



Résumé analytique

Le commerce et l'investissement doivent être intelligents face au climat

Les flux internationaux de commerce et d'investissement ont joué un rôle moteur essentiel dans la croissance économique en Asie et dans le Pacifique et restent indispensables à la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030. Toutefois, cette croissance économique s'est accompagnée de conséquences sociales et environnementales importantes, notamment une aggravation rapide de la crise climatique. Le présent rapport examine comment des politiques de commerce et d'investissement « intelligentes face au climat » peuvent contribuer à lutter contre les changements climatiques, dans le contexte de la pandémie actuelle de COVID-19.

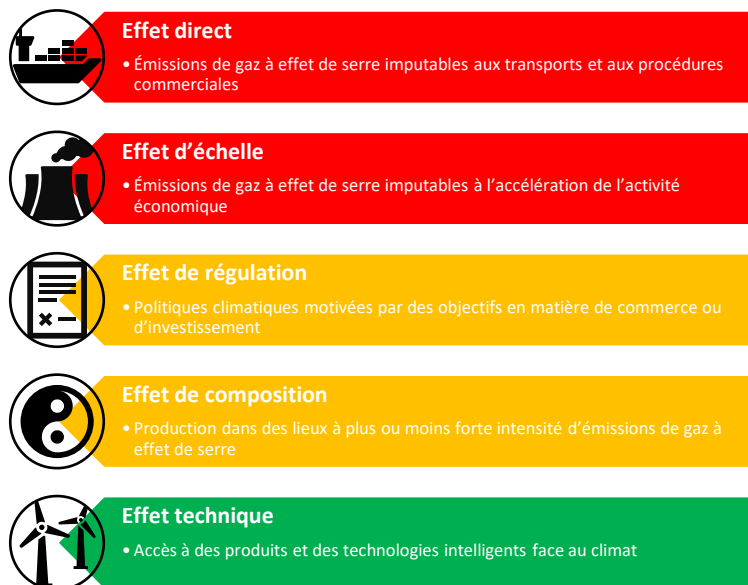
Alors que l'action climatique constitue partie intégrante du Programme 2030 et fait l'objet plus précisément de l'objectif de développement durable no 3, la région Asie-Pacifique a régressé par rapport à cet objectif. Entre 1990 et 2018, les émissions de gaz à effet de serre (GES) se sont accrues de près de 50 % au niveau mondial, mais ont plus que doublé dans la région. Bien que l'Asie-Pacifique soit considérée comme « l'atelier du monde », la principale source de progression des émissions est l'augmentation de la consommation, associée à la hausse du niveau de vie dans les pays en développement. Il n'en reste pas moins que **les économies de la région doivent d'urgence réduire leurs émissions de GES, notamment pour maintenir leur compétitivité commerciale, à l'heure où l'imposition de taxes sur le carbone aux frontières paraît de plus en plus probable.**

Des politiques de commerce et d'investissement « intelligentes face au climat » sont définies comme l'ensemble des réglementations gouvernementales visant à réduire ou à limiter les émissions nettes de GES qui peuvent avoir une incidence sur le commerce extérieur et les investissements internationaux. La suppression des subventions aux combustibles fossiles et la mise en place de mécanismes de tarification du carbone figurent parmi les principales politiques qui internalisent les coûts environnementaux des émissions de GES. Les autres politiques de commerce et d'investissement « intelligentes face au climat » visent notamment à libéraliser le commerce des biens et services environnementaux, à régler les questions relatives aux inefficiences du commerce transfrontalier, aux normes d'émissions pour les importations et aux mesures non tarifaires et à éliminer les subventions inutiles.

La relation entre le commerce et l'investissement et les changements climatiques est complexe. Si les transports et l'accélération de l'activité économique liée aux échanges tendent à accroître les émissions de GES, le commerce joue également un rôle déterminant dans la diffusion des technologies nécessaires à des économies « vertes » et à la réduction des émissions. Certaines relations de cause à effet sont moins évidentes. Les produits dans la fabrication desquels un pays se spécialise peuvent également influencer sur ses émissions globales. Cette incidence peut être positive du point de vue de

l'action en faveur du climat si un pays doté d'un système énergétique plus vert fabrique des produits plus énergivores, mais elle peut aussi être négative si un pays cherche à fabriquer des produits similaires d'une manière moins respectueuse de l'environnement.

