

Le commerce et l'environnement en Amérique du Nord

23 avril/ Tempe (Arizona) **08**

Compte rendu du Quatrième Symposium nord-américain sur
l'évaluation des effets environnementaux du commerce :
les services et l'environnement

Commission de coopération environnementale



AVERTISSEMENT

Le présent compte rendu contient le résumé des rapports de recherche établis en vue du *Quatrième Symposium nord-américain sur l'évaluation des effets environnementaux du commerce : les services et l'environnement*, parrainé par le Secrétariat de la CCE. Les opinions et les vues exprimées de même que tout autre renseignement fourni dans le présent document sont ceux des auteurs, des critiques et des rapporteurs et ne reflètent pas nécessairement les vues de la CCE ou des gouvernements du Canada, du Mexique ou des États-Unis.

Note sur le contenu du rapport

Le présent compte rendu contient le résumé des séances du symposium tel qu'il a été établi par les critiques et les rapporteurs. On peut consulter le texte intégral des dix documents de recherche, dans leur langue originale, sur le site Web de la CCE. D'autres renseignements indiqués ci-dessous se trouvent également sur le site Web de la CCE, à l'adresse <cec.org/symposium>.

- **Membres du Groupe consultatif**
- **Résumés des documents de recherche dans les trois langues**
- **Liste des participants**
- **Programme final**
- **Invitation à présenter des communications**
- **Revue de la documentation (disponible en anglais seulement)**
- **Document d'information — Évaluation des effets environnementaux de l'ALÉNA : Enseignements tirés des précédents symposiums de la CCE sur les liens entre l'environnement et le commerce**
- **Document d'information — Positionner les travaux de la CCE sur l'évaluation des liens entre le commerce et l'environnement au cours de la prochaine décennie : Table ronde de spécialistes**
- **Cadre d'analyse pour l'évaluation des répercussions environnementales de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA)**

Table des matières

Séance d'ouverture	5
Discours liminaire	6
Mise en contexte	8
Séance 1 : L'ALÉNA et la libéralisation du commerce des services : le Mexique	10
Séance 2A : La libéralisation du commerce et le secteur agroalimentaire	13
Séance 2B : L'ALÉNA et le secteur du tourisme au Mexique	17
Séance 3A : L'ALÉNA et le secteur du transport	21
Séance 3B : L'ALÉNA et les services environnementaux	26
Synthèse	32
Observations finales	39

Compte rendu

Séance d'ouverture

M. José Carlos Fernández Ugalde, gestionnaire du programme de la CCE relatif aux liens entre l'environnement et le commerce, souhaite la bienvenue aux participants. Il invite ensuite le directeur du *North American Center for Transborder Studies* (Centre nord-américain des études transfrontalières) de l'Arizona State University, l'hôte local, à faire des observations préliminaires.

Rick Van Schoik souhaite la bienvenue aux participants à l'Arizona State University. Il indique que les défis représentés par l'écologisation de l'Amérique du Nord dépassent peut-être nos capacités pour l'instant, mais pas notre volonté, et que l'université a acheté 1 500 \$ de crédits compensatoires dans le cadre de son engagement à réduire ses émissions de gaz à effet de serre.

Les représentants des ministères du Commerce des trois pays sont ensuite invités à faire des observations préliminaires.

M^{me} Rachel McCormik (Canada) se dit enchantée d'être présente et de rencontrer ses collègues qui ont assisté aux symposiums précédents. Elle croit que ces symposiums ont démontré leur force à titre de forums rassembleurs. Les services continueront d'être un important aspect des échanges commerciaux en Amérique du Nord. Puisque les transports liés au commerce ont considérablement augmenté au cours des 15 dernières années et qu'il existe un lien clair entre l'environnement et le commerce, le Canada retire des avantages de ces discussions, car leurs résultats contribueront à éclairer les évaluations environnementales *ex ante* des accords de libre-échange futurs. Elle signale l'importance de la session du Comité consultatif public mixte (CCPM) prévue pour le lendemain, qui constituera une occasion d'entendre des avis sur les moyens de tirer profit de l'expérience de ces tribunes. Elle remercie ensuite les organisateurs et les participants pour leur présence.

M. Héctor Márquez (Mexique) commence par faire une observation personnelle : il indique qu'il était étudiant à cette université il y a 25 ans et qu'il y revient aujourd'hui pour la première fois. Il affirme que la CCE a effectué des travaux extraordinaires. Il y a 15 ans, l'environnement et le commerce étaient considérés comme conflictuels. La CCE a continué à approfondir une relation positive. Les temps ont changé et la CCE a joué un rôle important en commandant des études qui ont montré que les considérations relatives à l'environnement n'entrent pas en conflit avec les échanges commerciaux. En tant que hauts responsables du commerce, nous devons admettre que le dossier des échanges commerciaux a pris du retard et que nous avons un rattrapage à faire par rapport au dossier de l'environnement. Le temps est venu de faire ce rattrapage. Les questions

étudiées dans le cadre du symposium nous aideront à prêter notre appui à l'évolution du programme d'action de la CCE. Les ressources disponibles au Mexique sont prêtes à apporter leur concours.

M. Mark Linscott (États-Unis) remercie lui aussi les organisateurs. Le résumé du symposium de 2005 indique que les rencontres de ce genre sont vraiment uniques, en ce sens qu'elles rassemblent un large éventail de groupes intéressés et de chercheurs afin qu'ils examinent les répercussions environnementales associées à l'ALÉNA d'une façon sobre, équilibrée, stimulante et inclusive. Il existe maintenant une documentation qui comprend une cinquantaine de documents de recherche produits dans le cadre de ces symposiums. Le thème du commerce et des services est complexe et fascinant. Enfin, de son point de vue de haut responsable du commerce, il assure aux participants que ce processus est à même d'influencer l'action future des trois États parties à l'ALÉNA et de la CCE.

M. Felipe Adrián Vázquez Gálvez, directeur exécutif de la CCE, remercie l'hôte et les organisateurs. Il réitère qu'il s'agit d'une époque stimulante pour la CCE. Le monde entier change autour de nous. Les gouvernements et la société nord-américaine exigent qu'il y ait coopération et transparence, et veulent savoir comment la CCE contribue à une compétitivité commerciale qui ne porte pas atteinte à la sécurité. Le nouveau plan stratégique de la CCE pour 2010 à 2015 traitera de ces questions. Nous entrons dans une nouvelle phase de coopération environnementale en Amérique du Nord. Au cours des discussions d'hier, nous avons appris les formidables possibilités de coopération que recèle l'écologisation des couloirs commerciaux. Aujourd'hui, nous allons nous pencher sur les services, et en juin, lors d'une réunion à venir du CCPM, nous allons parler des défis environnementaux mondiaux. En conclusion, il indique qu'il appartient à tous de faire en sorte que les discussions futures entre les ministres soient axées sur la détermination des priorités, des possibilités et des défis pour la CCE.

Discours liminaire

M. Jeffrey J. Schott, agrégé supérieur de recherches au *Peterson Institute for International Economics* (Institut Peterson d'économie internationale), présente une vue d'ensemble et crée des liens entre les discussions. Il est fébrile à l'idée de revivre le débat sur l'ALÉNA, souvent mal informé, dans le contexte des actuelles élections primaires présidentielles. L'ALÉNA continue de servir de paratonnerre pour les préoccupations suscitées par les effets de la mondialisation sur les échanges et sur l'environnement. La rhétorique anti-ALÉNA gagne en vigueur lorsque l'économie faiblit.

Les critiques au sujet de l'ALÉNA, cependant, ne sont pas entièrement dépourvues de mérite. Il est vrai que l'intégration économique crée des gagnants et des perdants. L'ALÉNA n'a pas été conçu pour guérir tous les maux de la société, qu'il s'agisse de l'immigration illégale, du trafic de drogue ou des disparités croissantes sur le plan des revenus. Même si une grande

partie du débat actuel aux États-Unis est axée sur la création d'emplois, les répercussions de l'ALÉNA sur l'environnement constituent un sujet de préoccupation continu qui gagne de plus en plus en importance.

M. Schott livre certaines réflexions sur le bilan environnemental de l'ALÉNA jusqu'à présent et sur les défis que l'avenir nous réserve. Il passe en revue les origines de l'Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement (ANACDE) à titre d'accord destiné à « améliorer » l'ALÉNA, ainsi que les critiques récurrentes concernant son manque de pouvoirs en matière d'application des lois. L'accord parallèle n'a pas été conçu avec suffisamment de résolution pour pouvoir s'attaquer à des problèmes qui se sont développés sur des décennies. Il a cependant accordé une attention additionnelle, de même qu'une petite quantité de nouvelles ressources, aux problèmes environnementaux. Les craintes d'harmonisation à la baisse des normes et de l'application des lois ne se sont pas concrétisées. Mais il est très difficile de quantifier dans quelle mesure l'intensification des échanges commerciaux a contribué à l'aggravation de problèmes environnementaux tels que la pénurie d'eau douce et la charge de pollution. L'ALÉNA a un mandat limité et il y a un décalage entre l'ampleur des problèmes environnementaux de la région et les ressources disponibles pour les atténuer. Un pacte commercial ne peut pas inverser des décennies de dégradation environnementale. La CCE ne s'est pas vu accorder un soutien adéquat par les gouvernements des pays signataires de l'ALÉNA. Elle fonctionne avec un budget dérisoire.

La CCE pourrait centrer davantage son attention sur les zones où l'état de l'environnement est inférieur aux normes, en fournissant une meilleure information sur l'état de l'environnement; en outre, une meilleure évaluation des investissements environnementaux nécessaires pourrait éclairer davantage les responsables de l'élaboration des politiques dans les trois pays. La CCE pourrait se concentrer sur l'objectif de devenir une ressource en matière de statistiques environnementales nord-américaines. Certains progrès ont été accomplis à cet égard, mais le rythme est extrêmement lent. En outre, la CCE pourrait publier annuellement un « bulletin » environnemental qui mettrait en lumière et réprouverait les pires problèmes environnementaux dans chaque pays.

L'ALÉNA a besoin d'une mise à jour. Il était à la fine pointe au cours des années 1990, mais à présent, des changements s'imposent afin que l'on tienne compte des enseignements tirés dans le cadre des autres accords commerciaux ainsi que des importants changements survenus dans l'économie mondiale. Il y a des accords de libre-échange bilatéraux desquels on peut tirer des pratiques exemplaires qu'il serait possible d'adapter à l'ALÉNA. L'absence de source expresse de financement pour les programmes environnementaux demeure la plus importante lacune dans tous les accords existants, et il faudrait en outre accroître le financement de la *North American Development Bank* (NADBank, Banque nord-américaine de développement).

Le prochain président des États-Unis devrait amorcer une nouvelle initiative constructive à l'égard de l'ALÉNA. Le mode d'action le plus constructif consisterait à prendre le virage écologique et à amorcer un nouveau chapitre relativement aux changements climatiques. Nos trois pays ont considérablement accru leurs émissions. Le Mexique a récemment adopté une stratégie d'atténuation qui couvre les États-Unis et le Canada de honte.

