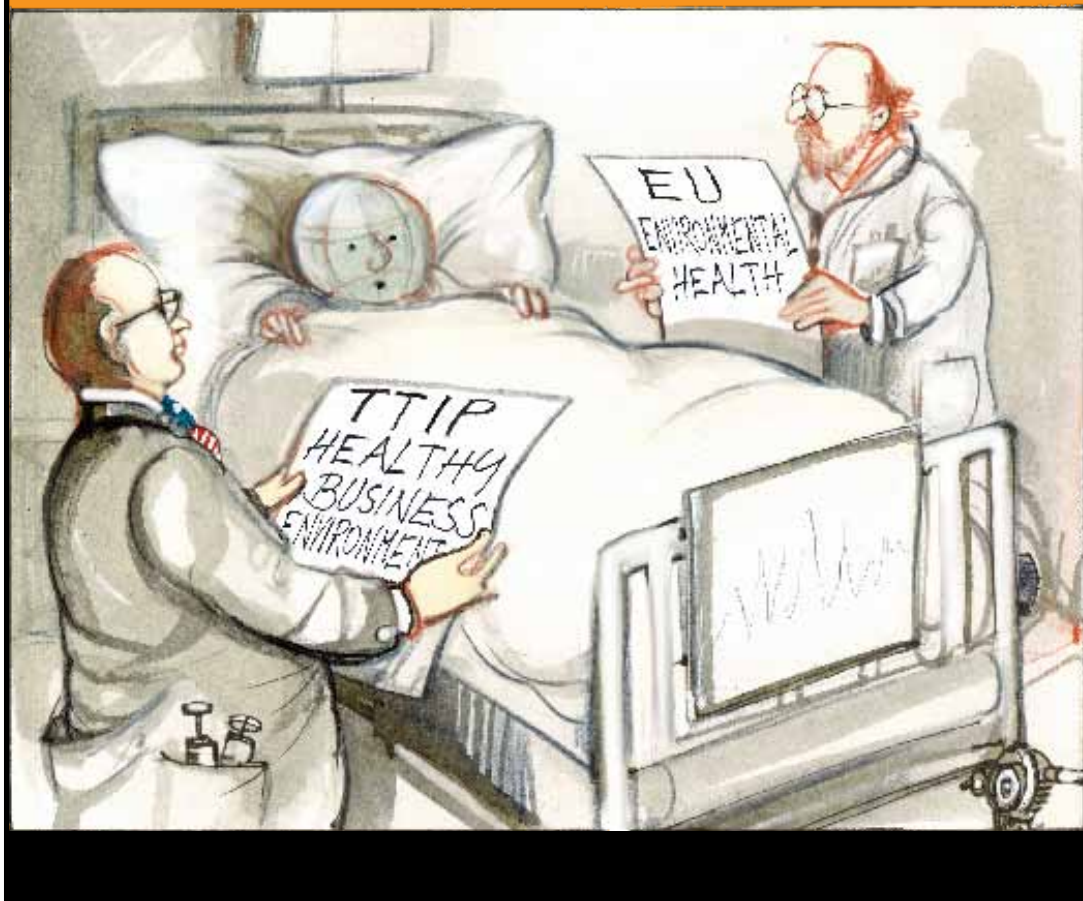




union
européenne

Commerce. Le TTIP est déjà réalité

Les traités de libre-échange avec le Canada (Ceta) et les Etats-Unis (TTIP) ne menacent pas les normes européennes, assurent les négociateurs de Bruxelles. Pourtant, ils mobilisent associations et société civile et divisent les eurodéputés.



—Die Zeit Hambourg

La pollution, les villageois de Muskiz, près de Bilbao, en Espagne, y sont habitués. Voilà trente ans que les cendres crachées par les cheminées de la raffinerie Petronor, une filiale du groupe Repsol, tombent régulièrement sur leurs maisons. Le paroxysme a été atteint l'été dernier. "Des quartiers entiers étaient couverts d'une épaisse couche de cendres. Les bâtiments, les rues, les voitures, il y en avait partout", nous raconte Martin Manxto, de Bilbao. Cette pollution vient des tankers qui apportent les

sables bitumineux à Bilbao depuis le début du mois de juin 2014. Le premier en contenait 600 000 barils venus du Canada. La raffinerie avait visiblement du mal à traiter ce pétrole brut particulièrement lourd. En 2012, l'Europe en importait au maximum 4 000 barils par jour mais ce volume a augmenté de façon significative. Les sables bitumineux arrivent sous forme brute du Canada ou transformés en gazole ou en essence des Etats-Unis. D'après l'organisation canadienne Natural Resources Defence Council, les importations atteindront 725 000 barils par jour d'ici à

2020. Les accords de libre-échange comme le Ceta et le TTIP jouent un rôle important dans cette évolution. Si ces accords servaient à l'origine à éliminer les barrières classiques au commerce international, par exemple les quotas et les taxes à l'importation, ils ont aujourd'hui un autre objectif : uniformiser la réglementation de façon à faciliter les échanges.