Effets du commerce et de l'investissement sur les émissions de gaz à effet de serre



Dans quelle mesure le commerce et l'investissement sont-ils intelligents face au climat dans la région Asie-Pacifique ?

Selon les recherches de la CESAP, toutes les économies de la région ont une marge de manœuvre importante pour rendre leur échanges et leurs investissements plus respectueux du climat. **Les obstacles au commerce des biens environnementaux sont plus fréquents que les obstacles au commerce des combustibles fossiles à forte intensité de carbone.** Dans 16 des 26 économies examinées, les droits de douane moyens appliqués aux combustibles fossiles à forte intensité de carbone semblent être inférieurs à ceux appliqués aux biens environnementaux. À quelques exceptions notables près (Japon, Kirghizistan, République démocratique populaire lao, Philippines et Népal), 21 des 26 économies examinées appliquent davantage de mesures non tarifaires non techniques aux importations de biens environnementaux qu'à celles de combustibles fossiles très carbonés.

Plus inquiétant, **les économies d'Asie-Pacifique ont enregistré en moyenne une augmentation de la part des combustibles fossiles à forte intensité de carbone dans leurs échanges depuis 2015.** Des subventions inutiles et régressives à ces combustibles continuent de contribuer aux émissions de GES dans la région. Leur suppression en temps utile - et surtout leur remplacement - par des politiques de soutien plus ciblées, pourrait libérer des financements indispensables aux politiques sociales et environnementales, en plus de favoriser la réduction des émissions.

Les progrès vers un environnement propice à des investissements intelligents face au climat ont été inégaux. **Dans plus de la moitié des économies de la région, la part du charbon dans la production**

d'électricité a progressé depuis 2015. La région Asie-Pacifique entre pour 75 % dans la capacité mondiale de production d'électricité à partir du charbon. Cependant, dans de nombreuses économies de la région, les énergies renouvelables occupent une place importante dans la production d'électricité et leur part a augmenté depuis 2015. D'après certains rapports, la demande d'électricité produite à partir de combustibles fossiles a atteint un pic au niveau mondial et il est désormais plus rentable d'investir dans l'énergie verte.

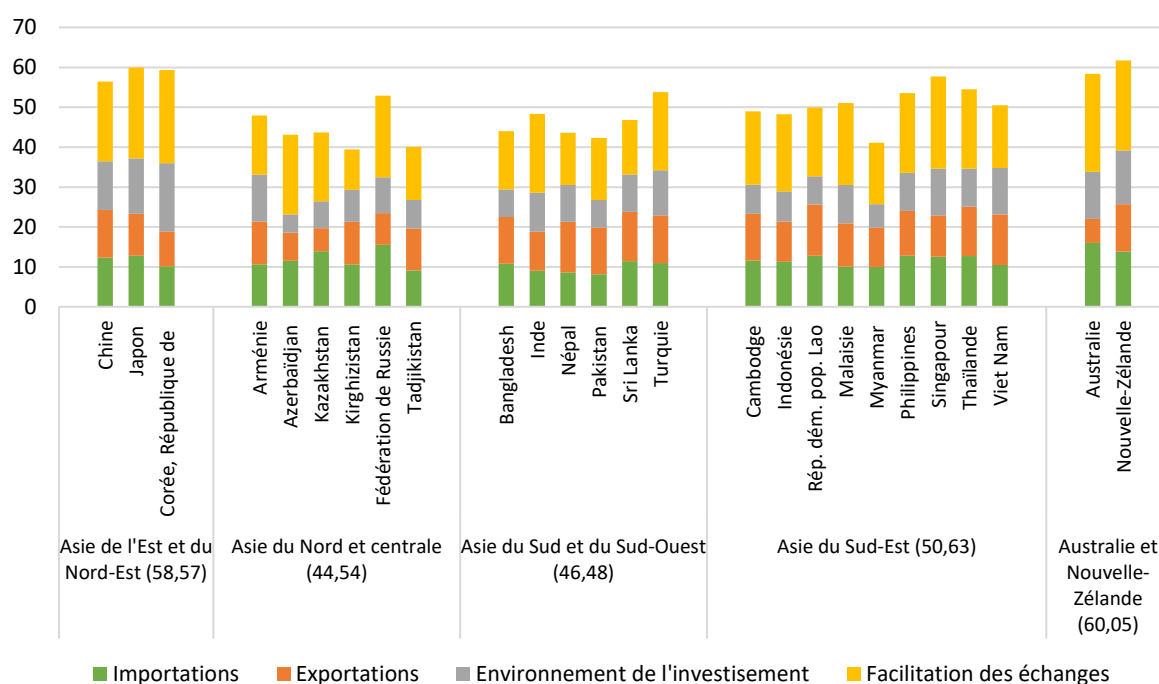
Alors que beaucoup de pays de la région ont fixé des normes d'émissions obligatoires pour les importations de véhicules, mis en place des système d'étiquetage énergétique et interdit le commerce des chlorofluorocarbones (qui sont de puissants gaz à effet de serre), un plus grand nombre encore devraient envisager de faire de même et également de prendre des mesures supplémentaires pour lutter contre le commerce de bois illégal (qui contribue à la déforestation). Rendre obligatoires des procédés de production respectueux du climat pourrait aller à l'encontre des principes de non-discrimination que prône l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Dans ce cas, les gouvernements peuvent encourager l'éco-étiquetage volontaire au lieu d'imposer des mesures non tarifaires.

