

Concours B/L 2024

Économie

Épreuve commune sur dossier : oral

Jury : Nina Guyon et Mathieu Parenti

Sujet :

Les politiques commerciales face au réchauffement climatique

Dossier documentaire

Document 1 : Extrait d'un article de la revue « Annual Review of Economics », p. 2

Document 2 : Graphique issu d'un article de la revue « Annual Review of Economics », p. 3

Document 3 : Extrait d'un article de la revue « American Economic Review », p. 4

Document 4 : Graphique issu d'un document de travail de recherche, p. 5

Document 5 : Carte issue d'un post de blog de Public Healthpost, p. 6

Document 1 : Politique environnementale, problème du “passager clandestin” et équité internationale

Traduction libre de Fontagné, L., & Schubert, K. (2023). The economics of border carbon adjustment: rationale and impacts of compensating for carbon at the border. [L'économie de l'ajustement carbone aux frontières : fondements et impacts de la compensation carbone à la frontière.] *Annual Review of Economics*, 15, 389-424.

(...)

Les incitations au passager clandestin sont omniprésentes dans la politique environnementale en général et dans la politique climatique en particulier. Les pays qui ne font aucun effort d'atténuation bénéficient néanmoins des efforts des autres. Nordhaus (2015) attribue à ce problème du passager clandestin l'échec du premier traité sur le climat, le Protocole de Kyoto, et l'impossibilité de concevoir un accord climatique international sur une autre base que volontaire.

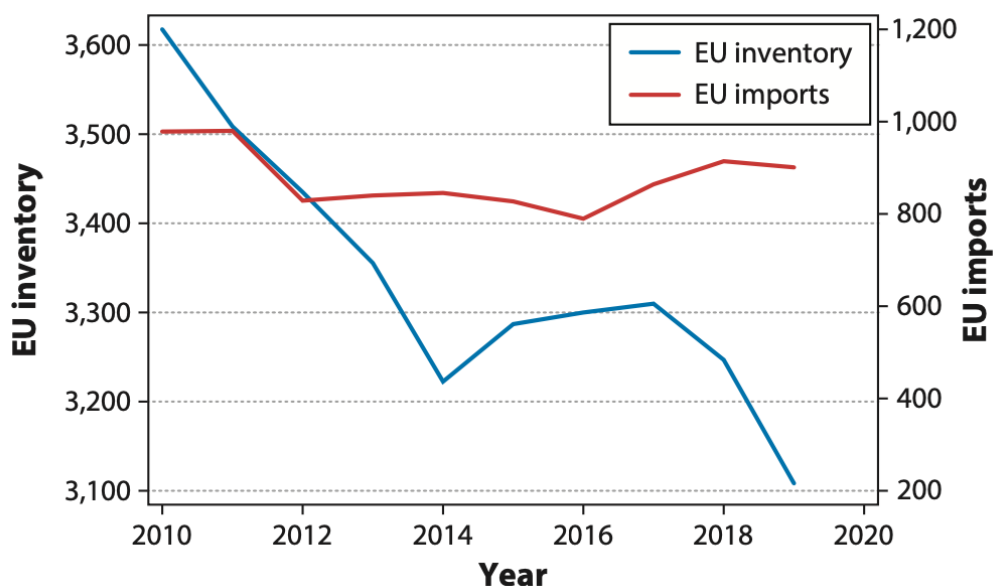
La dimension temporelle du problème rend la lutte contre le changement climatique encore plus difficile. En effet, les générations actuelles doivent payer les coûts de la politique climatique, mais les avantages iront principalement aux générations futures. Il y a un problème de passager clandestin intertemporel : chaque génération est tentée de profiter des avantages d'émissions élevées de carbone tout en repoussant les efforts d'atténuation coûteux. (...)

Les différents pays portent différentes responsabilités historiques dans le changement climatique. Les pays avancés sont responsables d'une grande partie des émissions cumulées de GES depuis la Révolution industrielle. Pour cela, ils doivent une dette climatique aux pays les moins développés. Cependant, certains pays émergents émettent maintenant plus de GES que les pays industrialisés, en termes absolus sinon par habitant. Ces asymétries sont évidemment un handicap majeur pour une politique climatique mondiale. D'une part, les pays en développement postulent qu'ils ne devraient pas payer pour réduire leurs émissions mais plutôt être compensés pour les émissions historiques des pays avancés, surtout parce que les dommages sont très inégalement répartis à travers le globe et sont beaucoup plus élevés aux basses latitudes. D'autre part, les pays avancés sont clairement réticents à payer les pays en développement pour faire les investissements nécessaires afin de réduire leurs émissions et de s'adapter au climat changeant.