Cecilia Malmström, la commissaire au Commerce, souligne que l'uniformisation des réglementations européennes et américaines "ne se fera pas aux dépens de l'environnement, de la santé, de la sécurité

et de la protection des consommateurs". Or les négociations ont déjà provoqué un affaiblissement de la réglementation européenne en matière de climat et de sécurité alimentaire. L'arrivée en Europe du pétrole issu des sables bitumineux n'en est qu'un exemple.

Les plus grands gisements de sables bitumineux – un mélange de sable, d'argile et de pétrole – se trouvent principalement dans la province de l'Alberta, au Canada. Le pétrole issu des sables bitumineux est particulièrement néfaste pour le climat car sa combustion dégage bien plus de dioxyde de carbone que celle du pétrole conventionnel.

Le climat n'est pas le seul à pâtir de cette industrie, la population souffre aussi, déclare Allan Adam, le chef de la Première Nation Athabasca Chipewyan. Les réserves d'eau de sa tribu sont largement polluées. "Nos enfants ont des éruptions cutanées s'ils nagent dans le lac. Quand j'étais petit, je pouvais boire l'eau de nos rivières, aujourd'hui c'est impensable." Les gens ont des problèmes de santé et le nombre de cancers a augmenté. "L'industrie affirme ne pas être la seule responsable mais nos études montrent le contraire."

Emissions de CO₂. Le Canada est le plus grand exportateur de sables bitumineux au monde. Il a investi lourdement dans l'extension de sa capacité de production au cours des dernières années et recherche de nouveaux marchés. L'Europe, qui doit importer le pétrole et ses dérivés, semble prometteuse. Avant leur arrivée, les sables bitumineux sont traités dans des raffineries américaines, essentiellement dans le golfe du Mexique. Les enjeux sont également élevés pour elles : le commerce de l'essence et du gazole avec l'Europe représentait 32 milliards de dollars en 2012.

Or l'Europe menaçait d'y mettre des obstacles. En 2009, Bruxelles a adopté la directive sur la qualité du carburant (FDQ) dans le but de réduire de 6% les émissions de CO₂ dans les transports. Cette nouvelle réglementation classait les divers types de carburant en fonction de leurs émissions. Une étude réalisée

pour la Commission européenne par le Pr Adam Brandt, de l'université Stanford, concluait que les émissions de CO₂ du pétrole issu des sables bitumineux étaient 23% plus élevées que celles du pétrole conventionnel. La Commission a attribué donc un degré d'émission plus élevé au premier. Le message était clair : les importations de sables bitumineux ne permettent pas de parvenir à une réduction de 6% des émissions de CO₂. Le Canada, les Etats-Unis et les groupes pétroliers comme BP et

"Cela ne se fera pas aux frais de l'environnement ou de la santé des consommateurs"

Shell y ont immédiatement vu une menace. Les négociations relatives au Ceta et au TTIP leur ont fourni une bonne occasion d'exprimer leurs craintes.

La directive sur la qualité du carburant a été longuement évoquée au cours des pourparlers avec le Canada, comme le montrent certains documents confidentiels que la Commission a été obligée de rendre publics. Le Premier ministre Stephen Harper, l'ambassadeur Ross Hornby, un ministre de l'Alberta, tous ont fait le déplacement auprès de la Commission européenne pour faire entendre clairement leur position.

Les Canadiens refusaient farouchement que le pétrole issu des sables bitumineux soit catalogué comme sale et affirmaient qu'il était à peine plus nuisible que le pétrole conventionnel. Les groupes pétroliers, Exxon et Chevron entre autres, se sont lancés dans une vaste campagne contre la "distinction arbitraire" entre pétrole conventionnel et pétrole issu des sables bitumineux. Le lobby pétrolier américain n'a pas tardé à entrer dans le débat. David Friedman, vice-président d'American Fuel and Petrochemical Manufacturers, organisation représentant des compagnies comme Chevron et Shell, a expressément demandé aux négociateurs américains de profiter des négociations sur le TTIP pour évoquer la directive sur la qualité du carburant. Michael Froman, chef de la délégation américaine, a dit craindre que la directive sur la qualité du carburant ne constitue "un obstacle aux échanges américano-européens" et il a abordé "la question

↳ Dessin de Pismetrovic paru dans *Kleine Zeitung*, Autriche.

à plusieurs reprises avec de hauts fonctionnaires de la Commission, y compris en relation avec le TTIP". Il a promis de "ne pas relâcher sa pression sur la Commission pour qu'elle prenne en considération la position des différentes parties, y compris celle des raffineries américaines". Karel De Gucht, qui était à l'époque commissaire au Commerce, ne cessait de démentir tout lien entre le TTIP et la directive sur la qualité du carburant.