Du côté positif, les analyses de la CESAP montrent que des progrès constants ont été réalisés en matière de facilitation des échanges dans la région Asie-Pacifique. La transparence et l'efficacité des procédures commerciales se sont nettement améliorées depuis 2015 et les dernières données de l'Enquête mondiale des Nations Unies sur la facilitation du commerce numérique et durable confirment que la région a continué à progresser entre 2019 et 2021. Même s'il reste encore beaucoup à faire, le commerce transfrontalier sans papier - l'échange électronique de données et la reconnaissance juridique de ces données et des documents liés au commerce transfrontalier – s'est développé. Cette évolution peut être attribuée en partie à la pandémie de COVID-19 et aux exigences de distanciation physique qui en découlent.

Entreprises et investissements intelligents face au climat

Les engagements pris par plusieurs pays de la région en matière de climat doivent être étayés par des politiques et des mesures visant à favoriser la transformation vers des activités économiques à plus faibles émissions de carbone, y compris dans le secteur privé. Une telle transformation faciliterait un essor des investissements, notamment dans les énergies propres et les mesures d'efficacité énergétique dans les secteurs de l'industrie, du bâtiment et des transports. Ces investissements, à leur tour, entraîneraient un changement structurel au cours duquel les emplois dans les anciens secteurs industriels seraient remplacés par des emplois dans les nouveaux secteurs. **Selon des estimations récentes, 16 millions de nouveaux emplois seraient créés dans les secteurs de l'énergie propre, de l'efficacité énergétique, de l'ingénierie, de la fabrication et de la construction, qui compenseraient largement la perte estimée de cinq millions d'emplois due à la réduction des effectifs dans les secteurs en perte de vitesse.**

Niveaux de l'indice du commerce et de l'investissement intelligents face au climat, par sous-région, 2019



Source : Indice de la CESAP pour le commerce et l'investissement intelligents face au climat (SMARTII).

Si les politiques gouvernementales, telles que la tarification du carbone et les normes de performance énergétique, sont essentielles pour mener à bien cette transformation, des mesures ambitieuses de la part des entreprises sont également nécessaires pour progresser à l'échelle et au rythme requis. Pour intégrer les considérations climatiques dans leurs décisions, les entreprises peuvent adopter des prix internes du carbone, publier des rapports sur la durabilité transparents, divulguer le niveau de leurs émissions et s'engager à atteindre des objectifs de réduction des émissions compatibles avec le maintien du réchauffement climatique à 1,5°C. Il convient de noter que les initiatives du secteur privé en la matière se multiplient dans la région, notamment en ce qui concerne la publication d'informations sur la durabilité, en partant toutefois d'un niveau très bas.

En outre, à mesure que le monde évolue vers une économie zéro émission nette, **le secteur financier devra favoriser cette transformation en veillant à ce que les facteurs climatiques et environnementaux soient pleinement intégrés dans les décisions financières.** Seules 25 % des 332 institutions financières interrogées divulguent les émissions de leurs portefeuilles et moins de la moitié d'entre elles s'emploient à aligner ces émissions pour se situer bien en deçà d'une trajectoire de 2°C. Cependant, le mouvement zéro émission nette prend de l'ampleur grâce à des initiatives telles que les Principes pour une banque responsable et l'initiative des Nations Unies « Net-Zero Asset Owner Alliance », qui ont tous deux vu le jour ces deux dernières années. De plus en plus d'acteurs du secteur financier - gouvernements, banques multilatérales de développement et entités du secteur

privé - ont fait part ces dernières années de leur intention de ne plus financer le charbon et les autres combustibles fossiles.

