

Note d'orientation de politique

Financer l'adaptation par un prélèvement sur les services de transports internationaux

De nouvelles ressources financières seront indispensables pour stimuler le niveau de soutien économique attendu au cours de la prochaine décennie pour faire face à l'augmentation des dommages économiques du changement climatique. Puisque toutes les ressources requises ne proviendront vraisemblablement pas des trésors publics des pays industrialisés de façon volontaire, l'on se doit de créer un mécanisme fiable pour accroître les contributions du secteur public avec des fonds de la part des secteurs privés des pays dont les économies ajoutent à toute l'atmosphère des niveaux importants de gaz à effet de serre. Un modeste prélèvement international harmonisé imposé sur le transport aérien et les services de fret maritime pourrait apporter une contribution significative pour répondre à ces besoins sans nuire à la compétitivité d'un pays, d'une région ou d'un secteur économique. Si les fonds recueillis à partir de ces prélèvements sont combinés avec un engagement global à remplir les engagements pris à Copenhague, en 2009, grâce à un portefeuille équilibré de programmes du secteur public et privé, les impacts du changement climatique sur les populations pauvres et vulnérables, en particulier celles des pays les moins développés, pourraient être traitées efficacement.

Messages clés

- Les perspectives pour de grandes infusions supplémentaires de fonds publics en provenance des pays industrialisés se sont assombries pour une variété de raisons, y compris les crises financières aux États-Unis et dans l'UE.
- Les sources du secteur privé seront nécessaires pour aider à respecter les engagements de financement du climat.
- Des prélèvements modestes sur les services de transport aérien et maritime internationaux pourraient facilement augmenter l'équivalent de 10 à 33 milliards de dollars EU par an pour le financement climatique.

Le défi du financement de l'adaptation

L'Accord de Copenhague et les accords de Cancun se sont prononcés pour des ressources nouvelles et

supplémentaires des pays industrialisés vers le financement climatique. En particulier, les pays industrialisés participant à la Conférence des Parties (COP) à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) se sont engagés à la COP-15 à Copenhague à accroître les ressources financières vers les Parties composées de pays en développement. Il s'agissait de compenser les coûts directs de dommages et les coûts supplémentaires de l'adaptation aux impacts du changement climatique. Les promesses de nouvelles ressources financières supplémentaires étaient de l'ordre de 30 milliards de dollars pour la période 2010 à 2012 (fonds dits «Fast Start»), avec une augmentation promise à environ 100 milliards de dollars par an d'ici l'an 2020. En décembre 2011, seuls environ 2 à 3 milliards de dollars EU de fonds nouveaux et supplémentaires avaient été décaissés en faveur des pays en développement.

Les Parties qui se sont réunies lors de la COP-17 à Durban en Décembre 2011 ont fait face à un grand dilemme. Les ressources fournies par les gouver-

nements des pays industrialisés pour répondre à leur démarrage rapide et aux objectifs à long terme pour le financement climatique ont été nettement inférieurs aux montants promis. Dans le même temps, l'ampleur des dommages ainsi que des besoins de financement pour l'adaptation, a été de plus en plus croissante. Parallèlement, les perspectives pour les grandes infusions supplémentaires de fonds publics des pays industrialisés ont diminué pour une variété de raisons, en grande partie sans rapport avec le changement climatique. Il s'agit notamment de la crise financière aux États-Unis et dans l'UE, ainsi que les conséquences du tremblement de terre, le tsunami et l'accident nucléaire au Japon. Pour relever ce dilemme avec succès lors de la COP-19 à Varsovie et au-delà, il faudra que le groupe des pays africains parle d'une seule voix et exerce un leadership fort dans un environnement turbulent.

La prochaine décennie sera probablement une période de stress croissant pour à la fois les pays industrialisés et ceux en développement. Les pays industrialisés sont confrontés à la nécessité de rétablir la confiance dans leurs secteurs financiers et relancer la croissance de leurs économies. Quant aux pays en développement, ils sont confrontés à des défis encore plus tranchants dans leurs efforts pour atteindre les Objectifs du Millénaire pour le développement, satisfaire les besoins humains de base, améliorer la santé publique, et renforcer la sécurité alimentaire, tout en élargissant l'accès à l'eau potable et aux services énergétiques modernes.

Cette suite de défis sera d'autant plus complexe et difficile à traiter en raison de l'impact croissant du changement climatique. Des estimations récentes de la Banque Mondiale et d'autres suggèrent que les dommages résultant du changement climatique et le coût financier de l'adaptation pour protéger les pauvres dans la seule Afrique va croître d'un niveau estimé à environ 20 milliards de dollars par an d'ici 2015 à plus de 50 milliards de dollars EU annuellement d'ici 2030.