Il est dans l'intérêt du Canada et du Mexique, en tant que partenaires commerciaux, d'élaborer une solution régionale en réponse, par exemple, aux récents efforts des États-Unis visant à produire des carburants de remplacement qui ont pour conséquence de faire grimper le prix des aliments. On pourrait retirer un avantage additionnel de telles négociations, à savoir que la coopération régionale pourrait promouvoir des solutions mondiales à l'égard d'un nouveau régime touchant les changements climatiques.

Les pays de l'ALÉNA devraient s'entendre sur une « clause de paix » et convenir de ne pas instituer pendant au moins trois ans de nouvelles restrictions commerciales basées sur l'empreinte de carbone des importations. Deuxièmement, les pays devraient examiner les coûts et les avantages de la mise en place d'un marché du carbone à l'échelle de l'ALÉNA, en s'inspirant des travaux déjà effectués par des États et des provinces aux États-Unis et au Canada.

En conclusion, les initiatives dans le domaine des changements climatiques pourraient modifier la façon dont l'ALÉNA est envisagé dans le débat politique américain. Elles pourraient créer des moyens constructifs de coopération trilatérale et contribuer à faire progresser les pourparlers mondiaux pour la mise en place d'un régime post-Kyoto.

Mise en contexte

M. Dale Andrew, chef de la Division des liens en matière de politiques commerciales de la Direction des échanges de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), commence par affirmer que le monde a changé. Au sein des organismes, il y a maintenant une deuxième génération qui prend la relève à l'égard des enjeux liés aux effets de la libéralisation des échanges sur l'environnement.

Il explique qu'on lui a demandé de mettre en contexte la question des effets environnementaux de la libéralisation des services. Il pose la question suivante : comment pouvons-nous comprendre ce qui se passe dans le secteur des services et déterminer le lien entre la libéralisation des services en vertu des accords commerciaux et les répercussions environnementales, et comment les documents de recherche s'insèrent-ils dans ce schéma?

Il existe quatre modes de fourniture : la prestation transfrontalière de services (p. ex., les conseils juridiques donnés par voie électronique); la consommation à l'étranger (p. ex., le tourisme international); la présence commerciale (p. ex., l'ouverture de succursales à l'extérieur du pays d'origine); enfin, la présence de personnes physiques (p. ex., les professionnels des TI qui travaillent à l'étranger).

Qu'en est-il des effets environnementaux? Une approche en six étapes a été adoptée pour évaluer les effets des échanges de services sur l'environnement :

- la délimitation des secteurs de services en fonction des effets environnementaux;
- l'élaboration de scénarios de libéralisation des échanges de services;
- l'évaluation des effets environnementaux des changements économiques (d'échelle et structurels);
- l'évaluation des effets réglementaires liés aux changements apportés aux règles;
- l'évaluation préliminaire de l'importance des effets environnementaux;
- la détermination des réponses appropriées en matière de politiques.

Quelques éléments précis ont été ajoutés à l'analyse pour les besoins de son application par la CCE :

- les effets indirects et en amont aident à déterminer les effets positifs;
- certains secteurs semblent présenter des problèmes ou possibilités immédiats;
- il faut aussi prêter attention aux effets cumulatifs directs des sources diffuses;
- l'analyse des effets d'échelle, des effets structurels, des effets technologiques et des effets de produits demeure une approche judicieuse;
- l'évaluation des capacités nationales de réglementation est importante dans tous les secteurs de services.

M. Andrew souligne que c'est la réglementation qui fait toute la différence.

Enfin, il porte son attention sur les documents de recherche préparés pour le symposium et il les regroupe dans les catégories suivantes :

- les changements structurels (Alanís Ortega, Levinson);
- la concentration sur les secteurs préoccupants (Fernandez, L. Martínez et WWF);
- les liens entre les secteurs : les finances et l'agriculture (de Windt);
- la concentration sur un secteur porteur d'espoir : les services environnementaux (Ferrier et EBI; C. Martínez, Balarezo et Ramírez).

Séance 1 : L'ALÉNA et la libéralisation du commerce des services : le Mexique

Présidée par : Carlos Muñoz Villareal

Les changements structurels au Mexique : la croissance économique, l'ouverture commerciale, l'ALÉNA et l'environnement. Gustavo Alanís Ortega, président, *Centro Mexicano de Derecho Ambiental* (CEMDA, Centre mexicain du droit environnemental)

M. Ortega commence par expliquer que son organisme a participé à tous les symposiums de la CCE sur les liens entre l'environnement et le commerce. Il exprime son appui à la CCE et son respect pour celle-ci. Il indique qu'il représente l'auteur du document et qu'il assume la responsabilité de tout malentendu ou de toute erreur. Le rapport rend compte d'une enquête menée par le CEMDA sur le lien entre la croissance économique et la performance environnementale. L'enquête n'a pas été concluante; toutefois, dans l'ensemble, elle indique une tendance positive. La courbe environnementale de Kuznets a été appliquée.

À l'aide de diapositives de rétroprojection, il explique qu'à mesure qu'une économie s'accroît, elle passe de la production agricole et de l'extraction des ressources à la production industrielle, puis aux services tels que les finances et les télécommunications.

En prenant l'Éthiopie et la France comme exemples, il explique que l'économie éthiopienne se répartit ainsi : l'agriculture totalise 52 %; l'industrie, 11 %; les services, 37 %. Par contraste, le produit intérieur brut (PIB) de la France se répartit ainsi : l'agriculture représente 3 % du total; l'industrie, 26 %; les services, 71 %. À mesure qu'une économie se développe, une proportion plus élevée de son PIB est basée sur les services. Selon l'indice de performance environnementale (*Environmental Performance Index*, Yale University) appliqué à 140 pays, il y a dans l'ensemble une tendance à la hausse. En général, plus une économie est basée sur les services, meilleure est sa performance environnementale.

Pour conclure, les pollueurs implantent leur production dans les pays ou régions où les lois et la réglementation sont souples. À l'aide d'une autre diapositive, il explique qu'au Mexique, depuis l'entrée en vigueur de l'ALÉNA, le secteur des services a tout d'abord diminué, puis s'est stabilisé, et il est maintenant de nouveau en croissance. Les effets environnementaux de ces phénomènes ne sont pas concluants. D'après les renseignements dont nous disposons et les données de l'indice de performance environnementale, il semble que les incidences environnementales ne soient pas importantes, bien qu'en général, on y constate une certaine amélioration.

La pollution et le commerce international des services. Arik Levinson, professeur agrégé, département d'économie, Georgetown University

Le professeur Levinson commence par dire que son exposé ne sera ni théorique ni empirique, mais qu'il a plutôt choisi d'être subversif. Il prétend qu'il n'existe aucun lien entre la pollution et les échanges internationaux de services.

Toutes les personnes présentes s'accordent à dire que les services constituent une composante croissante des économies des pays en développement et qu'il existe d'importants liens entre l'environnement et le commerce. Ces liens ont été officialisés. La question est de savoir s'il existe un lien dans le cas des services. Les services sont à l'origine d'une fraction minuscule de la pollution totale. Il y a des services qui polluent, mais ce sont ceux qui sont les moins susceptibles de faire l'objet d'échanges transfrontaliers.

Il propose une matrice. Il a divisé le monde en fonction des services polluants et des services non polluants, ainsi que des services qui font l'objet d'échanges internationaux et des services n'en font pas l'objet.

Les services financiers, bancaires, juridiques, etc., sont régulièrement échangés par-delà les frontières, mais ils ne présentent pas un coefficient de pollution élevé. Mais qu'en est-il des services à coefficient élevé de pollution qui ne sont pas échangés, tels que les transports ou le nettoyage à sec? Ce qui est plus difficile à imaginer, ce sont des services qui sont à la fois à coefficient élevé de pollution et échangés par-delà les frontières — c'est ce que nous visons à examiner ici aujourd'hui — et ce coin de la matrice est relativement vide.

Il s'attache ensuite à la définition du commerce des services en tant que commerce transfrontalier. Puis, en se servant de données du *Bureau of Economic Analysis* (Bureau d'analyse économique des États-Unis) ainsi que d'un modèle mis au point par l'*Environmental Protection Agency* (EPA, Agence de protection de l'environnement des États-Unis), il définit l'intensité de pollution comme étant la quantité de polluants émis par million de dollars de production. À l'aide d'une diapositive, il présente un résumé de sa recherche et donne des exemples montrant comment il a conclu que la case vide dans sa matrice était corroborée.

Le document de recherche conclut que le commerce international a d'importants liens avec l'environnement et que les industries des services sont importantes pour le commerce international, mais les échanges internationaux de services n'ont guère de lien avec l'environnement. Pourquoi? Parce que les services contribuent relativement peu à la pollution totale et que les secteurs des services où il y a des échanges internationaux comptent parmi les moins polluants.

Critique : Irene Henriques, professeure agrégée, Schulich School of Business, York University

M^{me} Henriques commence par traiter de la courbe de Kuznets et du lien entre les inégalités et le revenu par habitant. Très simplement, lorsqu'un pays commence à se développer, il y a d'abord une augmentation des inégalités, puis un seuil est atteint, et les inégalités diminuent à mesure que le pays devient plus riche.

La courbe environnementale de Kuznets est la représentation graphique du fait que la dégradation de l'environnement augmente avec le temps lorsqu'un pays se développe, puis, après l'atteinte d'un seuil critique de revenu moyen, elle commence à diminuer. Les données indiquent que c'est le cas, par exemple, pour les émissions de dioxyde de soufre et l'utilisation du DDT. Toutefois, il n'y a guère de données indiquant que cela vaut pour l'énergie, les terres, la biodiversité, les émissions de gaz à effet de serre et l'exploitation des ressources.

Elle se demande ensuite comment cela peut être appliqué au secteur des services, comme cela a été tenté dans le premier document de recherche. Elle pose comme hypothèse que les différences historiques entre les pays (sur le plan social, législatif) sont toutes d'importantes variables confusionnelles. Le Canada n'a pas changé beaucoup au cours des cinq dernières années et, aux États-Unis, la production agricole a considérablement diminué. Au Mexique, le secteur agricole a aussi décliné, et le secteur industriel et le secteur des services sont demeurés relativement stables, comme dans le reste du monde. Elle propose que Gustavo Alanís Ortega effectue une analyse de régression, examine la situation au Mexique et renforce l'argument en neutralisant ces autres facteurs dans son modèle. Elle prédit que cela montrera que l'ALÉNA a amélioré la performance environnementale.

Dans le cas du deuxième document, elle fait remarquer que les données sont celles de l'année 2002. Elle n'est pas étonnée de voir que le secteur des services est le moins polluant. Elle fait ensuite valoir que l'industrie touristique devrait être incluse dans toute analyse de la question. Les biens et les services sont inextricablement liés. Elle suggère que la question soit envisagée d'une façon plus holistique. Elle applaudit à l'analyse que l'auteur a effectuée des données sur la pollution et sur l'intensité du commerce.

Elle pose ensuite plusieurs questions qui, à son avis, découlent de ce document. L'intensification des échanges de services en fonction du temps a-t-elle entraîné une hausse des émissions? Les corrélations entre les services, les échanges et la pollution sont-elles statistiquement significatives? Le tourisme est un service qui peut avoir des répercussions environnementales importantes non seulement pour ce qui est des émissions, mais aussi sur la biodiversité. Quelles sont les répercussions environnementales de l'intensification du tourisme? Comment peut-on tenir compte de l'irréversibilité? Elle indique qu'une approche plus empirique serait utile.

