

Climat : le rôle des lobbys industriels sur la sellette

Les négociateurs internationaux réunis à Bonn débattent de la légitimité de la place accordée à ces acteurs

BONN (ALLEMAGNE) - *envoyé spécial*

Bingo, pour Business and Industry NGO, soit, en français, « organisations non gouvernementales des entreprises et de l'industrie ». Avec un tel acronyme, pas étonnant que certaines voix s'interrogent sur le jackpot dont pourraient bénéficier les acteurs économiques présents dans les négociations climatiques ! La question de la présence des lobbys est en tout cas prise très au sérieux par les délégués de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) réunis à Bonn, en Allemagne, en session de travail jusqu'au 18 mai.

Pour la première fois en plus de vingt ans de rencontres multilatérales, les 196 Etats membres de la CCNUCC ont abordé officiellement le sujet lors d'un « atelier » de près de cinq heures, mardi 9 mai. Le vocabulaire sonne important car l'institution onusienne a présenté le rendez-vous comme un échange de vues nullement conclusif. « Nous ne sommes pas là pour négocier quoi que ce soit, mais pour avoir une conversation », a prévenu le président de séance, Tomasz Chruszczow, en ouvrant cette séance dans l'hémicycle du World Convention Center.

Pourtant, c'est bien une négociation qui s'engage, entre des pays et des organisations aux positions contradictoires et aux arguments affûtés. Un résumé de la séance de mardi doit d'ailleurs être transmis aux délégués, vendredi 12 mai, pour orienter la suite des discussions. Issus du sommet de Rio de 1992, les Bingo sont l'une des neuf composantes non étatiques habilitées à prendre place dans les conférences climat, les COP, avec les ONG environnementales, les autorités locales, les peuples indigènes, les ONG de recherche, les syndicats, les organisations féministes et pour le genre, les mouvements de la jeunesse, les agriculteurs. Elles affichent une croissance exponen-



tielle : au nombre de 163 à la COP1 (à Berlin en 1995), ces diverses entités non étatiques étaient plus de 2 000 lors de la COP22 de Marrakech, en novembre 2016.

« Ouvrir toutes les portes »

Si elles n'ont pas le droit de voter les décisions – prérogative réservée aux Etats –, elles jouissent d'un statut d'observateur qui les autorise à prendre la parole en plénière, suivre les débats des groupes de négociations et organiser des événements pendant les COP. « Des centaines d'associations professionnelles ont accès aux négociations sur le climat et un grand nombre d'entre elles sont financées par certains des plus grands pollueurs et climatosceptiques du monde, affirme Tamar Lawrence-Samuel, de l'ONG américaine Corporate Accountability International. Elles

représentent le principal obstacle à la hausse du niveau d'ambition de l'action contre le réchauffement. »

Dans un rapport rendu public le 2 mai, l'ONG basée à Boston dresse le portrait des associations de lobbying qu'elle estime les plus dévoyées. On y trouve la Chambre de commerce américaine, financée par les groupes ExxonMobil, Chevron et Peabody Energy, dont l'une des priorités pour 2017 est d'augmenter la production des énergies fossiles. On y aperçoit aussi le Business Roundtable, représentant les majors du pétrole, qui se déclare favorable aux forages, à l'exploitation minière et à la fracturation hydraulique, activités fortement émettrices de gaz à effet de serre. On y découvre encore le Business Council of Australia, farouche adversaire de la taxe carbone australienne.

Plus de 2 000 Bingo, les ONG portant les intérêts d'entreprises, ont participé à la COP22

« Certaines des compagnies suspectées de polluer l'action politique seront pourvoyeuses des plus grandes et des meilleures solutions [contre le réchauffement planétaire], s'est défendu le représentant de l'Australie durant les débats. Lors de la précédente session de la CCNUCC, en mai 2016, ce pays avait fait pression, entraînant avec lui le

« groupe de l'ombrelle » (coalition dans laquelle l'Australie figure aux côtés des Etats-Unis, du Canada, de la Russie) pour stopper la discussion qui s'amorçait alors sur les conflits d'intérêts.

Fort de l'exemple de l'Organisation mondiale pour la santé, qui, au nom de la défense de la santé publique, a mis fin aux tactiques d'ingérence des industriels du tabac, Corporate Accountability International, soutenu par une coalition hétéroclite autour de l'Equateur, de pays émergents, de la Chine et de l'Inde, invite les négociateurs à emprunter le même chemin et établir un processus transparent pour l'admission des observateurs. Ce système garantirait que les acteurs agissent pour la protection de la planète et non la promotion d'intérêts privés. Quant aux pires pollueurs,

« mettez-les dehors », tranche l'ONG américaine.

« Cette mesure serait contre-productive et rétrograde. Face à l'urgence climatique, on a besoin au contraire d'ouvrir toutes les portes », répond Norine Kennedy de l'organisation United States Council for International Business. Cette responsable du secteur privé réfute les accusations de collusion adressées à certaines Bingo.

