciaux une marge discrétionnaire d'appréciation quant aux critères à utiliser et à la pondération de chacun d'eux.

Il existe une ambiguïté quant à considérer que la dangerosité et la toxicité d'un produit puissent être un critère de différenciation. L'Organe d'appel dans le différend amiante a considéré que la dangerosité d'un produit pouvait être prise en considération dès lors qu'elle affectait les propriétés physiques du produit ou déterminait les rapports de concurrence entre les produits sur un marché donné. Cela ouvre une piste visant à faire admettre qu'un produit

¹² Jurisprudence issue des différends suivants : Japon–Taxes sur les boissons alcooliques, Communautés européennes–Mesures affectant l'amiante et les produits en contenant, Canada–Certaines mesures concernant les périodiques, Corée–Taxes sur les boissons alcooliques. Les critères de similitude généralement utilisés sont : i) les propriétés, la nature et la qualité des produits, ii) l'utilisation finale des produits, iii) les goûts et habitudes des consommateurs, iv) la classification tarifaire des produits.

intensif en CO₂ est plus dangereux qu'un autre produit « similaire ». Cela étant, la dangerosité n'est pas un critère suffisant en lui-même mais s'apprécie dans le cadre de l'examen des caractéristiques physiques d'un produit ou de celui des goûts et habitudes des consommateurs¹³.

Concernant les procédés et méthodes de production (PMP), R. Ismer et K. Neuhoff apportent une contribution remarquable à ce débat [Ismer, Neuhoff, 2004]. Si les PMP ne sont pas pris en considération, tous les produits domestiques et importés présents sur un marché peuvent être considérés comme similaires du point de vue de leurs propriétés physiques (critère juridique). C'est pourquoi R. Ismer et K. Neuhoff estiment que le seul moyen permettant d'introduire une taxe d'ajustement aux frontières est de prendre en compte les charges pesant sur le producteur domestique le plus efficace. Ils évoquent à ce propos la notion de « meilleure technologie disponible ». Cela revient à établir comme base de calcul de la taxe CO₂ les coûts supportés par le producteur produisant la technologie de production émettant le moins de GES¹⁴ et, à ce titre, le contenu carbone du procédé de production et non celui du produit. Le niveau d'ajustement serait calculé en fonction du taux d'effort de réduction des émissions demandé aux producteurs européens et trouvant son expression dans les plafonds de quotas et dans la part des quotas mise aux enchères.

Ce dispositif présente un double mérite. Il permet de sanctionner les producteurs domestiques les moins efficaces, ce qui constitue une garantie que la taxe appliquée aux produits importés n'a pas vocation à protéger la production nationale. Il constitue une incitation à l'adoption par les producteurs étrangers de la technologie de production la plus efficace puisque dans ce cas ils ne seraient plus soumis à la taxe.

Trois remarques s'imposent. Tout d'abord, les auteurs font preuve d'un optimisme excessif en estimant que l'idée de la « meilleure technologie disponible » offre un critère neutre ou faisant consensus au niveau international. Ensuite, concernant les effets d'une taxe, la jurisprudence GATT/OMC a toujours conclu que le volume des échanges n'importe pas pour ce qui est du respect des dispositions de l'article III. Le seul élément à prendre en compte est l'existence ou non d'une distorsion à la concurrence¹⁵. De même, l'existence d'un différentiel minimal de taxation est suffisante pour établir une discrimination. En se référant aux dispositions III.1 et III.2, le différend Corée–Taxe sur les boissons alcooliques conclut que le régime OMC ne tolère aucun « montant minimal » de taxation et que les interdictions contenues dans l'article III s'appliquent à l'encontre d'une mesure qui favorise des produits nationaux, même si aucun échange n'est perturbé ou que la mesure n'a pas encore fait l'objet de dispositions exécutoires. Enfin, en l'état il n'y a pas consensus sur le fait que l'OMC doive se prononcer sur le changement climatique ou que ce dernier ait sa place dans le régime OMC. Ismer et Neuhoff rappellent que le préambule de l'OMC affirme que l'un de ses objectifs est « l'utilisation optimale des ressources mondiale conformément à l'objectif de développement durable » [GATT, 1994]. Cependant, le préambule relève de la déclaration d'intention des membres et n'a pas valeur juridique. Il « éclaire, ordonne et nuance les droits

¹³ Différend Communautés européennes–Mesures affectant l'amiante et les produits en contenant.

¹⁴ Il s'agirait de mettre en place non pas une taxe CO₂ mais une sorte de prime à la meilleure technologie disponible. La taxe inciterait les autres producteurs à adopter cette technologie puisque cela aurait pour effet de ne plus les soumettre à une taxe aux frontières. L'assiette de la taxe serait fondée sur les émissions qui auraient résulté de l'emploi de la meilleure technologie disponible. Les auteurs développent une argumentation selon laquelle le niveau de taxation optimal découlant de cette méthode est techniquement calculable.

¹⁵ Japon–Taxes sur les boissons alcooliques, Etats-Unis–Taxes sur le pétrole et certains produits d'importation, Inde–Mesures concernant le secteur automobile.

et obligations des Membres au titre de l'Accord sur l'OMC »¹⁶ mais ne constitue pas en lui-même une source juridique distincte et ne peut modifier le texte même des accords¹⁷.