Elle conclut en affirmant que le deuxième document complète le premier en faisant valoir que l'évolution vers une économie basée sur les services réduit la dégradation de l'environnement.

Période de questions :

Les principaux points soulevés pendant la période des questions sont les suivants :

- Il faut mieux réglementer l'importation au Mexique de véhicules automobiles usagés en provenance des États-Unis. Le Mexique a adopté des normes sur les émissions des véhicules; c'est l'application efficace des lois qui constitue le défi.
- Il faut favoriser des actions conjointes afin de motiver les pays de l'ALÉNA à interdire la vente de véhicules automobiles inférieurs aux normes.
- Le défi posé par l'application efficace des lois s'étend à tous les secteurs.
- Le Mexique bénéficierait de la création d'un poste d'ombudsman de l'environnement.
- Les services touristiques doivent être inclus dans toute analyse concernant le Mexique, compte tenu de leurs répercussions possibles sur la biodiversité.
- Il est très difficile d'obtenir des données sur le tourisme et les autres services commerciaux, ce qui engendre des problèmes dans la réalisation des analyses.
- À présent, de nombreux services professionnels sont fournis par voie électronique et il est presque impossible de les suivre et les mesurer. Compte tenu de cela, l'affirmation selon laquelle les services ne s'accroissent pas peut être mise en doute.
- Le commerce électronique et les activités connexes de mise en entrepôt, par exemple, représentent un secteur du commerce qui est énorme, qui va en augmentant et qui est très difficile à mesurer.
- Le lien entre les revenus et l'environnement n'est pas la même pour tous les polluants, dans tous les pays ou pour toutes les époques. La croissance économique et l'environnement ne sont pas en lutte l'un contre l'autre.

Séance 2A : La libéralisation du commerce et le secteur agroalimentaire

Présidée par : Clive George

La libéralisation du secteur des services financiers et ses effets sur la performance environnementale du secteur de l'agriculture au Mexique.
Claudia S. de Windt, spécialiste juridique principale, chef du droit et des

politiques de l'environnement et de la bonne gouvernance, Département du développement durable, Organisation des États américains (OEA)

M^{me} de Windt commence par faire remarquer que c'est la première fois que l'OEA examine l'ALÉNA de près. Elle décrit le document comme étant une recherche en évolution. Lorsque les auteurs ont amorcé l'analyse, ils avaient l'intention d'examiner les trois pays, mais ils se sont vite rendu compte que c'était trop ambitieux et ils ont axé leurs efforts sur le Mexique. Leur hypothèse de travail était que la libéralisation des services financiers entraînée par l'ALÉNA influe sur les politiques relatives au crédit et sur la disponibilité du crédit, ce qui, à son tour, a d'importants effets environnementaux. Elle décrit leur méthodologie basée sur une enquête auprès des institutions et associations du secteur financier. Des données secondaires ont également été consultées. Le plus important problème était le manque de données sur les liens entre les finances, l'environnement et l'agriculture.

À la suite de la crise du peso en 1994–1995 et des besoins de capitaux, le gouvernement du Mexique a accéléré le processus de libéralisation du secteur financier prévu dans le cadre de l'ALÉNA en accroissant la proportion de propriété étrangère des banques au moyen de fusions et d'acquisitions. Ces changements et les mesures législatives qui en ont découlé ont grandement influé sur le marché du crédit au Mexique. Le crédit consenti aux exploitations agricoles a chuté très rapidement. M^{me} de Windt explique qu'entre 1994 et 2000, la réduction a été de 20 %, et qu'entre 2000 et 2005, elle a été de 60 %. En général, les recherches montrent que les grandes banques ont tendance à préférer prêter aux grandes entreprises ou aux exploitations agricoles à grande échelle.

Les résultats de leur enquête indiquent des préférences envers l'efficacité de l'agriculture, l'exploitation agricole à grande échelle et, donc, des cultures telles que le maïs et les haricots, qui sont surtout pratiquées dans la région septentrionale du Mexique. Les pressions environnementales dans cette région, telles que l'érosion des sols, la diminution de la fertilité des sols, la salinisation, les résidus agrochimiques ainsi que la contamination et la rareté des eaux souterraines, pourraient éventuellement être aggravées par les critères de prêt des banques privées, qui sont axés sur l'efficacité plutôt que sur la durabilité, en raison de l'hypothèse voulant que la rentabilité s'en trouve accrue et que les risques s'en trouvent réduits. Il est clair qu'afin d'atteindre l'efficacité requise, ces producteurs risquent de devoir recourir à une utilisation accrue des pesticides et des engrais.

Les problèmes sont multiples et sont issus de diverses sources. Les politiques relatives au crédit agricole privées postérieures à l'ALÉNA, mises en œuvre au Mexique par des institutions financières de propriété étrangère, ont contribué à un déclin général de la disponibilité du crédit pour l'agriculture. Ces politiques sont devenues une incitation à l'exploitation agricole à grande échelle axée sur les exportations et ont peut-être stimulé une surproduction

du maïs et des haricots dans le nord du Mexique. Enfin, elle signale que la libéralisation des services financiers, accélérée par la crise du peso et la libéralisation du secteur agricole, a peut-être contribué à certaines pressions environnementales dans le secteur agricole, mais on ne peut pas la considérer comme étant la seule source de ces pressions.

Parmi les recommandations contenues dans le document, on compte les suivantes : effectuer des recherches additionnelles sur les liens examinés dans le rapport; s'attaquer aux défis en adoptant une approche intégrée basée sur un dialogue aux échelons national et régional, en tenant compte du rôle des différents intervenants et en comblant l'écart en matière d'accès au crédit entre les petits agriculteurs et les exploitations agricoles à grande échelle; promouvoir un virage dans la production et une réaffectation des ressources à des cultures qui présentent des avantages comparatifs du point de vue de la durabilité; enfin, instituer un type spécialisé de crédit à conditions faciles pour les agriculteurs qui choisissent de prendre part à un programme de certification biologique.

Critique : Chantal Line Carpentier, agente de développement durable, Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies

Dans une évaluation de ce genre, on s'attendrait généralement à trouver un examen du secteur bancaire, de la déréglementation et de ses incidences sur le crédit agricole ainsi que sur l'environnement, puis une évaluation de la situation au Mexique avant et après l'entrée en vigueur de l'ALÉNA et, probablement, une comparaison avec une autre région du monde. Selon M^{me} Carpentier, ce que l'on trouve plutôt est un bon chapitre sur le secteur bancaire et la déréglementation. Le document fournit certains renseignements sur l'accès au crédit agricole. Toutefois, les répercussions sur l'environnement et les différences entre la situation antérieure et postérieure à l'ALÉNA ne sont pas abordées. Elle signale que les limites de la recherche ont été entièrement exposées par la conférencière qui a présenté le rapport.

Elle tourne ensuite son attention vers la section sur la méthodologie, faisant remarquer que cette section représente 20 des 32 pages du rapport. Bien que cette section soit très instructive, il serait peut-être préférable de la placer dans une annexe. Il y a une page et demie sur les répercussions environnementales et cela pourrait être étoffé.

Au sujet de l'accès au crédit agricole, elle fait remarquer que les chercheurs ont eu le courage d'aller recueillir des données primaires auprès du secteur bancaire. Le rapport se trouverait amélioré s'il comportait une description plus détaillée de cette recherche, tout en respectant les ententes relatives à la confidentialité. Le marché du maïs et des haricots était déjà vigoureux avant l'ALÉNA; on ne sait donc pas clairement dans quelle mesure ou pourquoi la période postérieure à l'entrée en vigueur de l'Accord a influé sur l'évolution du marché.

Elle pose la question suivante : comment passe-t-on de la corrélation au lien de causalité, ce qui représente toujours un défi dans les évaluations de ce genre? Comment prendre en compte la crise du peso? Le rapport bénéficierait d'un examen plus détaillé de ces éléments. Existe-t-il une répartition géographique des données?

À propos des répercussions sur l'environnement, elle exprime sa déception. La question du lien de causalité n'a pas été abordée et il n'y avait pas de corrélation claire. L'ALÉNA n'a pas conduit à l'intensification de l'agriculture. C'est une tendance mondiale qui a eu cours tant avant qu'après l'entrée en vigueur de l'ALÉNA. Elle suggère d'interroger les agriculteurs eux-mêmes. Les travaux de la CCE relatifs au café ont montré les avantages d'une approche de ce genre.

À son avis, le choix des cultures a résulté de l'absence de bonnes décisions de gestion et de l'offre de mauvais stimulants aux agriculteurs — il n'a pas résulté de l'ALÉNA. Aucune institution bancaire ne prend la durabilité en compte. C'est un problème mondial. Les choses changent et l'on évolue vers les investissements socialement responsables, mais il reste encore beaucoup de chemin à faire en ce sens. Elle met les chercheurs en garde contre les affirmations vigoureuses telles que « parvenir à l'efficacité en sacrifiant les avantages pour l'environnement ». La supposition implicite est que les agriculteurs n'ont aucunement la capacité présentement de pratiquer la gestion des sols, etc. Ce lien n'a pas encore été fait.

Elle mentionne deux récentes séries de rapports traitant des pratiques agricoles non durables à l'échelle mondiale. La première, celle de l'Évaluation internationale des connaissances, des sciences et des technologies agricoles pour le développement (EICSTAD), comptait 400 collaborateurs¹. La conclusion tirée est que, si nous voulons continuer à nourrir la planète, nous devons transformer nos pratiques. L'autre rapport, élaboré par le Programme alimentaire et la Cornell University, préconise une approche biologique/écosystémique².

Enfin, elle donne des exemples de façons dont des technologies créatives à petite échelle peuvent engendrer des résultats appréciables et elle fait une mise en garde au sujet des cultures de remplacement (maïs) qui peuvent avoir des effets néfastes et accroître les répercussions environnementales. Elle conclut en soulignant que ce document est très intéressant et qu'il bénéficierait d'un examen plus poussé du lien entre les services financiers et les répercussions environnementales.

Période de questions :

¹ Rapports de l'Évaluation internationale des connaissances, des sciences et des technologies agricoles pour le développement (EICSTAD), 2008. Synthèses et résumés disponibles en français. Voir : <http://www.agassessment.org/index.cfm?Page=IAASTD%20Reports&ItemID=2713>.

² P. Marenja et C.B. Barrett. 2009. « State-conditional fertilizer yield response on Western Kenyan farms ». *Am J of Ag Econ.*, février.