Les accords commerciaux régionaux : des outils pour promouvoir un commerce intelligent face au climat

Les accords commerciaux régionaux peuvent contribuer à la lutte contre les changements climatiques. Le nombre de ces accords impliquant des pays de la région Asie-Pacifique a augmenté rapidement : en décembre 2020 plus de 200 avaient été signés ou étaient entrés en vigueur et 95 autres étaient en cours de négociation. Ces accords vont généralement au-delà des engagements pris dans le cadre des accords de l'OMC, ce qui renforce leur utilité dans la gestion des questions environnementales, y compris les changements climatiques. **Au fil du temps, on a constaté une tendance générale à inclure un plus grand nombre de dispositions environnementales dans les accords commerciaux régionaux, en élargissant leur champ d'application et en les rendant plus contraignantes.**

La grande majorité (85 %) des accords commerciaux régionaux signés après 2005 par au moins une économie de la région Asie-Pacifique contiennent une ou plusieurs dispositions relatives au climat.

Les accords comportant le plus d'articles concernant le climat et incluant une économie de l'Asie-Pacifique lient le plus souvent l'Union européenne, la République de Corée et le Japon. Si les données empiriques montrant l'incidence des dispositions environnementales figurant dans les accords commerciaux régionaux sont peu nombreuses, elles conduisent néanmoins à penser que ces dispositions ne réduisent pas sensiblement les exportations des pays en développement, mais qu'elles favorisent bien les « exportations vertes ».

Les dispositions relatives au climat varient considérablement d'un accord à l'autre et sont généralement des déclarations d'intention ou de coopération, avec peu d'engagements concrets et contraignants. **Dans la région Asie-Pacifique, les accords commerciaux régionaux appellent principalement à l'action climatique (34 %) ou encouragent les biens, services et technologies environnementaux (27 %). Très peu font référence aux subventions aux combustibles fossiles ou aux marchés du carbone.** Les deux nouveaux accords commerciaux méga-régionaux, le Partenariat économique global régional et l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste, varient sensiblement en termes de niveau d'ambition dans ce domaine. Le premier ne traite pratiquement pas de l'environnement ou des changements climatiques, alors que le second, en revanche, contient des dispositions exigeant des parties qu'elles appliquent effectivement les lois nationales sur l'environnement et interdisent l'assouplissement de ces lois pour encourager le commerce et l'investissement.

À l'avenir, les pays pourraient utiliser les accords commerciaux régionaux pour atteindre des objectifs climatiques en y incluant des dispositions concernant les marchés publics respectueux du climat, les marchés du carbone et un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières ainsi que la limitation des combustibles fossiles. **Pour être efficaces, les dispositions relatives au climat devraient intégrer des**

engagements plus précis, mesurables et contraignants. Les accords commerciaux régionaux devraient également prévoir des mécanismes crédibles pour l'application de ces dispositions. En outre, l'inclusion dans ces accords d'engagements de réduction des obstacles tarifaires et non tarifaires aux échanges de biens et services environnementaux et d'engagements contraignants sur la réduction des subventions préjudiciables pour l'environnement, y compris les subventions aux combustibles fossiles, serait un bon point de départ.

La facilitation des échanges et les transports intelligents face au climat

Le lien entre la facilitation des échanges et les changements climatiques n'est pas bien appréhendé. Les accords multilatéraux et régionaux de facilitation des échanges ne cherchent pas à tirer parti des synergies potentielles avec les efforts en matière de changements climatiques. **La facilitation des échanges - en plus de stimuler le commerce international - peut également contribuer à atténuer les incidences négatives sur le climat en réduisant l'intensité carbone des transactions commerciales.** Le commerce électronique et la pandémie de COVID-19 ayant entraîné une croissance explosive des expéditions de petits colis au niveau international, la réduction des émissions de carbone associées aux procédures commerciales est désormais encore plus importante.