R. Ismer et K. Neuhoff prolongent la réflexion en traitant le cas où les PMP comptent dans l'établissement de la similitude des biens. Dans ce cas, il y a autant de produits que de processus de production et chaque produit importé devra être comparé à son équivalent domestique. Toutefois, il est possible que la comparaison ne soit pas possible, induisant un non-respect de l'article III.2. Par ailleurs, il est extrêmement compliqué de comparer les PMP. En vertu du principe de territorialité, un gouvernement ne peut contrôler les PMP des producteurs étrangers. C'est au gouvernement du pays d'origine des importations de faire ce travail. Or, les pays n'ont pas les mêmes préférences en matière environnementale ou technologique ni les mêmes intérêts. Les auteurs évoquent la solution qui consisterait à s'engager dans l'élaboration de standards internationaux de production¹⁸. Outre les précédentes réserves, cette option n'est pas à l'ordre du jour de l'agenda commercial multilatéral et raisonnablement, l'hypothèse qu'elle ne le sera pas à moyen-long terme est plus que probable.

En l'état, il n'y a aucune règle ou décision permettant de conclure que les PMP peuvent être à l'origine d'une distinction entre les produits dans le cadre des articles I et III du GATT [Chayton, Cameron, 1995]. La jurisprudence OMC indique que la manière dont des produits ont été fabriqués n'a pas à être considérée comme un critère pertinent de différenciation¹⁹. Par ailleurs, l'Accord sur les obstacles techniques au commerce stipule qu'un traitement différent sur la base de standards fondés sur des propriétés de conception ne peut, en principe, être justifié (article 2.8). La seule possibilité serait – le conditionnel est de rigueur car il n'existe aucune jurisprudence OMC en la matière – de démontrer que des méthodes divergentes de fabrication ont un impact sur les qualités intrinsèques des produits.

Par conséquent, la mise en place d'une taxe devra veiller au respect de la non-discrimination quant au traitement des produits. L'article III permet d'établir que ce respect découle de la réponse apportée à chacune de ces trois questions : (a) les produits importés et domestiques sont-ils en concurrence sur le marché domestique ? Si oui, les produits importés sont-ils soumis à un traitement moins favorable que celui accordé aux produits domestiques, ce dernier étant à l'origine d'une différence en matière de coûts ? Et ce traitement différencié vise-t-il à protéger la production nationale ?

Que peut-on conclure concernant la compatibilité entre une taxe CO₂ et les principes fondamentaux du régime de l'OMC ? Du strict point de vue juridique, nous sommes dans un

¹⁶ Rapport du Groupe spécial, Etats-Unis–Prohibition à l'importation de certaines crevettes et de certains produits à base de crevettes. Il en va de même pour les préambules de l'ensemble des accords de l'OMC.

¹⁷ Rapport du Groupe spécial Etats-Unis–Imposition de droits antidumping sur les importations de saumon frais et réfrigérés en provenance de Norvège.

¹⁸ Cette thématique relèverait de l'accord sur les obstacles techniques au commerce qui couvrent non seulement les produits mais également les méthodes et processus de production. L'élaboration et la reconnaissance de standards de production environnementaux réduisant les émissions de CO₂ dans le cadre de l'Accord OTC n'échappera pas à la problématique de l'articulation entre élimination des barrières aux échanges et capacité des pays à réguler leurs échanges internationaux. Ce dossier peut également être traité dans le cadre de la Convention climat ou dans celui d'un groupe de travail commun à la Convention climat et à l'OMC.

¹⁹ Voir Etats-Unis–Restrictions à l'importation de thon (Panel Thons-Dauphins I) et Panel Thons-Dauphins II. Ces deux rapports, bien que n'ayant pas été adoptés, font partie de la jurisprudence GATT/OMC.

entre-deux. Il est autant possible de dire que la mesure est autorisée, que d'affirmer qu'elle est interdite. Le régime et la jurisprudence de l'OMC permettent l'élaboration de mesures commerciales ciblées sur la lutte contre le changement climatique mais sous certaines conditions impossibles à systématiser. En revanche, on peut affirmer que pour s'assurer que cette taxe ne donne pas lieu à de la discrimination elle doit articuler deux éléments : (a) la possibilité pour tous les producteurs étrangers de présenter le niveau d'émission de leur processus de production ; (b) quand une industrie ne peut ou ne veut pas divulguer son niveau d'émission, la taxe doit être établie à partir du critère de la meilleure technologie disponible [Ismer, Neuhoff, 2004]. Cela étant, l'acceptation dans le régime GATT/OMC d'une taxe d'ajustement aux frontières couplée au système de permis d'émission n'est absolument pas garantie. Seul un règlement des différends allant dans ce sens serait susceptible de trancher le problème. Or, d'une part aucun pays n'est en état d'assumer la responsabilité de poser une plainte pour la simple et bonne raison que le résultat attendu lui échapperait. D'autre part, rien ne garantit que le processus de règlement des différends aboutisse à une solution définitive et surtout favorable à la possibilité d'une telle taxe.