Les pays à différents niveaux de développement sont confrontés à différentes contraintes et ont différentes capacités à payer pour l'atténuation. Dans les pays pauvres, l'utilité marginale de la consommation et le taux d'actualisation sont plus élevés que dans les pays riches. Augmenter le revenu et la richesse à court terme est une priorité, alors qu'investir dans l'atténuation à long terme ne semble pas aussi urgent. En même temps, les pays en développement seront les plus touchés par le changement climatique non seulement en raison de la géographie mais aussi en raison d'une résilience plus faible et d'une plus grande vulnérabilité. La question principale est de savoir s'il est possible de croître de manière plus propre sans croître plus lentement (Banque mondiale 2012).

Document 2 : Importations européennes et émissions

Graphique : Emissions de gaz à effet de serre des états membres de l’U.E. et émissions “importées”



Note de lecture : “EU inventory”: évaluation annuelle de toutes les émissions de gaz à effet de serre d’origine humaine dans les États membres de l’UE. “EU imports”: émissions de gaz à effet de serre incorporées dans les importations de l’UE.

Les émissions sont mesurées en millions de tonnes équivalent CO₂ de tous les gaz à effet de serre. “Year” : année.
Source: Fontagné, L., & Schubert, K. (2023). The economics of border carbon adjustment: rationale and impacts of compensating for carbon at the border. [L’économie de l’ajustement carbone aux frontières : fondements et impacts de la compensation carbone à la frontière.] *Annual Review of Economics*, 15, 389-424.

Document 3 : Le “club climat” de W. Nordhaus

Adaptation et traduction libre de Nordhaus, W. (2015). Climate clubs: Overcoming free-riding in international climate policy. [Clubs climats : Surmonter le problème du « passager clandestin » dans la politique climatique internationale] *American Economic Review*, 105(4), 1339-1370.

La théorie et l'histoire suggèrent qu'une certaine forme de sanctions à l'encontre des non-participants est nécessaire pour inciter les pays à participer à des accords prévoyant des niveaux élevés de réduction des émissions. (...) L'instrument potentiel majeur est les sanctions sur le commerce international. (...) Deux approches des sanctions commerciales pourraient être envisagées. Une première approche dite des taxes carbone consisterait à imposer des tarifs douaniers sur les importations des pays non-participants en fonction de la teneur en carbone des importations. Une seconde approche (...) appliquerait des tarifs douaniers uniformes en pourcentage sur toutes les importations en provenance des pays non-participants. Je les analyse tour à tour ci-dessous.

Une première approche (...) couramment proposée parmi les universitaires qui ont préconisé des pénalités consisterait à mettre des tarifs douaniers sur les marchandises importées des non-participants en fonction de la teneur en carbone des marchandises. (...) Selon cette approche, les importations de non-participants dans un pays seraient taxées à la frontière d'un montant équivalent au prix domestique du carbone (ou un prix cible du carbone décidé au niveau mondial) multiplié par la teneur en carbone de l'importation. Une alternative, dans le cadre d'un régime d'échange de quotas d'émissions, pourrait être d'exiger que les importateurs achètent des allocations d'émissions pour couvrir la teneur en carbone des importations.