Quelques faits handicapants

- Les dommages économiques dus aux impacts du changement climatique se font déjà connaître dans toute l'Afrique. Ces coûts grèvent le prix d'un développement équilibré et des efforts déployés par les pays africains pour atteindre les Objectifs du Millénaire pour le développement fixés par les Nations Unies.
- Le coût estimatif de l'adaptation par rapport aux impacts attendus et les dommages dus au changement climatique dépassent de loin les ressources internes disponibles pour les pays en développement, notamment en Afrique.
- En Décembre 2011, seuls 2 à 3 milliards de \$EU de fonds nouveaux et supplémentaires avaient été alloués aux pays en développement dans le but de financer l'adaptation aux impacts du changement climatique. Sur la base des conditions actuelles dans certains pays industrialisés, il est peu probable que les engagements restants au titre de fonds «Fast Start», ou l'objectif à long terme de 100 milliards de dollars par an à partir de 2020 ne soient atteints rapidement.

Financement de l'écart par des moyens modestes mais effectifs

Un moyen de combler l'écart entre les besoins de financement climatique, les engagements pris à Copenhague et à Cancun, et les fonds disponibles à partir des budgets publics dans les pays industrialisés serait d'imposer une série de taxes internationales uniformes sur le coût des passagers aériens et le transport de fret aérien, avec un prélèvement similaire sur les envois internationaux de fret maritime. Un ensemble de prélèvements modestes de l'ordre de US \$ 0,001 à 0,002 (ou € 0,001-0,002)

par les revenus passagers-km, plus US \$ 0,01-0,02 (ou € 0,01-0,02) par tonne-km de fret aérien, avec un prélèvement uniforme de US \$ 0,0001 à 0,0002 (0,0001 à 0,0002 € ou) par tonne-km de transport de fret maritime (y compris les marchandises en vrac et les marchandises conteneurisées) augmenterait d'environ 12 à 33 milliards de dollars EU par an.

Ces prélèvements modestes auraient pour effet d'internaliser une partie du coût des dommages causés par l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère de la planète. Dans le même temps, les prélèvements auraient un effet marginal sur la demande de services de transport internationaux. Les prélèvements pourraient être recueillis dans le cadre de la facturation des services de transport par des entreprises de transport et transmis directement au secrétariat de la CCNUCC (ou son délégué) par l'Union internationale de la douane ou de tout autre organisme international approprié. Les fonds peuvent être transférés directement au Fonds pour l'adaptation et ensuite attribués aux régions en développement sur la base du nombre de personnes à faible revenu identifiées comme très vulnérables et à risque contre les effets du changement climatique. Les parties constituées de pays en développement pourraient accéder individuellement à ces ressources à travers les modalités d'accès direct du Fonds pour l'adaptation.

Un certain nombre de précédents historiques existent pour la mise en œuvre d'une telle approche. L'on a recouru au prélèvement universel pour financer la pollution par les hydrocarbures

(Fonds internationaux d'indemnisation FIPOL), par exemple. Les FIPOL proviennent des contributions versées par les exploitants de navires citernes océaniques, sur la base de la quantité d'huile reçue annuellement. Un certain nombre de pays, en Afrique et au-delà, ont proposé l'introduction d'une taxe similaire sur le transport international aérien et maritime

Imposer un ensemble de prélèvements internationaux modestes mais uniformes sur le transport aérien et maritime permettrait une approche juste et équitable à l'augmentation de l'efficacité économique des marchés mondiaux du transport et de l'internalisation des coûts environnementaux du transport dans le prix des services de transport. Les ressources provenant d'un ensemble de prélèvements harmonisés à l'échelle mondiale pourraient représenter une contribution importante du secteur privé pour faire face aux impacts du changement climatique sans réduire la compétitivité relative d'un pays, d'une région ou d'un secteur économique.

La répartition des fonds ainsi mobilisés à travers la CCNUCC via un accès direct au Fonds pour l'adaptation permettrait trois résultats. La prise en charge des populations à faible revenu qui sont les plus vulnérables aux impacts du changement climatique dans les pays en développement. Le respect des engagements pris dans le cadre de l'Accord de Copenhague. Par ailleurs, les objectifs de la Convention-cadre des Nations Unies pourraient gagner du terrain.

ClimDev-Afrique

Pour plus d'information sur le CAPC et l'intégralité du programme ClimDev-Africa, veuillez visiter le site web de ClimDev-Africa sur: <http://www.climdev-africa.org>

Ce document est le résultat d'une recherche menée par le Centre Africain pour la Politique en matière de Climat (CAPC) en collaboration avec des experts et rédacteurs sélectionnés. Le CAPC fait parti du programme Climat pour le Développement (ClimDev-Africa), une initiative commune de l'Union Africaine (AU), la Commission Économique pour l'Afrique des Nations Unies (CEA) et la Banque Africaine de Développement (BAD). Le programme est financé par différents gouvernements et agences de développement. Cependant, les points de vue exprimés dans ce document ainsi que les informations qu'il contient ne sont pas nécessairement ceux et celles approuvés par ces institutions partenaires qui n'accepteront aucune responsabilité en cas d'association de quelconque information avec avec l'une d'entre elles.

© 2014, Centre Africain pour la Politique en matière de Climat (CAPC). Tout droits réservés.



Nations Unies
Commission économique pour l'Afrique



Commission
de l'Union Africaine



Banque Africaine de
Développement