La Commission a pourtant fini par céder. C'est ce que démontre un document – qui aurait dû rester confidentiel – du Conseil européen de juillet 2014, élaboré pour préparer la dernière rencontre des négociateurs du Ceta. Ce texte explique que la coopération avec le Canada en matière énergétique ne se déroulait pas de façon satisfaisante "en raison de l'opposition du Canada à la directive sur la qualité du carburant, qui n'est pourtant pas encore entrée en vigueur", et évoque une nouvelle version de la directive : élaborée "à la suite de consultations très étroites avec la partie canadienne et les autres parties concernées", celle-ci devant "répondre aux principales préoccupations du Canada".

Pression énorme. Ce fut manifestement le cas : le sommet d'Ottawa, en septembre 2014, a marqué solennellement la fin des négociations relatives au Ceta. Et la nouvelle version de la directive sur la qualité du carburant ne fait plus de distinction entre pétrole issu des sables bitumineux et pétrole conventionnel. "Le Canada a exercé une pression énorme", confie Catherine Bearder, députée européenne britannique libérale-démocrate. Nous avons fini "par capituler et envoyer audiables conclusions scientifiques." Même la Commission a répondu que les Canadiens avaient

"été très convaincants" quand on lui a demandé pourquoi la directive sur la qualité du carburant avait été revue à la baisse.

La directive sur le climat n'est pas le seul cas qui mette en évidence l'influence des traités de libre-échange avec le Canada et les Etats-Unis. Bien avant sa version finale, le TTIP a déjà pesé sur les méthodes de travail de l'industrie de la transformation de la viande. Celle-ci a en effet été récemment autorisée à désinfecter la viande à l'acide lactique. Et l'Europe a renoncé à indiquer si la viande et les produits dérivés provenaient de descendants d'animaux clonés.

Le 23 février 2015, la Commission européenne a présenté une réglementation, très attendue, sur le clonage. La première version avait été rejetée par le Parlement parce qu'elle n'imposait pas aux producteurs de préciser si leurs produits étaient issus d'animaux clonés. La Commission est restée ferme : la nouvelle version ne comporte pas davantage cette obligation. Un projet antérieur, "plus ambitieux", qui comprenait cette obligation, a été bloqué, manifestement pour "ne pas compromettre le TTIP", déclare le député

L'Europe a déjà renoncé à interdire la viande traitée à l'acide lactique

européen chrétien-démocrate Peter Liese.

Les Etats-Unis n'imposent pas aux entreprises opérant sur leur territoire de préciser si des animaux clonés ont été utilisés au cours de la chaîne de production. L'industrie de la viande craignait donc de voir ses coûts augmenter si elle devait se soumettre aux normes européennes.

La pression croissante des Américains a fini par conduire certains commissaires à ne plus soutenir leur projet originel. "Leur lobbying visait le plus haut niveau de la Commission", confie une source très proche du dossier qui souhaite conserver l'anonymat. Cette stratégie a fonctionné. "Deux jours avant de plancher sur le rapport avec les autres commissaires, nous avons appris que même Dacian Cioloș, le commissaire à l'Agriculture [de l'époque], ne soutenait plus le texte. Les Américains l'avaient convaincu.

A ce moment-là, nous avons su que le projet ne passerait pas."

L'Europe a également renoncé à interdire la viande traitée à l'acide lactique – en 2012, avant même le début des premières négociations sur le TTIP. L'acide lactique sert à désinfecter les carcasses et à tuer les salmonelles et autres bactéries. Cette méthode est courante aux Etats-Unis mais controversée en Europe. Pour ses détracteurs, elle permet essentiellement de couvrir un manque d'hygiène dans les abattoirs.

Le Parlement a pourtant renoncé à l'interdire. Le scrutin avait été précédé par une visite de Jean-Luc Demarty, directeur général du commerce extérieur de la Commission européenne, et un avertissement de sa part à la commission parlementaire chargée de la sécurité alimentaire : l'interdiction de l'acide lactique "réduirait considérablement la perspective d'ouvrir des négociations commerciales avec les Etats-Unis".