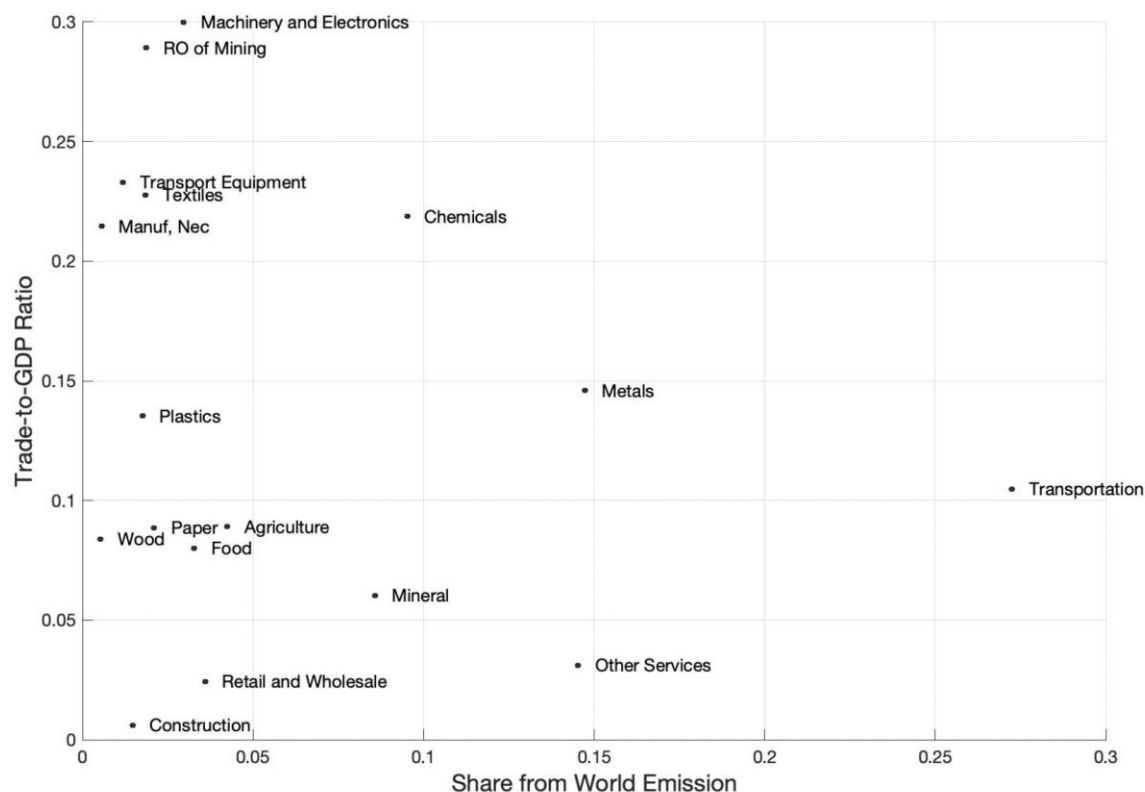
Le recours aux taxes sur le contenu carbone des importations est couramment utilisé lorsque les pays violent leurs accords commerciaux, et est également incluse dans plusieurs accords environnementaux internationaux (voir Barrett 2003 pour une histoire exhaustive). Les objectifs des tarifs douaniers sont de réduire les fuites, d'égaliser les conditions de concurrence et de réduire les émissions. Une participation accrue—qui est soulignée ici—n'est généralement pas incluse comme objectif des sanctions. (...) Les études sur les taxes carbone à la frontière indiquent qu'ils sont compliqués à concevoir, ont une couverture limitée et font peu pour induire la participation. À titre d'exemple, considérons les émissions de CO₂ de la production d'électricité à partir de charbon aux États-Unis, qui est une source majeure d'émissions. Étant donné que les États-Unis exportent moins de 1% de leur production d'électricité, l'effet des droits de carbone ici serait négligeable.

(...)

Étant donné la complexité des taxes carbone aux frontières, je propose et analyse une approche alternative et plus simple : un tarif douanier pourcentage uniforme. Selon cette approche, les pays participants imposeraient un tarif douanier uniforme en pourcentage (peut-être 2%) sur toutes les importations en provenance des non-participants. Ce mécanisme a l'avantage de la simplicité et de la transparence, bien qu'il ne relie pas spécifiquement le tarif à la teneur en carbone des importations. Bien que le tarif uniforme semble moins ciblé que les droits de carbone, il a un but différent. Il est principalement conçu pour augmenter la participation, et non pour réduire les fuites ou améliorer la compétitivité. La justification est que les non-participants nuisent aux autres pays en raison de leurs émissions totales de gaz à effet de serre, et pas seulement de celles incorporées dans les biens échangés.

Document 4 : Pollution sectorielle et ouverture au commerce

Graphique – Part sectorielle des émissions mondiales par rapport au ratio commerce/production