Les principaux points soulevés pendant la période de questions sont les suivants :

- Les banques espagnoles font des investissements considérables. Il serait très intéressant d'examiner les réformes qui ont été apportées dans le secteur bancaire espagnol depuis Franco et comment elles pourraient être appliquées aux politiques adoptées au Mexique. La propriété influe-t-elle sur le comportement? Il serait intéressant de faire des recherches sur cette question.
- Quel est l'élément moteur? Dans quelle mesure l'ALÉNA a-t-il influé sur la crise du peso? L'expérience de l'Argentine fournit certaines indications laissant penser qu'il existe un lien. Cela peut engendrer d'énormes effets sociaux et environnementaux.
- Un système à deux cultures n'a pas seulement eu un effet néfaste sur la biodiversité; il a aussi eu un effet dans le domaine des changements climatiques, en agissant sur les puits. Nous ne mesurons que l'étroit, le connu, l'ancien. Nous devons examiner les nouveaux effets systémiques.
- Même en l'absence d'une corrélation claire et d'un lien de causalité, il y a une coïncidence suffisante pour que l'on suppose qu'il existe certains liens et certaines tendances. En définitive, peu importe quel est l'élément moteur — il y a eu un virage. Nous devons amorcer un dialogue afin de nous attaquer aux défis environnementaux. Nous devrions appliquer le principe de précaution.
- Le fardeau de la preuve repose sur les chercheurs. Nous devons prouver s'il existe ou non des effets néfastes engendrés par la libéralisation du commerce.
- La CCE devrait déployer des efforts pour que l'accent soit davantage mis sur la réforme des politiques agricoles au Mexique dans une perspective de plus grande durabilité. Il faudrait intégrer les politiques agricoles et les politiques de financement.
- Quel est le rôle des banques de développement nationales? Y a-t-il un avantage à la réintégration des banques de développement internationales?

Séance 2B : L'ALÉNA et le secteur du tourisme au Mexique

Présidée par : Claudia Schatan

L'ALÉNA, le tourisme et l'environnement au Mexique. Luz Aída Martínez Meléndez, candidate à la maîtrise, département d'économie des ressources naturelles et de l'environnement, University of Vermont

M^{me} Martínez explique que cette étude avait pour but de déterminer si et comment l'ALÉNA a influé sur le secteur du tourisme au Mexique et quels sont les effets sur l'environnement, en se fondant sur une série d'analyses et

en introduisant un ensemble de variables et d'indicateurs. Elle reconnaît que la recherche s'est heurtée à certaines contraintes, notamment en ce qui concerne l'établissement de niveaux de référence pour les flux de touristes et d'investissements étrangers avant et après 1994, en raison de différences méthodologiques. L'analyse se limitait à la présence commerciale des hôtels et des restaurants. Fait important à signaler, les données indiquent que la majeure partie des investissements étrangers qui ont été effectués jusqu'en 2006 était concentrée dans les zones réglementées (protégées).

L'ALÉNA a procuré un climat de plus grande certitude pour les investisseurs, mais n'a pas été le principal moteur de ces investissements. Le secteur touristique mexicain a été déréglementé longtemps avant l'entrée en vigueur de l'ALÉNA et représentait une part importante de l'économie du pays avant la signature de l'Accord. Historiquement, le Mexique est une destination de choix. Elle fait remarquer que d'autres variables, par exemple la dévaluation de la monnaie, les catastrophes naturelles et les préoccupations relatives à la sécurité, influent davantage que l'ALÉNA sur le tourisme.

Une analyse qualitative de la législation environnementale a été effectuée en rapport avec le tourisme et les chercheurs ont trouvé des indications de l'importance du processus de la CCE relatif aux communications de citoyens en ce qui concerne l'omission d'appliquer les lois de l'environnement dans certains projets touristiques au Mexique; elle donne l'exemple de Cozumel. Elle explique aussi que les chapitres 11 et 12 de l'ALÉNA ont également des incidences sur le tourisme, notamment les mécanismes de règlement des différends. Il y a de nombreuses procédures liées au tourisme qui sont actuellement en instance devant les tribunaux mexicains.

Une analyse économique et environnementale approfondie a été effectuée pour Cancún et, au total, l'étude conclut que les répercussions néfastes les plus importantes des afflux de touristes sont les émissions de CO₂ attribuables aux voyages aériens, l'augmentation de la consommation d'eau et de la production de déchets solides et la consommation accrue d'énergie.

En conclusion, elle indique ce qui suit :

- L'ALÉNA ne favorise pas la libéralisation du tourisme.
- La libéralisation des investissements étrangers dans le secteur touristique existait avant l'ALÉNA.
- Les investissements étrangers directs sont axés sur des secteurs autres que le tourisme.
- Les investissements étrangers directs et le tourisme proviennent davantage des États-Unis que du Canada.
- Le tourisme est plus sensible à d'autres variables.
- La CCE a efficacement favorisé l'application des lois grâce au processus de communications de citoyens.
- Il faudrait donner aux citoyens davantage de pouvoirs et d'outils afin de favoriser un développement touristique durable.

- Il faut déployer davantage d'efforts pour promouvoir le respect de la réglementation environnementale.

Enfin, elle fait remarquer que la durabilité est davantage un voyage qu'une destination.

Le tourisme, le commerce et l'environnement : le tourisme et le développement côtier dans la partie mexicaine du récif méso-américain. Vanessa Pérez-Cirera, directrice de la Conservation, WWF-Mexique, et Gina DeFerrari, chef, *Meso American Priority* (Priorité relative au récif méso-américain), WWF-États-Unis (présentation par Ferdinando Garcia)

M^{me} Pérez-Cirera a effectué une analyse des liens entre le commerce, le développement touristique et les répercussions sur l'environnement pour la partie mexicaine du récif méso-américain. Le récif s'étend de la péninsule du Yucatán jusqu'au Honduras. C'est un écosystème riche qui requiert une protection. Un autre élément pertinent est qu'au début des années 1970, le gouvernement du Mexique a favorisé le développement du tourisme comme moteur économique pour le pays. Cette mesure a été couronnée de succès. Cancún attire maintenant 14 % de tous les visiteurs des Caraïbes. Il y a également eu d'importants investissements étrangers.

Ce modèle de planification intégrée est maintenant reproduit à 20 autres endroits. Dans ce cas, « intégrée » signifie des éléments comme des centres de services, des aéroports, des terrains de golf, etc. M. Garcia pose la question suivante : qu'avons-nous appris de l'expérience de Cancún, et l'ALÉNA a-t-il été un important moteur des investissements étrangers? Plus précisément, les investissements étrangers considérables dans la région ont-ils résulté de l'ALÉNA? Troisièmement, ces investissements ont-ils entraîné une amélioration de la performance environnementale?

Le tourisme représente l'une des plus importantes menaces pour l'environnement côtier. Dans cette région, la destruction des habitats côtiers suscite de graves préoccupations. Les répercussions sont les émissions, la destruction des habitats et la fragmentation des écosystèmes. Cela pourrait être compensé par une augmentation des sommes affectées à la gestion de la conservation et à l'atténuation des incidences.

Il existe des outils prescrits par la réglementation et des outils d'application volontaire pour la gestion environnementale dans les régions côtières. Par exemple, il y a des lois qui protègent les mangroves. Dans quelle mesure ces outils sont-ils bien utilisés ou appliqués? Dans l'État de Quintana Roo, par exemple, on compile depuis 2002 des données de mesure de l'efficacité de leur application. Les données montrent qu'il y a certains résultats positifs, mais la mise en œuvre et l'application des lois représentent toujours des défis.

Le document de recherche traite aussi de la contribution financière réelle du tourisme pour le Mexique. Par exemple, depuis 2004, les recettes ont chuté à cause de la dévaluation de la monnaie et des craintes de terrorisme. Les données indiquent aussi qu'une proportion élevée, jusqu'à 80 %, des sommes dépensées par les touristes reste dans leur pays d'origine.

Le rapport conclut qu'il n'y a pas de lien entre l'ALÉNA et les investissements étrangers directs dans le secteur du tourisme et qu'une augmentation considérable du développement touristique n'a pas entraîné une utilisation plus intensive ou une augmentation des règlements relatifs à l'environnement. En fait, les règlements existants qui visent à préserver les paysages et les écosystèmes deviennent un paratonnerre pour les conflits entre le développement touristique et la gestion environnementale. Enfin, même avec les zones protégées, la réglementation et les outils d'application volontaire, nous avons besoin d'un meilleur renforcement des capacités.

Critique : Gabriel Duque, conseiller principal, Andean Development Corp.

M. Duque fournit un cadre conceptuel. Les services représentent plus des deux tiers du PIB mondial. Ils sont très difficiles à définir et il n'existe pas de norme internationale unique de classification. Dans certains cas, les services sont fortement réglementés en vue d'en contrôler la qualité. Le secteur du tourisme n'est pas différent. Le tourisme contribue de façon notable à l'économie mondiale. Les mesures s'effectuent de diverses façons. Si l'on utilise les classifications de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) et de l'Organisation mondiale du commerce, il y a quatre modes de fourniture : la fourniture transfrontalière, la consommation à l'étranger, la présence commerciale et la présence de personnes physiques. En général, le tourisme est mesuré en fonction des deuxième et troisième modes.

Les accords internationaux sur le commerce des services sont essentiellement des contrats souverains dans lesquels chaque pays convient de supprimer ou de réduire les obstacles, les barrières non tarifaires, les règlements, les modalités d'approbation, etc. Le tourisme est le secteur le plus libéralisé et non discriminatoire dans l'AGCS.

Comment, alors, mesurer les répercussions environnementales résultant de l'ALÉNA? Il conclut qu'en raison du manque de données, c'est tout simplement impossible.

Passant en revue les documents de recherche, il conclut en outre que l'évaluation des effets environnementaux des accords commerciaux présente de nombreuses difficultés, notamment :

- la définition de la portée (secteurs et enjeux) et la façon de la justifier;
- l'établissement d'un lien entre l'accord et les effets ou les changements économiques et réglementaires;

- la détermination et la mesure des effets environnementaux et des répercussions sur le milieu;
- la formulation de recommandations de politique concernant l'observation des lois.

Enfin, il signale le défi que représente la coordination entre les autorités responsables de chaque secteur et la gestion environnementale, la nécessité d'une coordination accrue entre tous les ordres de gouvernement, ainsi que l'importance de la participation du secteur privé et de la société civile.

Période de questions :

Les principaux points soulevés pendant la période des questions sont les suivants :

- La CCE peut-elle offrir une formation et des conseils aux investisseurs étrangers et aux gouvernements étrangers dans le contexte du Mexique?
- Existe-t-il des mécanismes qui permettent de ralentir le rythme du développement côtier? Un processus robuste d'évaluation des incidences environnementales en est un. Les aménagements plus anciens continuent de représenter un défi. Les mécanismes d'application volontaire pourraient être utiles.
- On devrait accorder plus d'importance aux initiatives de remise en état.
- Le Mexique est en train d'introduire la compétitivité et la durabilité ainsi que la gestion environnementale comme critères d'évaluation du développement touristique. La CCE pourrait aider le Mexique en réitérant la nécessité d'adopter de tels critères.

Séance 3A : L'ALÉNA et le secteur du transport

Présidée par : Hussein Abaza

Les services de transport, la qualité de l'air et le commerce. Linda Fernandez, professeure agrégée en économie, département des sciences environnementales, University of California

L'objectif de cette étude était d'évaluer les répercussions environnementales de la libéralisation des échanges sur les transports transfrontaliers le long des deux frontières internationales entre les trois pays en ayant recours à l'économétrie. Les services de transport sont importants pour les économies des pays de l'ALÉNA. La congestion de la circulation et les retards aux frontières ont deux conséquences néfastes : la dégradation de qualité de l'air et le ralentissement du flux des échanges commerciaux. On a utilisé dans cette étude l'analyse économétrique et des données recueillies au moyen d'un panel afin d'évaluer si les services de transport liés à l'ALÉNA ont

occasionné davantage de pollution aux points de passage frontaliers et si les politiques adoptées sous le régime de l'ALÉNA ont aidé à réduire les retards et la pollution de l'air.