D'après les données disponibles, **les solutions numériques à la facilitation des échanges, telle que les systèmes douaniers automatisés et le commerce sans papier, peuvent contribuer à réduire les émissions de dioxyde de carbone (CO2).** Par exemple, le guichet unique électronique du Vanuatu a permis de réduire les émissions de CO2 de 5 827 kg en éliminant l'utilisation de papiers dans deux procédures commerciales. Les portails d'information commerciale se sont également révélés être un outil efficace pour réduire la consommation d'énergie, car ils améliorent la transparence et permettent aux opérateurs économiques d'accéder plus facilement aux données nécessaires pour satisfaire aux formalités administratives commerciales.

En plus de réduire les coûts de l'approvisionnement en biens à forte intensité d'émission auprès de producteurs ayant une moindre empreinte carbone, la facilitation des échanges peut également favoriser le commerce de biens environnementaux, essentiels pour lutter contre les changements climatiques. Le rôle crucial de la facilitation des échanges dans la circulation des biens essentiels est apparu clairement aux premiers stades de la pandémie de COVID-19, lorsque les pays ont fait assaut d'imagination pour simplifier les procédures d'importation et d'exportation d'équipements de protection individuelle. **Les mesures de facilitation mises en place pour les biens essentiels pendant la pandémie peuvent être étendues aux biens environnementaux pour faire face à la crise climatique.**

Gros consommateurs de carburant, les transports représentent généralement la plus grande partie des émissions associées à une transaction commerciale donnée.¹ Le transport de marchandises a

¹ Comme cela est souligné tout au long du rapport, les émissions du transport international ne représentent qu'une partie de l'empreinte carbone du commerce mondial. Les méthodes de production, de stockage et d'élimination doivent aussi être prises en considération pour déterminer l'empreinte carbone des marchandises échangées.

contribué à environ 6 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre en moyenne au cours de la dernière décennie, le transport routier en représentant la part la plus importante. Les réductions des émissions du secteur des transports sont entrées pour plus de la moitié dans la baisse historique des émissions mondiales de CO₂ liées à l'énergie au cours de la première année de la crise de la COVID-19 en 2020 (-5,8 %).

La réglementation des émissions du secteur des transports est de plus en plus stricte et la transition vers des transports intelligents face au climat implique des changements importants dans les opérations de transport. La réduction des émissions y est particulièrement difficile car il s'agit du secteur d'utilisation finale le moins diversifié, la demande mondiale de transport ne cesse de croître et le remplacement des carburants à base de pétrole se heurte à des limites techniques. Le cadre habilitier-éviter-remplacer-améliorer (Enable-Avoid-Shift-Improve ou EASI) décrit au chapitre V du présent rapport peut aider à mettre en évidence les options d'atténuation lors de la conception des mesures intéressant les transports.

Face à la crise de la COVID-19, la numérisation des réseaux de transport est devenue une priorité dans le programme d'élaboration des politiques de la région Asie-Pacifique, offrant d'importantes possibilités de réduction des émissions et de renforcement de la résilience des échanges. Par exemple, dans les lignes directrices de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est pour la reprise régionale, les solutions numériques et intelligentes sont considérées comme prioritaires pour passer à des transports durables. **Les approches régionales jouent un rôle important dans le passage à des systèmes de transport plus durables et plus résilients et dans la promotion de la numérisation** pour remédier aux problèmes d'interopérabilité et réduire les coûts supplémentaires et les menaces découlant de normes techniques et opérationnelles divergentes.

L'incidence du passage à des échanges et des investissements intelligents face au climat

La lutte contre les changements climatiques, notamment grâce à des échanges commerciaux et des investissements intelligents face au climat, a un coût important. Cependant, selon les estimations, le coût de l'inaction est bien supérieur et pourrait atteindre 792 000 milliards de dollars d'ici à 2100 si les objectifs de l'Accord de Paris n'étaient pas réalisés. **Réduire les subventions aux combustibles fossiles afin de créer des conditions équitables pour le commerce et l'investissement dans des énergies plus propres permet de faire baisser les émissions mondiales de 3,2 %, soit un recul bien plus important que celui obtenu avec les systèmes actuels de tarification du carbone.** Comme le PIB réel ne diminue pas lorsque les subventions sont supprimées, l'élimination des subventions mondiales est une situation doublement gagnante, des gains de bien-être économique accompagnant les réductions des émissions. La diminution des subventions aux combustibles fossiles ferait grimper le PIB réel dans toutes les sous-régions de la région Asie-Pacifique, à l'exception de l'Asie du Nord et de l'Asie centrale, qui dépendent fortement de la production et des exportations de combustibles fossiles.