Une autre voie est possible pour la mise en œuvre d'une taxe CO₂ d'ajustement aux frontières. C'est celle qui porte son attention sur les exceptions à la norme multilatérale.

2. 3. 2. *La taxe CO₂ dans le cadre d'une dérogation à la norme multilatérale*

La seconde possibilité d'introduire une mesure d'ajustement aux frontières serait de le faire au titre d'une dérogation légitime à la norme multilatérale. Dans ce cas, c'est l'article XX du GATT qui est concerné. Il a pour fonction de s'assurer que les principes et obligations du GATT/OMC sont respectés lorsque les pays poursuivent ou cherchent à atteindre des objectifs non commerciaux. Cet article est composé d'une série d'exceptions que les Etats peuvent légitimement invoquer et d'un « chapeau » conçu pour empêcher les Etats d'y recourir abusivement. Concernant notre sujet, les éléments les plus significatifs de l'article XX sont :

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

(b) nécessaire à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou 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.

Tout comme pour l'article III, le mécanisme de règlement des différends a établi une méthode d'évaluation en deux temps de la pertinence d'une mesure avec les dispositions de l'article XX. Le premier temps renvoie à la démonstration qu'une mesure est justifiée au titre d'une ou de plusieurs des exemptions mentionnées dans l'article. Le second temps, si la mesure est justifiée, consiste à vérifier qu'elle respecte les obligations contenues dans le chapeau.

Ce sont les alinéas (b) et (g) qui pourraient être invoqués concernant la faisabilité d'une taxe CO₂. Cela revient à démontrer qu'un système d'émission sans taxe serait moins efficace qu'un système d'émission avec taxe. Autrement dit, une taxe serait un complément nécessaire pour rendre efficace tout système de permis d'émission négociables. La démonstration d'une telle causalité est extrêmement problématique, mais pas impossible. Le consensus scientifique sur les conséquences du changement climatique peut aider à son établissement. Cependant, il est peu probable qu'un Groupe spécial ou qu'un Organe d'appel invoquent un argument de ce type. La jurisprudence GATT/OMC semble indiquer qu'un Panel ou un Organe d'appel

envisagera la question sous l'angle de la « présomption d'une mutuelle compatibilité » entre les deux régimes, à savoir la relation positive entre commerce et environnement [Goh, 2004].

Le chapeau de l'article XX quant à lui révèle que ce n'est pas tant la mesure à prendre qui pose problème que la façon dont elle trouvera à s'appliquer. Le critère de nécessité stipule qu'une mesure, pour être légitime, doit créer le moins de distorsions possibles. Sur ce point, la littérature favorable à la taxe estime que c'est le niveau de la taxe qui sera déterminant. Nous avons clairement montré que cet argument n'est pas valide²⁰.

L'introduction d'une taxe devra respecter les trois conditions indiquées dans le chapeau de l'article XX. La mesure : (a) ne doit pas constituer un moyen de discrimination arbitraire ou injustifiable ; (b) concerne des pays où les mêmes conditions existent ; (c) ne doit pas constituer une restriction déguisée au commerce international.

La première et troisième conditions impliquent que le pays l'adoptant devra coopérer étroitement avec les autres afin de les convaincre qu'elle correspond à une taxe ou charge que subissent les producteurs domestiques. Elles impliquent également qu'il garantisse qu'elle sera levée automatiquement si les autres pays prouvent qu'ils ont adopté des politiques climatiques semblables. La mesure devra également passer le test de « la relation raisonnable entre les moyens et les fins » (test de nécessité), c'est-à-dire entre une mesure commerciale et l'objectif environnemental qu'elle cherche à atteindre. Toutefois et à partir du moment où il existe divers mécanismes d'implémentation des objectifs de Kyoto et au-delà d'autres politiques de lutte contre les émissions, c'est à l'Europe de démontrer l'efficacité de sa préférence pour le système des quotas ou permis d'émission. Elle ne peut prétexter de son choix pour mettre en œuvre des mesures restrictives aux échanges [Charnovitz, 2003]. Outre que la source première des décisions de l'Organe de règlement des différends, ce sont les Accords de l'OMC [Marceau, 2001], l'Organe n'ira jamais au-delà de ce qui est prévu dans le Protocole ou dans la Convention [Appelton, 2001]. Or, ces derniers ne sont pas favorables à l'usage de mesures commerciales comme instrument de lutte contre le changement climatique. L'article 3.5 de la Convention, auquel renvoie l'article 3.2 du Protocole, empêche le recours aux mesures commerciales pour atteindre ses objectifs. En dernier lieu, le mémorandum d'accord sur le règlement des différends interdit à l'Organe et au Panel d'ajouter ou de supprimer des droits et obligations aux Accords de l'OMC. Or, l'introduction de mesures d'ajustement aux frontières induit automatiquement un changement dans l'équilibre des droits et obligations pour les pays visés.