Les données utilisées consistaient en des variables qui incluaient les polluants atmosphériques, ainsi que la fréquence et l'ampleur des flux de transport, pour les camions commerciaux et les véhicules de promenade.

M^{me} Fernandez examine les résultats de l'analyse économique des transports, de la qualité de l'air et du commerce à la frontière américano-mexicaine et à la frontière canado-américaine et présente plusieurs échelles d'analyse : au niveau des points de passage frontaliers, au niveau d'une frontière et au niveau des deux frontières.

Elle met l'accent sur Laredo parce qu'il s'agit du point de passage terrestre qui accueille le plus important volume de circulation, Detroit se classant au deuxième rang. L'une des raisons de ce flux est la route qui forme le « super-couloir de transport nord-américain », qui débute à Winnipeg (Manitoba), traverse les États-Unis, entre au Mexique au point de passage de Laredo–Nuevo Laredo, puis atteint la ville de Mexico.

Le rapport conclut qu'il existe des conditions prédominantes qui continueront de relier la qualité de l'air urbain de part et d'autre de la frontière à la qualité de l'air aux points de passage. La présence des *maquiladoras* signifie aussi que le transport (principalement par camion) de conteneurs vides et chargés constitue une constante pour les points de passage et cela influe sur la qualité de l'air à la frontière.

La dévaluation de la monnaie et l'ALÉNA ont tous deux entraîné une augmentation de la pollution de l'air en raison de l'ampleur de l'augmentation du flux de circulation. Les changements apportés à l'infrastructure à la frontière peuvent aussi avoir une incidence, comme l'indique un examen de l'accès routier de Laredo. Toute tentative d'amélioration de cet accès routier en faisant appel aux sources de financement disponibles serait utile. Les changements apportés aux technologies et aux carburants semblent également pertinents d'après les constatations faites aux endroits limités où de tels changements ont été tentés jusqu'à présent. Là où des politiques sont axées sur des changements technologiques, on observe des indices d'une amélioration de la qualité de l'air, et ce, le long des deux frontières.

Les effets environnementaux de la libéralisation du commerce des services de transport nord-américains : le cas du secteur du camionnage. Linda Fernandez, professeure agrégée en économie, département des sciences environnementales, University of California

Cette étude visait à évaluer les répercussions environnementales de la libéralisation du secteur du camionnage transfrontalier, en ayant recours à une analyse économétrique et à des données recueillies au moyen d'un

panel, à partir de 1994, à des points de passage frontaliers le long de la frontière canado-américaine et de la frontière américano-mexicaine³. Les liens entre le camionnage et la qualité de l'air sont décrits pour les industries des services de camionnage des États-Unis, du Canada et du Mexique. Ensuite, le rapport décrit les méthodes économétriques et les données relatives à l'Amérique du Nord qui aident à mesurer les répercussions du secteur du camionnage sur la circulation et le flux des échanges commerciaux, de même que ses incidences sur la qualité de l'air le long des frontières.

La dernière partie de la recherche a consisté à évaluer l'efficacité des politiques destinées à atténuer les répercussions du camionnage sur la qualité de l'air. Même si de nombreuses politiques visant à améliorer les processus aux points de passage sont à l'étude plutôt que d'être parvenues au stade de la mise en œuvre dans les pays de l'ALÉNA, l'étude visait à déterminer les différences entre divers points de passage à la frontière canado-américaine et à la frontière américano-mexicaine.

Les résultats des diverses politiques qui ont été examinées montrent que ces politiques ont eu des effets mesurables sur le camionnage aux deux frontières et sur la qualité de l'air. La politique relative aux moteurs diesel a un effet positif aux points de passage le long des deux frontières en réduisant les oxydes d'azote et les particules. La politique relative aux carburants est relativement récente; cependant, les résultats préliminaires indiquent qu'elle est relativement prometteuse. La politique relative aux Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) contribue de façon appréciable à réduire la pollution de l'air en assurant un traitement plus efficace du trafic de camions commerciaux. La modification de l'infrastructure routière à Laredo a des effets sur les particules et le monoxyde de carbone, ce qui indique que l'augmentation du nombre de voies afin d'assurer un traitement plus rapide des véhicules a son utilité. Un moyen officiel de détermination du prix de la congestion pourrait être envisagé dans le contexte de la lutte contre les émissions atmosphériques, d'après l'expérience positive acquise à El Paso.

Critique : Brian Copeland, professeur, University of British Columbia

³ Note du directeur de publication : Cette phrase est trompeuse. Comme l'auteure l'explique dans son document de recherche (p. 8), les données qu'elle a utilisées pour ses analyses de régression sont beaucoup plus exhaustives, pour ce qui est de leur nature et de leur intervalle de temps, que ce qui est donné à entendre ici. Brièvement, elle a utilisé les données relatives à la qualité de l'air de l'EPA, du Canada et du Mexique, de part et d'autre des deux frontières (du début des années 1990 jusqu'en 2006), les données mensuelles sur le flux de circulation du *Bureau of Transportation Statistics* (Bureau de la statistique des transports des États-Unis) pour divers types de véhicule (du début des années 1990 jusqu'en 2006), les données sur le volume des échanges commerciaux (flux volumique des conteneurs, du début des années 1990 jusqu'en 2006) et les données de la *Customs and Border Patrol* (Patrouille des douanes et de la frontière) relatives au temps d'attente aux deux frontières de 2004 à 2007.

M. Copeland commence par poser deux questions : comment la libéralisation des échanges a-t-elle une incidence sur l'environnement par l'intermédiaire du secteur des transports, et quels changements dans les politiques peuvent-ils atténuer ces effets?

Conceptuellement, il est utile d'envisager trois moyens. Le premier est celui des effets d'échelle, où l'hypothèse est que l'augmentation de la production et de la consommation entraîne une hausse de la demande de services de transport et, par conséquent, de la pollution.

Le deuxième est celui des effets de composition, qu'ils soient attribuables à la transformation des modes de production, y compris par le recours à la sous-traitance, à la transformation des modes de consommation, ou au déplacement des courants commerciaux. Les effets de composition sont compliqués par le déplacement du commerce qui accompagne la libéralisation. Dans le cas de l'ALÉNA, il y a un commerce nord-sud accru, mais cette hausse est neutralisée par une réduction du commerce interne et des autres activités de commerce international — par exemple, avec la Chine. Cela peut façonner les couloirs de transport en réaménageant la structure des échanges. La demande générale de services de transport peut s'accroître ou non.

Troisièmement, il y a les effets techniques. Ce sont les changements dans les moyens de transport, les différences entre les pays sur le plan de l'intensité des émissions de l'équipement de transport et les changements survenant dans l'intensité des émissions par suite des modifications réglementaires. Ces effets peuvent être influencés ou non par les accords commerciaux.

Pourquoi cela a-t-il de l'importance? Les prix des carburants n'internalisent pas entièrement les coûts environnementaux. Le professeur Copeland mentionne une étude menée par Parry et Small (2005)⁴ qui a permis de déterminer qu'aux États-Unis, l'internalisation des coûts environnementaux coûterait 21 cents par gallon d'essence. Cela nous amène à une autre question : y a-t-il trop d'échanges commerciaux? Devrions-nous consommer des aliments produits près de chez nous au lieu de transporter des aliments d'une région à l'autre? Il y a de la place pour d'autres types de politiques visant à réduire le coût unitaire du commerce.

Le professeur Copeland tourne son attention vers les travaux précédents, qui étaient davantage axés sur les émissions et les flux de circulation. Le présent document a examiné un aspect de ce tableau d'ensemble : les effets des échanges commerciaux sur la qualité de l'air aux postes frontaliers, et les politiques qu'il serait possible d'adopter afin d'améliorer la qualité de l'air. Il indique qu'il aurait été utile que le rapport fournisse davantage de renseignements de base afin de répondre à la question : y a-t-il un

⁴ Parry, Ian W.H., et Kenneth A. Small. 2005. « Does Britain or the United States Have the Right Gasoline Tax? » *American Economic Review* 95 : 1276–1289.

problème? Y a-t-il des données indiquant que la qualité de l'air est pire aux points de passage transfrontaliers qu'ailleurs⁵?

Que nous apprend ce rapport? Les conclusions qui montrent les effets des flux de circulation sur la qualité de l'air doivent être considérées comme mitigées. On n'a pas expliqué clairement dans quels cas les données obtenues au moyen d'un panel étaient utilisées, par opposition aux séries chronologiques. En outre, les formes fonctionnelles (autocars, conteneurs) peuvent avoir été un peu forcées.

Enfin, il pose la question suivante : est-ce vraiment attribuable à l'ALÉNA? Les choses changent avec le temps pour une foule de raisons. L'existence d'un lien clair avec l'ALÉNA n'a pas été prouvée⁶.

Période de questions :

Les principaux points soulevés pendant la période des questions sont les suivants :

- Les points de passage sont à la fois des points d'entrée et des points de sortie (dans les deux sens). Toute politique doit être abordée à une échelle binationale.
- L'obtention de données sous des formes qui peuvent être appariées représente un énorme défi, par exemple : données sur la qualité de l'air, temps d'attente, flux de circulation, méthodes utilisées aux points de passage, etc.
- La congestion aux points de passage frontaliers représente davantage un problème du sud au nord (du Mexique vers les États-Unis). Quelles en sont les causes aux points d'entrée américains? Les saisons, les types de produit, la synchronisation et l'infrastructure sont tous des facteurs.
- Si nous nous concentrons sur la zone frontalière, il est possible que nous élaborions des solutions qui ne seront pas efficaces en fonction des coûts et que nous déplaçons le problème ailleurs. La CCE devrait

⁵ Note du directeur de publication : En fait, la qualité de l'air dans une ville de référence de chaque côté de la frontière, par période chronologique, est prise en compte par une variable dans les analyses de régression de M^{me} Fernandez.

⁶ Note du directeur de publication : Les commentaires du critique passent à côté de l'objet du rapport de M^{me} Fernandez. En dépit de son titre, l'objet du rapport, comme elle l'indique clairement dans sa méthodologie, consiste à « estimer les répercussions des changements apportés par les politiques dans les flux du camionnage aux points de passage frontaliers et dans la qualité de l'air en tirant parti des incidences géographiques de ces politiques. Des comparaisons entre les points de passage et des villes de référence peuvent être incluses dans la réalisation de l'analyse des effets fixes afin de mesurer adéquatement la corrélation entre la qualité de l'air et les flux de circulation ». C'est ce qu'elle fait clairement, concluant que les récents changements dans les politiques imposant des moteurs et des carburants plus propres et réduisant les temps d'attente ont contribué à une diminution de la pollution causée par les véhicules par rapport à son sommet de 1999. M^{me} Fernandez semble accepter que des augmentations du trafic de camions aux frontières sont attribuables à l'ALÉNA, mais ne prouve pas explicitement ce lien et ne cherche pas non plus à l'examiner, puisque cette question se situe hors de la portée de son étude.