La modélisation de l'impact des systèmes actuels de tarification du carbone fait apparaître que ces systèmes diminuent le PIB mondial de 46 milliards de dollars, tout en ne réduisant les émissions de GES que de 2,18 %. Près de la moitié de l'impact sur les émissions est due à des systèmes mis en place dans la région de l'Union européenne+. Les réductions des émissions les plus importantes dans la région Asie-Pacifique ont été enregistrées en Asie de l'Est et du Nord-Est, où plusieurs pays ont établi des systèmes nationaux de tarification du carbone. Toutes les sous-régions ont bénéficié d'une augmentation des investissements grâce aux systèmes de tarification du carbone existants.

L'incidence limitée de ces systèmes sur les émissions s'explique par la faible ampleur de leur mise en œuvre. **En juin 2021, environ 21,5 % des émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial - et seulement 7,8 % des émissions en Asie et dans le Pacifique - étaient couvertes par des initiatives d'une forme ou l'autre de tarification du carbone, avec un prix moyen mondial estimé à 2 dollars par tonne de CO₂.** Les prix du carbone des systèmes existants vont de 1 à 100 dollars et les systèmes varient également beaucoup pour ce qui est de la couverture des émissions. Par exemple, le système déployé par le Japon couvre plus de 75 % des émissions totales, alors que les systèmes existants au niveau des États aux États-Unis ne couvrent que 5 % des émissions du pays.

Une conséquence éventuelle de la mise en œuvre de politiques de tarification du carbone dans un pays ou une région est le transfert d'émissions de carbone, qui se produit lorsque des activités de production à haut niveau d'émissions se déplacent vers des économies aux politiques moins strictes. Les gouvernements de certains pays, notamment de l'Union européenne,² étudient ou proposent l'introduction d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF), qui vise également à répondre aux préoccupations des producteurs dont la compétitivité est érodée par la tarification du carbone lorsque les concurrents ne sont pas taxés de la même manière. Les systèmes de tarification du carbone de l'UE+ contribuent à une réduction de 360 tonnes de CO₂, alors que le transfert des émissions de carbone qui en résultent représentent environ 12 % de cette quantité.

Les économies d'Asie et du Pacifique ayant mis en place des systèmes de tarification du carbone font état d'augmentations relativement faibles des émissions imputables aux systèmes de tarification existants de l'Union européenne+. En outre, les résultats de la modélisation montrent que les mécanismes d'ajustement carbone aux frontières sont efficaces pour endiguer les fuites de carbone. L'augmentation des émissions dans les pays les moins avancés qui ne devraient être assujettis au mécanisme d'ajustement carbone de l'UE+ représente moins d'une demi-tonne de CO₂.

Un système mondial de tarification du carbone rendrait inutiles les mécanismes d'ajustement carbone. La fixation d'un prix mondial du carbone permettrait de réduire les émissions de manière beaucoup plus efficace pour un coût économique beaucoup plus faible que la fixation unilatérale de

² Dans son programme de juillet 2021 destiné à appuyer les objectifs climatiques, l'Union européenne propose un mécanisme d'ajustement carbone pour réduire les fuites de carbone en mettant au même niveau le prix du carbone pour les produits nationaux et les produits importés dans les principaux secteurs. Il s'agit d'une forme d'ajustement de la tarification aux frontières visant à renforcer les mesures d'atténuation qui est compatible avec les règles de l'OMC. (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3661)

prix du carbone dans une myriade de systèmes sans lien entre eux. L'imposition d'un prix mondial du carbone de 10 dollars seulement permettrait de réduire les émissions dans la région Asie-Pacifique de manière beaucoup plus significative que les systèmes unilatéraux et régionaux existants et pour un coût de 0,07 % du PIB réel. Il n'en reste pas moins qu'**un prix mondial du carbone supérieur à 50 dollars et couvrant plus de la moitié des émissions mondiales serait nécessaire pour maintenir le réchauffement climatique au-dessous de 2°C, ce qui souligne la nécessité d'exploiter toutes les stratégies possibles pour réduire les émissions.**

La tarification du carbone et la suppression des subventions aux combustibles fossiles auront une plus grande incidence sur les économies qui dépendent largement de ces combustibles et sur les secteurs manufacturiers ayant une forte empreinte carbone. On peut s'attendre à des effets négatifs marqués sur l'emploi dans les secteurs à forte intensité de carbone, ce qui montre la nécessité de renforcer les filets de sécurité sociale et la coopération multilatérale pour faire en sorte que « personne ne soit laissé de côté ».