La deuxième condition nuance la compatibilité de la taxe CO₂ avec l'article XX par rapport aux pays concernés par la mesure. Cette condition rend impossible l'invocation de l'article XX si les importations proviennent d'un pays en développement ou d'un pays moins avancés. Ajoutons à cela que le Protocole et le régime OMC différencient entre les pays et admettent des régimes dérogatoires favorables aux PED-PMA. Par conséquent, une taxe CO₂ viserait les pays industrialisés n'ayant pas ratifié le Protocole.

L'interface entre le régime OMC, saisi à travers l'article XX, et le régime de lutte contre le changement climatique repose également sur les PMP. Rappelons que les PMP, dont l'objet est de traiter différemment des produits en fonction de leur mode de production, seront dans la majorité des cas incompatibles avec les articles I et III du GATT. Lorsqu'elles ont pour effet de restreindre les importations ou exportations, elles seront interdites par l'article XI du GATT. Aussi, il convient de savoir dans quelle mesure les PMP peuvent être justifiées par l'article XX du GATT.

²⁰ Le rapport du Groupe spécial Japon-Taxes sur les boissons alcooliques, confirmé par l'Organe d'appel, est catégorique, « même le plus petit dépassement [du niveau de taxation] est de trop ».

La réponse à cette question passe par une distinction entre les PMP [Luff, 2004]. D'une part, les PMP territoriales ont pour objectif de préserver des ressources naturelles appartenant au territoire de l'Etat qui adopte la mesure. Elles peuvent entrer sans difficulté dans le champ de l'article XX.b et XX.g. Cependant, elles ne doivent être ni d'application unilatérale ni avoir pour effet d'obliger un pays tiers, s'il désire bénéficier d'un avantage au titre du GATT, à adopter une réglementation ou une norme conforme ou identique à celle exigée par l'Etat importateur. D'autre part, les PMP extraterritoriales concernent les méthodes de production qui génèrent une pollution ou une perte de ressource naturelle dans le territoire des pays tiers exclusivement. Par exemple, une mesure interdisant l'importation de produits fabriqués au moyen de procédés ou de biens intermédiaires ou de ressources intensives en CO₂.

La jurisprudence Thons-dauphins²¹ rejette l'hypothèse d'invoquer ce type de PMP au titre de l'article XX car leur extraterritorialité constitue une intervention dans les affaires intérieures d'un Etat. La taxe CO₂ – contrairement à une mesure réglementant les méthodes de production – ne se suffit par à elle-même puisque son objectif ne peut être atteint que si l'Etat producteur adopte les mesures de restriction des émissions souhaitées par l'Etat importateur. De plus, elle permet à un Etat importateur d'exercer une pression sur ses partenaires commerciaux afin que ceux-ci se conforment aux normes de production édictées par lui pour bénéficier de leurs avantages au titre du GATT/OMC. Or, c'est cela que souhaite éviter le système commercial multilatéral. Toutefois, une mesure se suffit rarement à elle-même. Elle ne peut atteindre son objectif que grâce au changement de comportement d'un Etat tiers. Ensuite, une telle mesure ne constitue pas une contrainte au sens juridique du terme puisque le degré de pression est limité, d'autant plus qu'elle porte sur des PMP spécifiques. Les Etats producteurs conservent le choix de ne pas se conformer aux normes de l'importateur et d'orienter leur commerce extérieur ailleurs que vers les Etats qui les ont adoptées.

Cela étant, le régime OMC n'a toujours pas traité la question des PMP extraterritoriales. Selon les règles de l'OMC relatives à la charge de la preuve et en cas de différend, c'est à la partie défenderesse de démontrer que les conditions d'application de l'article XX sont remplies. Il appartiendrait ainsi à l'UE de démontrer qu'une taxe CO₂ aux frontières, dont les effets extraterritoriaux sont évidents, est adoptée conformément à des compétences reconnues et n'exerce aucune contrainte dans le domaine de compétence réservé de la partie plaignante. Il n'en demeure pas moins que cette question pourrait être l'occasion de préciser la doctrine OMC en la matière. L'admissibilité ou non de PMP extraterritoriales a des conséquences réglementaires importantes et détermine le pouvoir de chaque Etat à défendre et promouvoir des objectifs environnementaux sur la scène internationale.

Quelles conclusions tirer de cette analyse ? Le régime et la jurisprudence de l'OMC autorisent l'élaboration de mesures commerciales ciblées sur la lutte contre le changement climatique mais, sous certaines conditions qu'il est impossible de systématiser²². En tenant compte des réserves émises précédemment, il semblerait plus « rationnel » de s'orienter vers une justification au titre de l'article XX, qui offre des moyens d'établir les mesures d'ajustement aux frontières compatibles avec le régime OMC, que de chercher une compatibilité avec l'article III.

²¹ Groupe spécial Etats-Unis–Restrictions à l'importation de thons (Groupe spécial Thons-dauphins I).

²² Notons qu'il n'existe toujours pas de consensus à l'OMC sur la façon de traiter un différend opposant un pays partie à un AME à un pays qui ne fait pas partie des signataires de ce même AME.