- examiner les problèmes de la pollution de l'air attribuable au camionnage à une échelle plus macroéconomique.
- La présentation obligatoire d'un « bulletin » sur la qualité de l'air aux points de passage frontaliers est recommandée. Ces points de passage traitent un volume de trafic plus élevé que celui pour lequel ils ont été conçus. Il y a des problèmes liés à l'infrastructure et à la capacité. Il nous faut des données sur les répercussions environnementales de l'augmentation des volumes et du temps d'attente afin d'influencer les responsables de l'élaboration des politiques et les décideurs de manière à obtenir les ressources requises pour apporter des améliorations. Le camionnage ne fera qu'augmenter.
 - La politique EXPRES est la pire façon de lutter contre le terrorisme. Nous devons fixer des buts et des priorités.
 - Il faut examiner les incidences environnementales du camionnage et des transports dans l'ensemble de la région de l'ALÉNA et coordonner l'élaboration des politiques entre les pays.

Séance 3B : L'ALÉNA et les services environnementaux

Présidée par : Mark Linscott

L'évolution du secteur des services environnementaux au Mexique de 1995 à 2005. Grant Ferrier, président, Environmental Business International, et George Stubbs et Fiona O'Donnell-Lawson, collaborateurs

M. Ferrier commence par expliquer la méthodologie qu'il a utilisée pour l'élaboration du rapport et présenter certains faits saillants des données, comparant la croissance du marché des services environnementaux au Mexique à celle du marché mondial. Par exemple, au cours de la décennie qui a fait l'objet de la recherche (1995–2005), il y a eu une croissance soutenue de l'économie du Mexique, qui a atteint pas moins de 11 % en 1995. Le marché environnemental mexicain représentait 0,59 % du PIB du pays en 2006, par rapport à 0,44 % en 1995.

Le document de recherche traite essentiellement de la question suivante : dans quelle mesure l'ALÉNA a-t-il constitué un moteur de l'évolution de l'industrie environnementale au Mexique depuis 1995?

L'ALÉNA a stimulé la croissance économique et l'implantation de sociétés multinationales au Mexique et, dans une certaine mesure, une plus grande sensibilisation et une attention accrue à l'égard des questions environnementales (dans le public et au sein des organisations non gouvernementales de l'environnement, par exemple) ont également apporté une contribution. L'ALÉNA n'a pas amené le Mexique devenir un paradis pour pollueurs comme bien des gens le craignaient à l'époque de son entrée en vigueur. La plupart des sociétés étrangères qui déménagent au Mexique importent leurs propres normes environnementales et pratiques de

fonctionnement adoptées par la maison mère. En fait, la présence d'un plus grand nombre de sociétés multinationales a eu pour effet d'accélérer l'application volontaire de normes d'exploitation soucieuses de l'environnement.

Facteur de toute première importance, la réglementation environnementale et sa mise en application sont les principaux moteurs de la demande de services environnementaux aux tout premiers stades de l'évolution du marché environnemental. Le manque de capacités d'application de la loi est considéré comme un important facteur dissuasif de la croissance. En dépit de cela, le marché environnemental a connu une croissance annuelle de l'ordre de 5 % à 10 % depuis 1995 au Mexique et, bien que cette croissance ait été plus rapide que celle de l'ensemble de l'économie mexicaine, elle accuse toujours un retard par rapport à celle du marché environnemental dans d'autres pays se trouvant à un stade analogue de développement.

Le marché environnemental s'est développé à un rythme respectable au Mexique, mais le secteur national des services environnementaux ne s'est pas développé au même rythme, ce qui a fait augmenter le déficit du commerce de biens et services. Selon les estimations les plus récentes d'EBI, le marché environnemental mexicain a une valeur de 5,1 milliards de dollars, tandis que l'industrie environnementale nationale, qui exporte peu, représente 2,3 milliards de dollars, ce qui produit un déficit commercial de 2,8 milliards de dollars.

Les compagnies environnementales qui mènent leurs activités au Mexique ont signalé une collaboration accrue entre les sociétés de l'industrie environnementale de tous les pays, mais aussi un degré plus élevé de concurrence à mesure que le marché gagne en maturité. Facteur important, les sociétés mexicaines ont eu une large part du marché au cours des dix dernières années, mais leur capacité de s'attaquer à divers problèmes environnementaux s'est radicalement accrue.

Les changements survenus sur le marché environnemental et dans l'industrie des services environnementaux au Mexique durant la décennie qui a suivi l'entrée en vigueur de l'ALÉNA n'ont pas été radicaux et n'ont pas principalement résulté de l'ALÉNA. Ils s'inscrivent plutôt dans un mode d'évolution relativement prévisible des marchés et des industries de ce type. L'ALÉNA a fait office de catalyseur pour certaines composantes, mais il n'a pas eu comme conséquence l'institutionnalisation de la qualité environnementale à l'échelle des gouvernements fédéral, étatiques et locaux.

Les effets de la libéralisation des échanges sur les services de collecte, de recyclage et d'élimination finale des déchets solides urbains : le cas de la région frontalière du Nord du Mexique. Claudia María Martínez Peralta, Environmental promotrice de projets environnementaux, *Comisión de Ecología y Desarrollo Sustentable* (Commission de l'écologie et du développement durable) de l'État de Sonora

Mme Martínez explique que le Mexique et, en particulier, la région frontalière du Nord, font face à d'importants défis engendrés par la déréglementation et l'urbanisation accélérée. L'un des problèmes les plus difficiles à gérer et à résoudre est la prestation de services de collecte, de recyclage et d'élimination finale des déchets urbains.

Son étude a porté sur dix villes de la région, qui produisent près de 10 % de tous les déchets du Mexique. En 2005, près de 56 % des déchets solides urbains de la région ont été produits par les deux seules villes de Tijuana et de Ciudad Juárez (comptant chacune 1,1 million d'habitants). Le taux de croissance moyen est de 4,4 %. Les services publics ont du mal à répondre aux besoins des villes. Nulle part les lacunes ne sont-elles plus pressantes que dans le domaine de la gestion des déchets. La production de déchets solides urbains par habitant variait de 0,74 kg/jour à Anáhuac, ville de moins de 20 000 habitants, à 1,91 kg/jour à Mexicali. Une proportion estimative de 40 % du volume est composée de matières recyclables telles que le plastique, le verre et les métaux. Les normes varient considérablement, la collecte et l'élimination étant assurées soit par les gouvernements locaux, soit par des services privés.

Elle signale plusieurs incidences sur le plan des politiques : la participation des citoyens à la prévention de la production de déchets et les pratiques de consommation; la gestion et la réglementation des décharges (privées et publiques); l'augmentation du professionnalisme dans les services de gestion des déchets; la réglementation du recyclage.

Enfin, elle conclut que, même si ces villes ont adopté des règlements sur la gestion des services d'hygiène publique, ceux-ci ne sont pas efficaces parce qu'ils sont rarement appliqués, à cause du manque de capacités et de connaissances techniques du personnel chargé de la prestation des services. La situation a gagné en complexité par suite de la déréglementation.

L'amélioration, entre 1995 et 2005, des services environnementaux urbains fournis aux collectivités situées le long de la frontière nord du Mexique. Tomás Balarezo Vásquez, gestionnaire de la planification régionale, et Alberto Ramírez López, gestionnaire de projets spéciaux, *Border Environment Cooperation Commission* (Commission de coopération environnementale aux frontières)

Dans leur rapport, les chercheurs commencent par poser comme prémisse que l'ALÉNA a favorisé des changements structurels dans l'ensemble de la région frontalière américano-mexicaine. Cette transformation a fait des villes frontalières des tremplins pour la concurrence à l'échelle mondiale. Depuis l'entrée en vigueur de l'ALÉNA, l'économie mexicaine a généralement affiché un rendement dynamique, comme le reflète le secteur de la construction domiciliaire. Un secteur fort et bien structuré de la construction domiciliaire est le signe d'une économie forte et du fait que l'on répond d'une façon

générale aux attentes relatives à des services urbains tels que la collecte des déchets, l'approvisionnement en eau potable et l'épuration des eaux usées.

Par contraste, cependant, l'infrastructure environnementale de la région frontalière n'a pas évolué de pair avec la croissance économique rapide de la région. Pendant les quelques années qui ont suivi l'entrée en vigueur de l'ALÉNA, la demande de services urbains a largement dépassé ce qui était disponible à l'époque. Le problème est particulièrement aigu dans les 14 villes de la région frontalière, où vit 30 % de la population totale du nord du Mexique.

La croissance démographique et l'expansion de l'industrie des *maquiladoras* ont exercé des pressions sur les ressources naturelles de la région, en particulier sur l'eau, qui représente vraisemblablement le problème le plus critique de la région. L'approvisionnement en eau potable, la qualité de celle-ci et la gestion des eaux usées représentent d'énormes défis sur le plan des infrastructures.

Les problèmes de pollution de l'air associés au grand nombre de véhicules se sont aussi accrus, de même que la production de gaz à effet de serre. Dans beaucoup de villes frontalières, la pollution de l'air dépasse les niveaux qui sont jugés comme contribuant à l'asthme et à d'autres maladies respiratoires. D'autres études ont corroboré cette constatation. Les problèmes de gestion des déchets, notamment la gestion des déchets dangereux et le commerce illégal de pneus usagés, ont dépassé la capacité des autorités d'intervenir, de gérer ou d'assurer l'application des lois.

La *Border Environment Cooperation Commission* (BECC, Commission de coopération environnementale aux frontières) et la *North American Development Bank* (NADBank, Banque nord-américaine de développement) s'attaquent à ces nouveaux défis et ont élaboré et financé des projets d'infrastructure environnementale comprenant des systèmes d'approvisionnement en eau potable et de gestion des eaux usées ainsi que des déchets urbains. Des projets de pavage sont également réalisés afin de réduire les émissions de particules, des programmes de conservation de l'eau sont lancés dans les zones agricoles et des projets de production d'électricité à partir de sources de remplacement sont en cours.

À nouveau, comme dans les documents précédents, les chercheurs recommandent instamment que l'on renforce les capacités au Mexique afin qu'il soit possible d'y relever les défis environnementaux actuels et futurs.

Critique : Dale Andrew, chef, Division des liens en matière de politiques commerciales, Direction des échanges, Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)

M. Andrew félicite les auteurs pour la qualité de leurs rapports et de leurs recherches. Il se détache des données et pose aux conférenciers quelques

questions afin de leur permettre de s'éloigner des données et de mettre en lumière les points les plus importants. Les services environnementaux étaient censés être l'un des secteurs où la libéralisation des services offrait un certain espoir. Pourquoi, alors, tous les conférenciers expriment-ils leur déception? Que peut-on faire pour permettre aux services environnementaux de contribuer davantage?

Il résume chacun des documents de référence en une phrase. Le premier a conclu que le secteur mexicain des services environnementaux ne s'est pas accru en comparaison du marché environnemental (demande nationale, incluant les importations). Le deuxième rapport laisse penser qu'en dépit de la contribution de la BECC aux projets, les services environnementaux dans leur ensemble ne se sont pas accrus au même rythme que la croissance économique et démographique et, en particulier, que l'explosion des exportations en provenance de plus de 2 800 *maquilas* à la frontière. Quelles sont les raisons sous-jacentes? Le dernier rapport soulevait la question de savoir comment nous pouvons améliorer la contribution du secteur privé à la gestion des déchets solides urbains.