« Pas de registre »

« Leur degré d'influence sur les négociations est difficile à évaluer, admet Sébastien Duyck, avocat au Center for International Environmental Law de Genève. Les discussions sont discrètes, il n'existe pas de registre permettant d'identifier les interlocuteurs qui sont intervenus dans telle ou telle réunion. » « L'influence des lobbys ne se construit pas dans les couloirs de la CCNUCC, estime une négociatrice souhaitant rester anonyme. Elle se forge dans les rapports de force que ces industriels imposent en amont, dans leurs pays respectifs. »

L'accord de Paris, conclu lors de la COP21 fin 2015, a renforcé la place de ces groupes de pression sur l'échiquier des négociations. « Puisque les efforts des Etats ne suffiront pas à contenir le réchauffement sous le seuil des 2 °C, le texte de Paris invite les parties à développer un maximum de synergies, analyse Amandine Orsini, professeure de sciences politiques à l'Université Saint-Louis de Bruxelles. Or les acteurs non étatiques sont très bien placés pour jouer ce rôle puisqu'ils fonctionnent en réseau. »

Pour la chercheuse, l'initiative enclenchée à Bonn a peu de chances d'aboutir. Si la CCNUCC réussit à imposer un code de bonne conduite – pari audacieux dans une enceinte où toute décision suppose un consensus des 196 Etats membres – elle risque de « se tirer une balle dans le pied. Qui d'autre que les grands groupes industriels peut financer, à grande échelle, les nouvelles technologies dont les politiques climatiques ont besoin ? »

SIMON ROGER

NUMÉRO SPÉCIAL



Notre-Dame-des-Landes : l'impossible compensation écologique de l'aéroport

Les sénateurs ont analysé l'impact environnemental de quatre grands projets d'infrastructure

Peut-on compenser les atteintes faites à la nature lors d'un grand chantier en protégeant ou en réparant ailleurs ce qui y est détruit ? La question anime sans fin les experts de l'écologie. Cette fois, ce sont les sénateurs qui s'en mêlent. Ils ont formé une commission qui a examiné quatre cas concrets : l'autoroute A65 reliant Pau à Langon (Gironde), la ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux, la réserve d'actifs naturels de Cossure dans la plaine de la Crau (Bouches-du-Rhône) et... le projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (Loire-Atlantique).

Ce dernier dossier n'en finit pas de semer le trouble, jusque dans le rapport que le Sénat a rendu public jeudi 11 mai. Une commission d'enquête de la Chambre haute, mise en place le 29 novembre 2016, s'est penchée sur « la réalité des mesures de compensation des atteintes à la biodiversité engagées sur des grands projets d'infrastructure ». Ce travail établit de fait la quasi-impossibilité de compenser les pertes de terres agricoles et de zones humides là où doit être construit le futur aéroport, au nord de Nantes.

Les membres de cette commission se gardent bien de commenter le bien-fondé de cette infrastructure ni d'ailleurs d'aucun des autres cas étudiés. « Donner un avis a tout simplement été impossible à cause des divisions sur le sujet de Notre-Dame-des-Landes, mais notre but était d'abord de définir des mesures compensatoires plus claires et de préciser le cadre d'application de la loi biodiversité [adoptée le 20 juillet 2016] », explique Ronan Dantec, sénateur écologiste de Loire-Atlantique et rapporteur de la commission.

Coûts sous-évalués

Pour aboutir à un compromis que M. Dantec juge finalement « ambitieux », les membres de la commission ont dû éviter les questions sensibles. Ils avancent trente-cinq propositions, sans s'accorder sur le cas du futur aéroport. Mais pour l'élu, aucun doute n'est permis. La conduite du projet actuel ne répond pas au principe « éviter-réduire-compenser » (ERC), introduit en droit français par la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature. Ce concept a, depuis, notamment été renforcé par la législation européenne sur la question de l'obligation de résul-

tats. Mais, ainsi que le suggère le rapport, il reste à préciser comment l'appliquer et comment encadrer sur le plan juridique le contenu des mesures à prendre.

Ronan Dantec explique que le projet de Notre-Dame-des-Landes et le choix de sa future implantation, arrêté dans les années 1960, ont été décidés « sans prise en compte de la biodiversité ». La phase dite d'évitement – autrement dit l'étude d'alternatives – n'a pas été menée, comme en ont témoigné les représentants des agriculteurs ainsi que les associations d'opposants auditionnés par la commission. L'étape de la réduction des atteintes à la biodiversité n'a pas été mieux respectée.

Enfin, s'agissant de la compensation, elle serait de fait impossible. Les mesures envisagées par l'Etat et le porteur du projet, Aéroport du Grand Ouest, filiale de Vinci, ont été « surévaluées », avance-t-il, et les surfaces nécessaires à la compensation tout autant sous-évaluées. De même que le coût, qui pourrait s'élever « en moyenne de 1 à 2 millions d'euros par an, alors que les maîtres d'ouvrage annoncent 300 000 euros ». Enfin, la réalisation d'une nouvelle ligne ferro-

vinaire Ouest-Bretagne - Pays de la Loire, destinée à améliorer la desserte entre le futur aéroport et les deux régions n'a pas été prise en compte dans la compensation.

Au-delà de ce cas d'espèce, les sénateurs, après plus de soixante-quatre heures d'auditions et des visites sur les quatre sites étudiés, ont retenu plusieurs propositions innovantes. Parmi les plus marquantes, on relève la nécessité de définir dans le code de l'environnement les principes applicables à la mise en œuvre de l'évitement et de la réduction, comme cela existe pour la compensation.

Sont également avancées la prise en compte des atteintes à la biodiversité « ordinaire », comme les oiseaux communs ou les pollinisateurs, dans les processus d'autorisation ; la nécessité d'appliquer aux travaux eux-mêmes le principe ERC, et l'association plus étroite du monde agricole à toutes les étapes de définition et de mise en œuvre de ces mesures. Les sénateurs soulignent, par ailleurs, la nécessité de davantage de transparence dans les coûts. Ceux-ci sont en effet très rarement déterminés avant la réalisation d'un projet lors de la phase d'étude. ■

RÉMI BARROUX