La seule certitude que l'on peut avoir est que la mise en place d'une taxe devra veiller au respect de la non-discrimination quant au traitement des produits, étant entendu que chaque cas est particulier. L'article III permet d'établir que ce respect découle de la réponse qui sera apportée systématiquement à chacune de ces trois questions : les produits importés et domestiques sont-ils en concurrence sur le marché domestique ? Si oui, les produits importés sont-ils soumis à un traitement moins favorable que le traitement accordé aux produits domestiques, ce traitement étant à l'origine d'une différence en matière de coûts ? Et ce traitement différencié vise-t-il à protéger la production nationale ?

Ainsi, seule la procédure de règlement des différends serait susceptible de solutionner le problème. Cependant, en toute rigueur, l'issue d'une action ne peut être anticipée. Quel pays assumerait la responsabilité de déposer une plainte auprès du tribunal de l'OMC ? Est-on prêt à confier à trois techniciens du droit international la responsabilité de trancher une question de cette importance ?

Mais bien avant qu'une éventuelle taxe de ce type soit tout d'abord portée et mise en œuvre par l'UE, ensuite contestée par un ou des Etats devant l'OMC et, enfin, qu'une décision soit rendue par un groupe spécial ou un Organe d'appel, le projet français sera de toute façon confronté à des échanges diplomatiques plus immédiats.

3. Quelles stratégies pour l'UE ?

L'Europe prétend au statut de leader en matière de lutte contre le changement climatique. Cette prétention découle en partie de la contrainte carbone que fait peser sur son économie la façon qu'elle a choisi pour mettre en œuvre les engagements du Protocole de Kyoto. Il est de son point de vue non seulement rationnel mais surtout stratégique en termes de dynamique concurrentielle internationale d'éviter les comportements de resquillage. C'est dans cette perspective qu'il convient en partie de situer le débat sur l'introduction d'une taxe CO₂ aux frontières de l'UE. Cependant, la menace d'une politique environnementale coercitive ne représente pas l'unique voie possible. Comme le montrent les paragraphes précédents la faisabilité et la compatibilité d'une taxe dans le cadre du régime de l'OMC ne sont absolument pas garanties, tant du point de vue de l'exportation que de l'importation. C'est pourquoi l'UE devrait mettre en place une réelle éco-diplomatie²³ dont l'objectif serait non seulement de mettre en place une taxe CO₂ mais, bien au-delà, de concilier le régime de lutte contre le changement climatique et le régime international de commerce et de développement. Cette section esquisse quelques pistes de réflexion en la matière.

Compte tenu de la dimension transnationale du problème et de la nature de bien public global que constitue la lutte contre le changement climatique [Tubiana et al., 2001], le cadre multilatéral semble s'imposer²⁴. Il n'est pas le seul et dans bien des situations la régulation internationale résulte d'un processus de multilatéralisation des préférences collectives et structurelles nationales. Cela ne fait que confirmer l'importance d'une stratégie d'édification d'une architecture multilatérale que serait amenée à mettre en place l'UE. Simultanément,

²³ Nous nous inspirons ici de l'expression de Ph. Le Prestre « écopolitique mondiale » [Le Prestre, 2005].

²⁴ Il ne faudrait pas pour autant négliger le cadre régional, plurilatéral ou bilatéral dans lequel serait traitée la question de la compétitivité [Charnovitz, 2003]. L'efficacité de ce type d'arrangements internationaux demeure toutefois problématique.

cela permet d'insister sur l'importance d'avoir une position européenne en la matière comme préalable à toute écodiplomatie. Cette dernière trouverait à se déployer à deux niveaux.

3. 1. Les stratégies envisageables au sein de l'OMC

Les développements précédents laissent entrevoir qu'une stratégie possible au sein de l'OMC est de construire la compatibilité dans le cadre des degrés de liberté qu'offre l'article XX du GATT, en vue de rendre légitimes les mesures commerciales liées à stabilisation des émissions de GES. La jurisprudence de l'OMC offre des exemples montrant la possibilité de reconnaître comme légitimes, sous certaines conditions, les préférences des consommateurs et les valeurs autres que commerciales²⁵. Pour ce faire, l'UE pourrait, conformément aux dispositions de l'article XX, bâtir une coalition interétatiques suffisamment importante pour que la question soit mise à l'ordre du jour des négociations. Toutefois, l'action dans le cadre de l'article XX n'est pas la seule possible. Quoiqu'il en soit, la définition d'un nouvel équilibre entre droits et obligations commerciaux dans le régime de l'OMC semble inévitable si l'UE souhaite provoquer l'adhésion à son projet d'une taxe CO₂ aux frontières. A cela s'ajoute le respect de la règle du consensus qui contraint l'UE mais l'incite à œuvrer pour un compromis le plus large possible à partir de ses positions. Trois voies sont possibles.