Demarty a atteint son but. Alors que la majorité des députés étaient favorables à l'interdiction de la viande traitée à l'acide lactique, la tendance s'est inversée après son discours et l'autorisation de cette méthode l'a emporté à une courte majorité. "Avant, je n'avais jamais vu quelqu'un du commerce extérieur s'adresser directement à nous", déclare Bart Staes, député européen des Verts qui était présent. "Si nous avons perdu ce scrutin, c'est clairement à cause de ce discours." Ce que confirme Marietje Schaake. Cette députée européenne libérale-démocrate, qui défend farouchement le traité de libre-échange, nie que le TTIP puisse affaiblir les normes européennes et a écrit sur son blog que le renoncement à l'inter-

dition de l'acide lactique avait permis de "gagner la confiance des Américains". Confrontée à

ces accusations, une porte-parole de la Commission conteste qu'on affaiblisse les normes européennes pour préserver les accords de libre-échange. "Il n'y a aucun lien direct entre la directive sur la qualité du carburant et le Ceta et le TTIP", déclare-t-elle. En ce qui concerne le clonage, il n'y a eu qu'une "discussion entre institutions" d'où il est ressorti qu'il fallait davantage de temps pour étudier "l'effet et la faisabilité de l'option très complexe qu'est la labellisation". Quant à l'acide lactique, la réglementation de fond ne fait pas partie des négociations du TTIP. Ce qui est bien sûr vrai puisque l'interdiction avait déjà été abandonnée avant qu'elles ne démarrent.

Viande clonée. L'affaiblissement de la réglementation sur la viande clonée, l'abandon de l'interdiction de l'acide lactique et le fait que le pétrole issu des sables bitumineux ne soit plus considéré comme néfaste pour le climat montrent l'influence considérable que possèdent ces traités de libre-échange. Et il y a d'autres exemples. Corporate Europe Observatory, une organisation qui dénonce la mondialisation, a récemment démontré que le TTIP retardait l'interdiction par l'Europe d'un grand nombre de perturbateurs endocriniens.

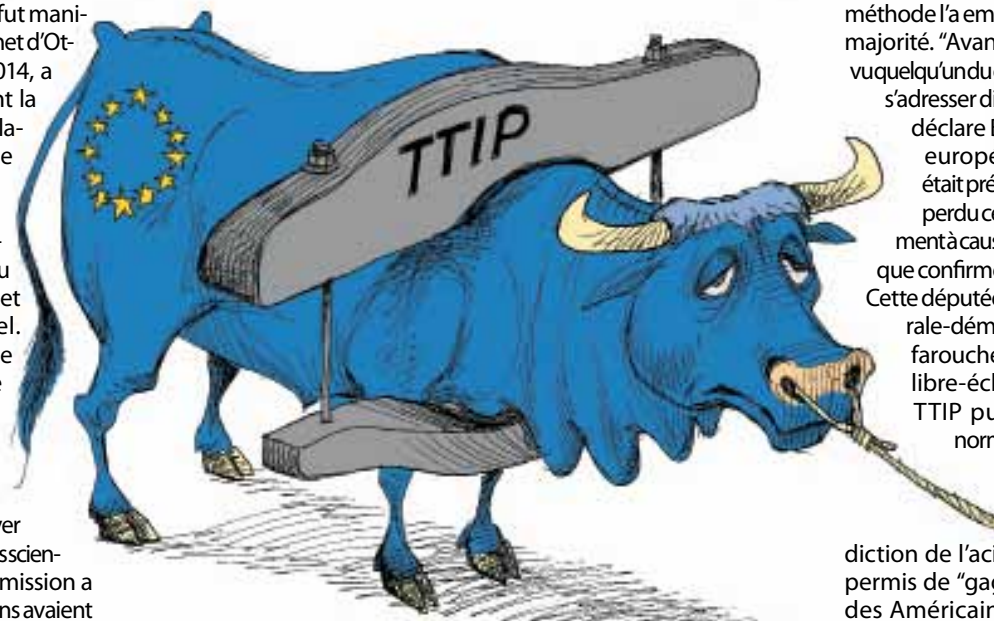
La longueur des négociations met en évidence que les traités commerciaux d'aujourd'hui vont bien au-delà du commerce. Le Ceta et le TTIP provoquent la mise en place de vastes réformes destinées à renforcer les liens de l'Europe avec les Etats-Unis et le Canada. Les négociations se tiennent derrière des portes closes et les informations ne filtrent que très peu. Le message est cependant clair : le coût de ces traités est élevé, pour les hommes comme pour l'environnement.

—Bas van Beek, Sophia Beunder et Jilles Mast*

Publié le 29 mai

* Chercheurs, membres du "Site pour un journalisme authentique" (Platform for Authentic Journalism, PAJ).

CAGLE CARTOONS



Téléchargez gratuitement l'application Courrier international et suivez toute l'actualité internationale où et quand vous le souhaitez.



Recevez toutes nos **rubriques** : Europe, Amérique, Moyen-Orient, Asie, Afrique et nos pages Transversales et 360°



L'actualité en **images** : photos, vidéos et sons de la presse mondiale



Recevez en direct l'information grâce aux **notifications** personnalisées

Trouvez plus de contenus multimedias avec des vidéos de l'actualité mondiale



Disponible sur Google play

Disponible sur App Store

Télécharger à partir du Windows Phone Store