En conséquence, il fait les trois généralisations suivantes :

- L'amélioration de la protection de l'environnement par le recours à des services tels que le nettoyage, la lutte et la prévention ne se ramène pas simplement à améliorer le côté de l'offre en éliminant les obstacles commerciaux et en permettant la concurrence étrangère. Il faut aussi examiner le côté de la demande. La nécessité d'améliorer la réglementation a été mentionnée à maintes reprises. Quels types de réforme de la réglementation sont-ils nécessaires? Il mentionne les stades de la réforme réglementaire caractérisés par l'OCDE : d'abord, la déréglementation, puis l'amélioration de la qualité des règlements et, enfin, la gestion de la réglementation.
- Il semble que les services environnementaux d'entreprise à entreprise continuent d'être le parent pauvre de la prestation des services environnementaux. Nous sommes toujours en présence d'un modèle selon lequel on compte sur les municipalités pour fournir les services publics. Est-ce mal adapté dans un environnement commercial en évolution? Existe-t-il un rôle accru pour les alliances entre les secteurs public et privé?
- Même si elles exportent davantage, pourquoi les entreprises des services environnementaux établies aux États-Unis continuent-elles d'accuser un retard dans l'exploitation des possibilités de desservir les marchés mexicains? Quels sont les facteurs sous-jacents de la faible valeur des exportations canadiennes de services environnementaux au Mexique? Pourquoi des entreprises européennes et japonaises prennent-elles leur place?

M. Grant Ferrier répond à la première question. Il souligne le rôle que jouent des entreprises américaines qualifiées en relevant le défi de résoudre ces problèmes; c'est facilité par le libre-échange et la libre circulation des personnes. Il signale que certains des plus importants mouvements survenus sur les marchés environnementaux mexicains au cours de la dernière décennie touchaient la gestion de l'eau. Cette gestion a tendance à être assurée par des entités municipales au Mexique. La tarification de l'eau est subventionnée dans le monde en développement. Le risque financier pour une entreprise, dans un contexte non subventionné, dépend du fait qu'elle a la possibilité ou non de percevoir les tarifs. Un facteur qui favorise la compétitivité internationale est un marché national cohérent de la réglementation et de l'application des lois qui est le moteur d'une demande cohérente. C'est l'élément moteur le plus important de la compétitivité et de la capacité de croissance des entreprises. La capacité mexicaine s'est accrue et les partenariats au sein des entreprises locales sont plus courants là où les entrepreneurs et travailleurs locaux sont engagés.

La deuxième question a trait aux services environnementaux et aux partenariats entre les secteurs privé et public. La combinaison des deux secteurs est courante dans bien des pays. La gestion des déchets solides urbains devrait-elle être entièrement privatisée? Il estime que l'eau continuera de relever davantage du secteur public et que la gestion des déchets prend le virage de la privatisation aux États-Unis et en Europe.

Pour ce qui est de la réglementation, l'infrastructure et la capacité du Mexique en matière de réglementation de l'environnement se sont améliorées en termes relatifs, mais il reste encore beaucoup de chemin à faire. Présentement, cela continue d'être une préoccupation auxiliaire par rapport aux considérations économiques. Il faut que les organismes de réglementation se positionnent mieux. Les pressions du public peuvent contribuer grandement à cette transition. Personnellement, il est plus en faveur de l'utilisation d'instruments financiers et de stimulants que de mesures punitives, car celles-ci conduisent à la médiocrité, tandis que les incitations financières produiront un meilleur comportement.

M^{me} Claudia María Martínez Peralta se concentre sur la deuxième question, c'est-à-dire celle de la privatisation des services environnementaux. Elle considère cela comme étant un processus très lent et à long terme qui nécessitera un cadre d'acceptation publique, une amélioration de l'information, du financement, une réglementation et un renforcement des capacités.

M. Tomás Balarezo Vásquez fait remarquer que tout est relié. Afin de fournir des logements appropriés dans la région frontalière, par exemple, il était important de faire participer les citoyens afin qu'ils définissent leurs besoins connexes et qu'ils recommandent des solutions. Tous ces phénomènes sont simultanés. Les gouvernements locaux se sensibilisent davantage, le secteur privé voit des occasions d'affaires dans le domaine de l'environnement et les

collectivités réclament des services de meilleure qualité. C'est très important dans la région frontalière.

M. Alberto Ramírez López indique que l'augmentation du nombre de partenariats entre les secteurs public et privé relativement aux services d'infrastructure environnementale obligera à adopter des règles claires quant à la façon dont les services seront fournis au public. Un cadre législatif clair sera nécessaire. En outre, l'éducation environnementale du public et le renforcement des capacités de gestion des services, dans le secteur privé ou public, seront indispensables. Enfin, la capacité d'assurer l'application efficace des lois est déficiente, parfois même inexistante. Les entreprises se conforment à des exigences minimales. Il serait possible d'en accomplir bien davantage avec le renforcement des capacités professionnelles du personnel d'application de la loi.

Période de questions :

Les principaux points soulevés pendant la période des questions sont les suivants :

- Les mandats des responsables municipaux élus devraient être suffisamment longs pour leur permettre de comprendre les problèmes et de prendre part aux solutions.
- Il est essentiel de faire participer le public et de consulter celui-ci en ce qui a trait à la prise des décisions et à l'élaboration des politiques concernant la gestion des déchets.
- Ironiquement, l'eau du robinet au Mexique est souvent de meilleure qualité, et pourtant, on consomme de plus en plus d'eau embouteillée. Aux États-Unis, 99 % de l'eau potable n'est pas consommée, mais est utilisée en agriculture et à d'autres fins.
- La rareté de l'eau nécessitera l'adoption de moyens nouveaux et révolutionnaires de traiter et de gérer l'eau.
- La réglementation et les activités d'application de la loi en ce qui concerne l'élimination des déchets électroniques et des pneus sont inexistantes au Mexique. Aux États-Unis, ces déchets sont interdits dans les décharges. Les pneus sont envoyés à des établissements spécialisés où ils sont brûlés, déchiquetés ou mélangés.
- Les indicateurs du développement humain pourraient être utiles pour mieux comprendre ce qui se passe dans les villes frontalières comparativement aux autres villes du Mexique.

Synthèse

Président : José Carlos Fernández Ugalde, gestionnaire de programme, Environnement et commerce, CCE

Le président remercie tous les participants et les rapporteurs pour tout le travail accompli pendant les séances. Lorsqu'il travaillait à planifier la séance

de clôture, il lui est apparu que trois questions semblaient avoir la plus grande importance générale :

- Qu'avons-nous appris?
- Quels sont les éléments qui nécessitent des recherches additionnelles : que reste-t-il à accomplir en ce qui concerne l'évaluation des liens?
- Quelles sont les incidences et les recommandations découlant des conclusions des auteurs?

Séance 1 : Chantal Line Carpentier, rapporteur

M^{me} Carpentier passe en revue l'exposé sur la courbe de Kuznets et signale que la critique a ajouté que, bien que l'on dispose de données pour des éléments tels que le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote, le plomb, le DDT et les eaux d'égout, on ne dispose guère d'indications du fait que cela s'applique à l'énergie, aux terres, à la biodiversité, aux gaz à effet de serre et à l'exploitation des ressources. Il y a un manque de données. Peut-être n'avons-nous pas encore atteint le niveau de revenu auquel la courbe s'inverse.

À mesure que l'économie du Mexique a évolué, passant d'une économie basée sur l'agriculture à une économie basée sur la fabrication, puis sur les services, les polluants atmosphériques ont diminué. L'indice de performance environnementale par rapport au pourcentage du PIB était très intéressant en ce sens qu'il montrait que le pourcentage de l'économie provenant de l'agriculture varie inversement avec la performance environnementale : à mesure que l'agriculture décroît, la performance environnementale augmente. Avec l'économie basée sur les services, cependant, il y a une corrélation directe entre les services et la performance environnementale. Est-il possible d'influer sur cette courbe? Parmi les suggestions faites, on compte les suivantes : apporter des changements structurels afin de favoriser l'amélioration rapide et tirer des enseignements de l'expérience des pays développés de manière à occasionner un effet de progression par bonds.

Le deuxième rapport, qui portait sur le lien entre la pollution et le commerce des services aux États-Unis, a montré que le secteur des services ne contribue guère à la pollution globale et que les services échangés par-delà les frontières internationales y contribuent encore moins. Le document concluait à l'existence d'une corrélation négative entre le commerce et l'intensité de pollution de l'industrie des services.

M^{me} Carpentier poursuit en indiquant que la critique a exprimé un certain scepticisme au sujet de la courbe environnementale de Kuznets, se demandant si la forme en U résultait d'une progression dans le développement des pays à titre individuel ou des différences historiques entre les pays, et soutenant que si l'on neutralisait les facteurs relatifs aux pays à revenu intermédiaire, principalement en Amérique latine, où les

inégalités sont importantes, cela aurait tendance à lisser la courbe. Elle se demandait aussi si la neutralisation des facteurs des activités d'application des lois et de surveillance n'infirmait pas la forme en U inversé, puis elle a demandé comment il serait possible de prendre en compte l'irréversibilité, par exemple comment tenir compte des espèces qui sont déjà disparues.

La critique a ensuite posé une série de questions : l'intensification des échanges de services avec le temps a-t-elle entraîné une hausse des émissions? Les corrélations entre les services, le commerce et la pollution sont-elles statistiquement significatives? Quelles sont les répercussions environnementales de l'intensification du tourisme, en particulier sur la biodiversité? Comment est-il possible de prendre en compte l'irréversibilité? Enfin, la critique a contesté la conclusion du deuxième document concernant le tourisme, faisant valoir que le tourisme est un service faisant l'objet d'échanges internationaux et qu'il a des répercussions directes sur l'environnement.

Séance 2A: Grant Ferrier, rapporteur

M. Ferrier passe brièvement en revue chacun des documents de recherche et en résume les conclusions. Le document de Claudia de Windt traitait des effets de la libéralisation des services financiers au Mexique et, plus précisément, de ses effets sur le crédit agricole et ses répercussions sur l'environnement. La conclusion fondamentale est qu'il y a eu un regroupement remarquable des services financiers d'une façon générale et, en particulier, au Mexique. Le rapport contenait aussi certaines analyses empiriques et descriptions de la situation au Canada et aux États-Unis.

Au Mexique, la libéralisation des services financiers a entraîné une intégration des services bancaires, en particulier la création de grandes banques qui consentent des prêts de plus en plus importants. Les petites banques prêtent environ 10 % de leur portefeuille aux agriculteurs, comparativement à 0,5 % dans le cas des grandes banques. Cet écart est considérable et il indique clairement que le crédit disponible pour les agriculteurs est de plus en plus petit, ayant diminué de 80 % entre 2001 et 2005.

Les données indiquent aussi que la concentration des prêts dans le secteur agricole et la tendance à l'agriculture à grande échelle font pencher la balance en faveur du maïs et des haricots dans la région nord du Mexique. Les agriculteurs de produits spécialisés dans le sud n'obtiennent pas les prêts.

Les grandes banques mettent l'accent sur l'efficacité et les profits et elles n'ont pas de lignes directrices relatives à la durabilité. Les pressions en faveur de l'efficacité et de la rentabilité entraînent une utilisation accrue des pesticides et des engrais chimiques. Il faudrait recueillir d'autres données pour corroborer cette constatation.