La première serait d'affecter les revenus nets tirés des droits compensateurs aux frontières de l'Europe au Fonds d'adaptation du Protocole de Kyoto. Le principe de responsabilité commune mais différenciée confère aux PED un statut particulier qui complique l'usage d'instruments de politique commerciale les concernant²⁶. A cela s'ajoute les dispositions de l'article XXXVII.1.c interdisant « d'instituer de nouvelles mesures fiscales » à l'encontre des PED. C'est pourquoi des dispositifs compensateurs sont nécessaires. Ils permettent, par ailleurs, d'afficher que l'objectif premier n'est pas de discriminer les pays mais de soutenir la lutte contre le changement climatique. La deuxième voie consisterait à mettre en place un « système généralisé des préférences plus » (SGP+) dont bénéficieraient les pays qui ont ratifié le Protocole ou qui s'engagent à fournir un effort supplémentaire en matière de lutte contre les émissions de CO₂. Cette stratégie pourrait rencontrer deux obstacles. D'une part, l'inclusion d'objectifs de politique climatique dans le SGP peut être perçue par les PED comme une forme de conditionnalité politique aggravant la conflictualité entre l'UE et les pays du Sud. D'autre part, sous réserve de clairement définir le contenu et la forme de ce SGP+, il est possible qu'une telle mesure entre également en conflit avec le principe de responsabilité commune mais différenciée contenu dans le Protocole et la Convention. La troisième voie serait de mettre en place des restrictions aux échanges vis-à-vis des pays qui n'ont pas ratifié le Protocole en recourant à une clause dérogatoire (un *waiver*) révisable périodiquement en fonction de l'engagement des pays dans le Protocole de Kyoto. Ce type de

²⁵ Il s'agit des différends suivants : Communautés européennes–Mesures affectant l'amiante et les produits en contenant, CE–Asbestos, Etats-Unis–Prohibition à l'importation de certaines crevettes et de certains produits à base de crevettes et Corée–Mesures affectant les importations de viande de bœuf fraîche, réfrigérée et congelée.

²⁶ Le principe de responsabilité commune mais différenciée trouve son origine dans la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement. Le Principe 7 stipule que « *Les Etats doivent coopérer dans un esprit de partenariat mondial en vue de conserver, de protéger et de rétablir la santé et l'intégrité de l'écosystème terrestre. Etant donné la diversité des rôles joués dans la dégradation de l'environnement mondial, les Etats ont des responsabilités communes mais différenciées. Les pays développés admettent la responsabilité qui leur incombe dans l'effort international en faveur du développement durable, compte tenu des pressions que leurs sociétés exercent sur l'environnement mondial et des techniques et des ressources financières dont ils disposent* ». Ce principe signifie la reconnaissance d'une responsabilité et de devoirs communs à l'ensemble de la communauté internationale dans la résolution des problèmes qu'elle rencontre et la reconnaissance d'une responsabilité historique et des capacités différenciées selon les niveaux de développement dans la fourniture et l'internalisation des instruments et règles de gestion de ces problèmes [Rajani, 2000 ; Cisd, 2002].

dispositif s'accompagnerait de mesures de transfert technologique et d'investissement dans les technologies propres conformément aux mécanismes de développement propre du Protocole.

L'UE pourrait s'engager dans une stratégie de rénovation des dispositions d'accords existants. L'accord sur les subventions et mesures compensatoires serait le premier dont il faudrait clarifier les dispositions en vue de les rendre compatibles avec les objectifs de lutte contre le changement climatique ou de créer une catégorie de subventions en relation directe avec cet objectif [Buck, Verheyen, 2001]. Il serait possible de s'engager dans l'élaboration d'un mémorandum d'accord sur les effets compétitifs des politiques climatiques [Van Asselt et al., 2005] ou dans une moindre mesure de créer un groupe consultatif sur cette question. Cette clarification des dispositions relatives aux subventions pourrait se prolonger par celle relative aux conclusions du Groupe de travail sur les mesures d'ajustement aux frontières qui datent des années 1970 puisque le contexte global et les politiques qu'il appelle ont profondément évolué. Par ailleurs, cette question pourrait être l'occasion de clarifier la doctrine de l'OMC en matière de méthodes et procédés de production.

A côté de la stratégie de rénovation et de clarification des dispositions existantes, l'UE pourrait prendre le leadership au sein de l'OMC pour la négociation de nouvelles dispositions et règles, voire de nouveaux accords commerciaux multilatéraux²⁷. La déclaration ministérielle de Doha fait une place à la relation entre commerce et environnement. L'UE pourrait se montrer plus offensive sur le dossier qu'ouvre le paragraphe 31.3 de la Déclaration. Ce dernier évoque la facilitation des échanges et l'élimination des obstacles tarifaires et non tarifaires pour les biens et services environnementaux. Le Commissaire européen a d'ailleurs évoqué la possibilité d'exempter de droits de douane les biens directement liés à la lutte contre le changement climatique. En l'état, ce dossier bute sur la question des définitions puisque les membres peinent à trouver un consensus sur le contenu de l'expression « biens et services environnementaux ». De même, il y a absence de consensus sur l'inclusion des méthodes et processus de production dans le périmètre de la négociation. Cela étant, l'OCDE, l'APEC et la Cnuced ont produit, chacune selon des critères différents mais parfois se recoupant, des nomenclatures de biens et services environnementaux. L'Inde a pour sa part suggéré que l'approche ne soit pas celle d'une nomenclature de biens et services mais celle d'une identification des biens et services environnementaux en fonction des projets. L'Argentine quant à elle a fait la proposition de mixer les deux approches.