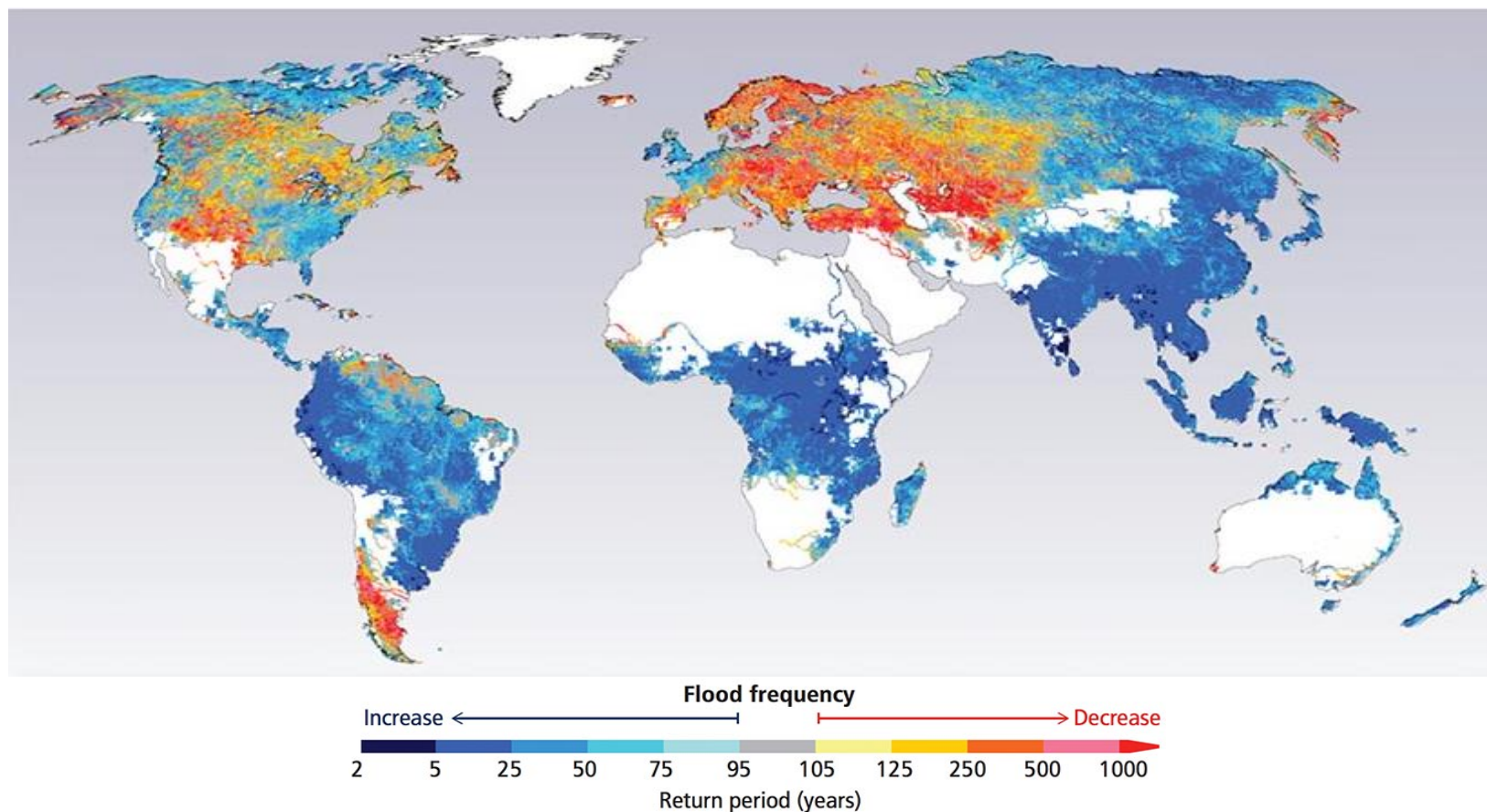
Lecture : L'industrie chimique est responsable d'environ 9% des émissions mondiales de CO₂ et environ 22% de la production mondiale de ce secteur est destinée à l'exportation/importation.

Note: Cette figure montre la part des émissions de CO₂ de chaque secteur dans les émissions totales mondiales (en abscisse) par rapport à leur ratio commerce/production (en ordonnée).

Traduction des noms des secteurs par ordre décroissant de ratio Commerce/Production : Machinerie et Électronique; Rendement Opérationnel du secteur Minier; Équipement de Transport; Textiles; Secteur Manufacturier; Produit Chimiques; Plastiques; Métaux; Transport; Papier; Agriculture; Bois; Alimentation; Minéraux; Autres Services; Commerce de Détail et de Gros; Construction.

Source: Farrokhi, F. & Lashkaripour, A. (2024) Can Trade Policy Mitigate Climate Change? [La politique commerciale peut-elle atténuer le changement climatique ?] *mimeo*

Document 5 : L'inégale augmentation du risque d'inondation



Note de lecture : la carte ci-dessus présente le risque mondial d'inondation des rivières à la fin du 21^e siècle. L'équipe de recherche a utilisé onze modèles climatiques pour calculer comment des inondations d'une ampleur de débit comparable à celle d'une crue centennale du XX^e siècle pourraient se produire dans les années 2080. Les zones de bleu plus foncé ont une probabilité plus élevée (période de récurrence plus faible) qu'une inondation centennale du XX^e siècle se produise au cours d'une année donnée. Ainsi, au lieu que ces inondations centenaires se produisent « une fois tous les 100 ans » (avec une probabilité de 1 % de se produire chaque année), elles peuvent se transformer en inondations « décennales » ou « demi-siècles » (tous les 10 à 50 ans ; avec une probabilité de 10 %). -2% de chance d'occurrence annuelle).

Source: post du blog Public Healthpost (School of Public Health, Boston University) Global Flood Risk under Climate Change [Risque d'inondation mondial sous l'impact du changement climatique] <https://www.publichealthpost.org/databyte/global-flood-risk-under-climate-change/>