En général, la conclusion est que l'ALÉNA a contribué, entre autres facteurs, au déclin du crédit disponible pour l'agriculture et a créé une incitation additionnelle aux exportations à grande échelle — ce qui pourrait donner lieu à une surproduction du maïs et des haricots dans la région nord du pays. Faute de crédit privé disponible, le besoin se fait sentir de mettre en place des mécanismes qui permettraient aux petits agriculteurs d'obtenir du crédit pour adopter des pratiques plus durables. Dans l'ensemble, les incidences sur le plan des politiques seraient que les banques de développement soutiennent davantage les politiques agricoles. Enfin, il faut envisager la révolution verte qui a stimulé la productivité agricole au cours des décennies 1960 et 1970, et imaginer une révolution « verte-verte », où un équilibre serait atteint entre la productivité et la durabilité. C'est un rôle que la CCE et la communauté internationale pourraient jouer en favorisant l'intégration des politiques agricoles et des politiques fiscales, et le Mexique serait un bon endroit pour amorcer un tel mouvement.

Séance 2B : Gustavo Alanís Ortega, rapporteur

La séance a porté sur plusieurs thèmes différents et de nombreuses questions ont été soulevées. Le principal point de mire consistait à se demander s'il y avait un lien direct entre le tourisme, les effets sur l'environnement et l'ALÉNA. L'ALÉNA a-t-il eu pour effet d'accroître le tourisme et, dans l'affirmative, quels en ont été les effets environnementaux?

La difficulté à obtenir des données fiables sur les flux touristiques avant et après l'entrée en vigueur de l'ALÉNA a été soulignée. Il semble qu'il y ait eu une augmentation des investissements étrangers dans les services (hôtels et restaurants); cependant, il n'est pas évident que cela a résulté directement de l'ALÉNA. Il y a d'autres facteurs importants, notamment les phénomènes météorologiques extrêmes, dont les moindres n'ont pas été les ouragans de 2001 et 2005, qui ont nécessité beaucoup de reconstruction.

Il y a une demande accrue d'amélioration des activités d'application des lois relatives à l'environnement. Il a été recommandé d'encourager les hôtels à participer à des programmes volontaires de certification. Les aménagements plus anciens devraient aussi être encouragés à participer. D'autres mesures incitatives, par exemple de nouvelles structures fiscales, pourraient être mises en place. De plus, les nouveaux aménagements devraient être soumis à des processus plus rigoureux d'évaluation des incidences environnementales, s'accompagnant d'inspections de suivi et d'activités de surveillance.

Il faut comparer les gagnants et les perdants. Le Mexique était une importante destination touristique avant l'entrée en vigueur de l'ALÉNA, et la recherche a conclu que bon nombre des problèmes environnementaux ne résultent pas de l'ALÉNA, mais plutôt d'autres décisions institutionnelles. Dans le cas de la Riviera Maya, bon nombre des personnes interrogées

croient que la région a atteint un point de saturation. La situation est aggravée par la faiblesse des activités d'application de la législation environnementale.

Séance 3A : Heather Bystryk, rapporteur

M^{me} Bystryk commence par signaler que cette séance complète les autres à plusieurs importants égards, notamment en ce qui a trait aux questions de portée globale telles que les effets de la pollution et de la qualité de l'air sur la santé publique.

Elle passe ensuite en revue les principaux points de chacun des documents présentés au cours de la séance. Dans le premier rapport, trois questions sont posées. L'ALÉNA a-t-il occasionné une hausse de la pollution de l'air aux frontières? Comment les flux de transport influent-ils sur la pollution de l'air? Enfin, quelles politiques ont eu des incidences sur le transport et sur la pollution de l'air?

Une analyse statistique faisant appel à l'économétrie, par opposition aux modèles de simulation, a été effectuée. La qualité de l'air a été étudiée en fonction du volume des flux d'échanges commerciaux, des transports et des technologies, des caractéristiques des villes frontalières et des politiques. Cela comprenait des aspects tels que l'ALÉNA, le déclin de la valeur du dollar, les politiques appliquées aux points de passage frontaliers et l'infrastructure routière, particulièrement au point de passage de Laredo. La conclusion générale a été que l'ALÉNA et le déclin du dollar ont occasionné une augmentation des effets d'échelle qui a aggravé les niveaux d'émissions de certains polluants atmosphériques. D'autre part, les politiques visant à modifier l'infrastructure peuvent réduire les niveaux de certains polluants de l'air. L'amélioration des routes au point de passage de Laredo a été citée en exemple.

Le deuxième document portait précisément sur le secteur du camionnage et visait à évaluer si les politiques sont efficaces pour ce qui est de réduire les délais d'attente des camions aux frontières et la pollution de l'air ainsi occasionnée, en faisant appel à une analyse économétrique et en utilisant des données concernant les frontières canado-américaine et américano-mexicaine. Parmi ces politiques, on compte les partenariats des douanes et du commerce contre le terrorisme, le prédédouanement dans le cadre du programme Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) afin de réduire la congestion, ainsi que les modifications apportées aux politiques relatives aux carburants et à la technologie diesel. En un mot, ces politiques peuvent effectivement entraîner une réduction de la pollution de l'air; c'est le cas, en particulier, de la politique EXPRES et des changements apportés à la technologie diesel.

Elle signale ensuite que le critique a cadré la discussion en examinant trois moyens dont la libéralisation des échanges peut influencer sur l'environnement.

Ces trois moyens sont les effets d'échelle et de composition (p. ex., les changements dans les modes de production), le déplacement des courants commerciaux à l'intérieur des pays et entre les pays, et les effets techniques (p. ex., les changements dans les moyens de transport).

Elle conclut en posant la question suivante : comment pouvons-nous utiliser la libéralisation des échanges de manière à résoudre les problèmes environnementaux? Les suggestions qui se dégagent de la séance comprennent la nécessité de coordonner les politiques, la mise en commun des expériences et l'examen des répercussions futures possibles de la congestion aux frontières.

Séance 3B : David Hartridge, rapporteur

M. Hartridge commence par affirmer que les documents présentés sont très complémentaires dans leur examen de l'offre et de la demande de services environnementaux dans la région frontalière septentrionale du Mexique. Le premier document traite de l'élimination des déchets urbains dans le contexte de l'énorme intensification de l'urbanisation qui a entraîné une augmentation de la production de déchets, totale et par habitant. Le rapport montre ensuite clairement que le système censé assurer la gestion de ce service est déficient à tous les niveaux. Il y a d'importants problèmes particuliers, par exemple l'élimination des pneus. Il y a aussi quelques bonnes nouvelles, notamment la croissance de l'emploi et de l'économie dans le Nord du Mexique.

Le deuxième rapport traite de la collaboration entre la *Border Environment Cooperation Commission* (BECC, Commission de coopération environnementale aux frontières) et la *North American Development Bank* (NADBank, Banque nord-américaine de développement) en vue de s'attaquer aux problèmes environnementaux. On observe des expériences positives sur l'ensemble du spectre. Des améliorations réelles ont été apportées dans les domaines de l'eau potable, de l'hygiène publique, du traitement des eaux usées et, dans une certaine mesure, de la qualité de l'air. La BECC et la NADBank contribuent à ces progrès. Toutefois, il est clair que d'énormes problèmes demeurent irrésolus. Le problème de l'approvisionnement en eau, ou de la rareté de l'eau, s'aggrave, de même que les problèmes liés à la qualité de l'air.

Le troisième document traite de l'évolution du marché commercial des services environnementaux au Mexique et de l'aptitude de l'industrie environnementale à satisfaire cette demande.

M. Hartridge mentionne certaines observations faites dans les rapports. Il est clair que le taux d'urbanisation s'est accru à un rythme plus rapide que ce que l'infrastructure administrative pouvait assumer. Les services de collecte de déchets ont été qualifiés d'amateurs et de non professionnels. L'une des

principales conclusions est que la participation du secteur privé devrait être accrue, dans le contexte d'un cadre réglementaire plus structuré. C'est particulièrement important, étant donné que 90 % de la population de la région vit dans neuf villes, et que la croissance démographique y est de 4,4 % par année. Cela engendre d'énormes problèmes dans les domaines des eaux usées, de la pollution de l'air et de la gestion des déchets solides. L'augmentation du professionnalisme dans la prestation des services constituait une recommandation clé.

En ce qui a trait aux projets de la BECC, M. Hartridge estime qu'un professionnalisme accru est également nécessaire dans ce domaine. Les problèmes, toutefois, sont également liés à l'infrastructure. Le manque de routes pavées et ses effets sur la santé humaine représentaient un point très important. Le pavage des routes pourrait contribuer énormément à améliorer la santé humaine.

L'expansion des secteurs du commerce et de la fabrication a produit une demande de services environnementaux venant soutenir les activités commerciales, par exemple des services de remise en état et de consultation. Il a été démontré que l'ancienne crainte que l'ALÉNA entraîne une course vers le bas dans le domaine des normes s'est révélée complètement infondée. Les entreprises étrangères ont importé leurs normes nationales avec elles et ont eu pour effet de rendre les normes environnementales plus rigoureuses. En fait, les principaux moteurs du marché environnemental sont des éléments tels que les normes environnementales mondiales respectées par les sociétés multinationales et la réglementation ainsi que la mise en application des lois fédérales.

L'importance des activités d'application des lois était un enjeu qui se retrouvait dans les trois rapports, que ce soit sur le plan de la gestion des déchets ou sur celui de la pollution de l'air. Les règlements existent au Mexique, mais les capacités de mise en application à l'échelon des États et à l'échelon local sont faibles. La croissance de la demande de services environnementaux depuis 1995 a manifestement dépassé la capacité des entreprises mexicaines de satisfaire à la demande. Présentement, les entreprises étrangères ont la part la plus importante de ce marché. Il y a cependant très clairement une augmentation des capacités techniques, ainsi qu'une augmentation de la concurrence sur le marché.

Quel est le lien entre tout cela et l'ALÉNA? La présence de sociétés multinationales étrangères est une conséquence directe de l'Accord. Ces sociétés importent des normes plus rigoureuses et elles sont les plus importants clients de services environnementaux. Leur demande est un moteur pour le marché.

Il résume les messages de la manière suivante : premièrement, l'importance cruciale d'assurer l'efficacité des activités d'application des lois; deuxièmement, le thème connexe de l'éducation et de la participation du

public, du renforcement des capacités et du professionnalisme accru de l'administration.

Observations finales

M. José Carlos Fernández Ugalde revient sur le podium pour expliquer que le compte rendu du symposium sera publié par la CCE dans les meilleurs délais; on y trouvera une synthèse des principales conclusions des exposés, les réponses des critiques et un sommaire des principaux points soulevés lors des périodes de questions.

Il remercie chaleureusement tous les conférenciers et les participants pour un symposium extrêmement productif et intéressant, de même que les membres du personnel de la CCE et du *North American Center for Transborder Studies* (Centre nord-américain des études transfrontalières), l'équipe d'Unisfera, ainsi que les interprètes, pour leur dévouement et leur dur labeur, qui ont contribué à faire de ce symposium un franc succès. Puis, souhaitant à tous un retour sûr à la maison, il lève la séance.