Le déblocage des travaux du paragraphe 31.3 déboucherait sur la question des standards et labels énergétiques. De nombreux pays ont déjà élaboré des standards et des normes visant à réduire les émissions de CO₂. Au niveau de l'OMC cette question relève des dispositions de l'accord sur les obstacles techniques au commerce. Celui-ci a pour principal objectif d'établir un équilibre entre l'autonomie normative des membres et l'élimination des barrières non tarifaires aux échanges. Il contient, par définition, un biais considérant que les systèmes de normalisation nationaux constituent « soit un moyen de discrimination arbitraire et injustifiable, (...) soit une restriction déguisée au commerce international » [GATT, 1994]. L'accord distingue, d'une part les règlements techniques et, d'autre part, les normes et standards applicables aux produits. Par ailleurs, il couvre non seulement les produits mais également les méthodes et processus de production (article 2). Cependant, il n'y a pas de

²⁷ Cette action se déploierait simultanément au sein du groupe de négociation sur l'accès aux marchés pour les produits non agricoles, du Comité commerce et développement et du Comité sur le commerce et l'environnement.

consensus sur la nature des méthodes et procédés de production couverts. Le plus important est que cet accord stipule clairement la primauté des systèmes internationaux de normalisation et d'évaluation de la conformité. Cela constitue une incitation forte à négocier des standards et normes en matière d'efficacité énergétique tant pour les produits que pour les méthodes et processus de production [Cosbey, Tarasfosky, 2007]. Cette incitation est d'autant plus présente que l'annexe 3 de l'accord associe les organismes à activité normative non étatiques et reconnaît la validité des normes et standards qu'ils élaborent. Aussi, cet accord offrirait un levier pour la mise en œuvre des objectifs de Kyoto par le biais de l'élaboration de standards environnementaux et énergétiques sur les produits et les procédés de production. Ce chantier, d'une redoutable complexité technique, juridique et politique, n'est pas réductible au seul respect des principes du traitement national et de la nation la plus favorisée, contrairement à ce que laissent entrevoir Cosbey et Tarasfosky. C'est pourquoi cette option développée au sein du système commercial multilatéral, peut aussi s'envisager dans un autre cadre.

3. 2. Les stratégies hors du régime commercial multilatéral

La première option dont dispose l'UE consiste à négocier et conclure des accords bilatéraux, plurilatéraux ou régionaux avec les pays avec lesquels se pose le problème de la compétitivité des industries intensives en énergie [Charnovitz, 2003]. Il serait également envisageable de négocier des accords portant uniquement sur les questions climatiques. Ce type d'accords ne poserait aucun problème du point de vue juridique et technique. En revanche, il peut porter atteinte à l'effectivité de la Convention et du Protocole comme cadre institutionnel de lutte contre le changement climatique. Compte tenu de la nature du problème, les gains associés à des accords limités géographiquement demeurent incertains.

La deuxième option consisterait à créer un groupe de travail commun à l'OMC et à la Convention climat. Le mandat de ce groupe de travail serait triple : i) établir une liste des mesures environnementales compatibles avec le régime OMC ; ii) clarifier la hiérarchie entre les deux régimes en matière de droits et obligations et iii) lever les ambiguïtés pouvant être à l'origine de conflits de normes et de conflits de juridiction (compétence) entre la Convention et le Protocole d'un côté et les Accords de l'OMC de l'autre. Si ce travail aboutissait à des clauses et règles précisant les liens avec les Accords de l'OMC, ces clauses ne faisant pas partie du régime OMC, elles ne lieraient pas juridiquement les groupes spéciaux ou l'Organe d'appel, mais constitueraient un référent pour les décisions qu'ils seraient amenés à prendre.

Il convient cependant de penser la stratégie de l'UE en fonction de la dynamique des négociations sur le climat. Ces dernières vont être relancées à partir de 2008. Elles ne se résumeront pas nécessairement à une rénovation ou un approfondissement du Protocole de Kyoto, et donc de la thématique unique objectifs quantifiés/marché de permis d'émissions. De même, elles n'auront pas pour unique perspective son élargissement géographique. L'Europe doit avoir à l'esprit que ses préférences et sa stratégie ne sont qu'une option parmi d'autres.

En effet, les négociations à venir qui se dérouleront aux Nations unies, dans le contexte institutionnel de la Convention-cadre sur les changements climatiques négociée, verront se poser, à l'initiative des pays en développement²⁸, la problématique de l'adaptation au changement climatique et son financement. De plus, ces pays ne cessent de rappeler que leur objectif prioritaire demeure la réduction de la pauvreté, objectif qui est également celui de la communauté internationale depuis 2000 avec les Objectifs du millénaire pour le développement. De même, les Etats-Unis, qui ont adhéré à la Convention mais refusé de ratifier le Protocole, défendront une option différente de celle de l'UE. Quant aux économies

²⁸ De fait une vaste coalition interétatiques regroupant des Pays en développement, des Pays moins avancés, des Petits Etats insulaires et des Pays producteurs de pétrole.