Conclusion et recommandations

Il est urgent d'agir pour lutter contre la crise climatique. **Les considérations d'intelligence climatique doivent peser sur les activités et les décisions de tous les acteurs et elles commencent à le faire, notamment dans les domaines du commerce et de l'investissement.** Les politiques climatiques mises en œuvre en dehors de la région auront également une incidence sur les économies de l'Asie et du Pacifique. Il est recommandé aux pays d'adopter une approche proactive pour se préparer à ce nouvel environnement de marché, en s'appuyant sur la coopération régionale et multilatérale. Les recommandations d'action concrètes qui sont examinées tout au long du rapport et que les pays peuvent prendre en considération sont les suivantes :

- a) **Libéraliser le commerce des biens et services intelligents face au climat et autres biens et services environnementaux.** Cette libéralisation peut intervenir de manière unilatérale ou dans le cadre d'initiatives régionales ou multilatérales.
- b) **Supprimer progressivement les subventions aux combustibles fossiles.** Il importe de noter que, pour aboutir, le processus de suppression progressive doit garantir que les segments les plus vulnérables de la société dépendant de ces subventions soient aidés d'une autre manière.
- c) **Adopter des mesures non tarifaires intelligentes face au climat et encourager l'éco-étiquetage volontaire.** Parmi ces mesures peuvent notamment figurer, entre autres, des prescriptions relatives à la performance énergétique, aux émissions automobiles et à la certification de l'approvisionnement légal et durable en bois. En outre, les gouvernements peuvent souhaiter encourager l'adoption de normes de durabilité volontaires pertinentes, telles que l'éco-étiquetage des biens et des produits alimentaires à forte empreinte carbone.

- d) **Encourager les investissements intelligents sur le plan climatique et les initiatives du secteur privé.** Les gouvernements peuvent jouer un rôle important de catalyseur et montrer l'exemple en demandant aux organismes d'investissement sous leur contrôle de réorienter leurs fonds vers des technologies plus propres. Ils peuvent également encourager les autres investisseurs ainsi que les entreprises des secteurs à forte intensité d'émissions à présenter davantage de rapports sur la durabilité.
- e) **Accélérer les solutions numériques de facilitation des échanges.** La rationalisation des procédures commerciales réduit les coûts commerciaux, rend le commerce plus inclusif et diminue considérablement les émissions de CO2 associées à une transaction commerciale donnée. Les gouvernements peuvent accélérer leurs efforts de numérisation du commerce, notamment en adhérant à l'Accord-cadre sur la facilitation du commerce transfrontière sans papier en Asie et dans le Pacifique.
- f) **Passer à des transports intelligents face au climat.** La numérisation des opérations de transport est également très prometteuse pour réduire les émissions en optimisant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes. La coopération régionale est importante pour assurer que de nouvelles politiques et réglementations sont mises en place pour soutenir la transition vers des systèmes de transport international plus respectueux du climat.
- g) **Intégrer des considérations climatiques dans les accords commerciaux régionaux.** Les gouvernements des pays de la région devraient étudier comment intégrer dans les accords commerciaux régionaux des dispositions précises, reproductibles et applicables sur l'environnement et le climat, qui contribuent à atténuer les effets négatifs du commerce sur les changements climatiques et à stimuler les effets positifs. Ces accords pourraient comporter des dispositions reprenant la plupart des recommandations mentionnées ci-dessus, notamment des engagements contraignants sur les subventions aux combustibles fossiles et des mesures de facilitation des échanges pour les biens environnementaux.
- h) **Se préparer à la tarification du carbone et à un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières.** Les systèmes unilatéraux ou régionaux de tarification du carbone peuvent aider les économies de la région à se préparer à d'éventuels mécanismes d'ajustement carbone. Les instruments de tarification du carbone peuvent également jouer un rôle important dans les plans de relance post-COVID-19, contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la génération de recettes très nécessaires. Les recettes des mécanismes de tarification du carbone devraient être utilisées pour financer la croissance verte et l'économie circulaire ainsi que l'aide aux personnes les plus touchées par ces mécanismes.