émergentes, d'autres préférences les conduisent à être réservées sur le Protocole. Il faudra bien que l'UE arrive à convaincre l'ensemble des Etats concernés, ou, dans une moindre mesure, un groupe suffisamment important pour faire avancer ses préférences. Aussi, l'écodiplomatie devra aller bien au-delà des subventions et taxes.

Conclusion

La présidence de l'UE par la France au second semestre 2008 pourrait être une occasion historique de faire avancer à la fois la régulation commerciale multilatérale et l'action collective en faveur de la lutte contre le changement climatique au niveau européen tout d'abord, au sein des forums multilatéraux ensuite. L'analyse qui précède fait ressortir l'option d'une clarification de la relation entre les deux régimes. Il y a peu de chances qu'une taxe CO₂ soit jugée compatible avec le régime de l'OMC. Toutefois, ce dernier offre suffisamment de marges de manœuvre permettant l'élaboration d'une écodiplomatie à condition qu'elle ne se limite pas à l'introduction d'une taxe.

Références bibliographiques

- Appelton A. (2001), *The World Trade Organization's View: Emissions Reductions in a Free Trade World*, Swiss Re Centre for Global Dialogue, Genève.
- Assunção L., Zhang Z. (2002), « Domestic Climate Policies and the WTO », *Unctad Working Papers*, n° 164, Unctad, Nations unies, Genève.
- Baron R. (2006), « Compétitivité et politique climatique », *Les notes de l'IDDRI*, n° 11, Paris.
- Biermann F., Brohm R. (2005), « Implementing the Kyoto Protocol Without the United States: The Strategic Role of Energy Tax Adjustments at the Border », *Climate Policy*, Vol. 4, n° 3, pp. 289-303.
- Buck M., Verheyen R., (2001), *International Trade Law and Climate Change – A Positive Way Forward*, FES-analyse ökologische Marktwirtschaft, Bonn.
- Charnovitz S. (2003), « Trade and Climate: Potential Conflicts and Synergies », *Working Draft*, PEW Centre on Global Climate Change, 2003.
- Chayton B., Cameron J. (1995), *Taxes or Environmental Purposes: the Scope of Border Tax Adjustment under WTO Rules*, WWF, Londres.
- CISDL (2002), « The Principal of Common But Differentiated Responsibilities : Origines and Scope », *CISDL Legal Brief*, août.
- Cosbey A., Tarasofsky R. (2007), *Climate Change, Competitiveness and Trade*, Chatham House Report, juin.
- Faucheux S., Joumni H. (2005), *Economie et politique des changements climatiques*, La Découverte, Paris.
- GATT (1970), *GATT Working Party Report on Border Tax Adjustments*, BISD 18S/97, GATT, Genève, décembre.
- GATT (1994), *Résultats des négociations commerciales multilatérales du Cycle d'Uruguay*, GATT, Genève.
- Goco J. B. (2006), « Non-Discrimination, "Likeness", and Market Definition in World Trade Organization Jurisprudence », *Journal of World Trade*, Vol. 40, n° 2, pp. 315-340.
- Goh G. (2004), « The World Trade Organization, Kyoto and Energy Tax Adjustment at the Border », *Journal of World Trade*, Vol. 38, n°3, pp. 395-423.
- Hoerner J., Muller F., (1996), *Carbon Taxes for Climate Protection in a Competitive World*, Center for Global Change, University of Maryland, College Park.
- Ismer R., Neuhoﬀ K. (2004), « Border Tax Adjustments : A Feasible Way to Adress Nonparticipation in Emission Trading », *CMI Working Papers*, n° 36, Cambridge.
- Le Prestre Ph. (2005), *Protection de l'environnement et relations internationales. Les défis de l'écopolitique mondiale*, Armand Colin, Paris.
- Lodefalk A., Storey M. (2005), « Climate Measures and WTO Rules on subsidies », *Journal of World Trade*, Vol. 28, n° 4, pp. 24-44.
- Luff D. (2004), *Le droit de l'Organisation mondiale du commerce. Analyse critique*, Bruylant, Bruxelles.
- Neuhoﬀ K., Droegge S. (2007), « International Strategies to Address Competitiveness Concerns », *EPRG Working Paper*, n° 6, juillet, University of Cambridge.
- Perthuis C. (2005), « La fin de la gratuité carbone », *Mission climat*, n° 1, Lettre trimestrielle de la mission climat de la Caisse des dépôts.
- Rajamani L. (2000), « The Principle of Common but Differentiated Responsibility and the Balance of Commitments under the Climate Regime », *RECIEL*, Vol. 9, n° 2, pp. 120-130.
- SQW Ltd (2006), *Exploring the Relationship between Environmental Regulation and Competitiveness – Literature Review*, Report prepared for the Department for Environment, Food and Rural Affairs, United Kingdom.
- Tubiana L. et al. (2001), *La gouvernance globale*, Rapport du CAE, La Documentation française, Paris.
- Van Asselt et al. (2005), « Advancing the Climate Agenda : Exploiting material and Institutional Linkages to Develop a Menu of Policy Options », *Review of European Community and International Environmental Law*, Vol. 14, n° 3, pp. 255-264.