



Le plein de faim

L'impact du développement des agrocarburants sur la faim dans le monde

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières	P. 2
Acronymes et abréviations	P. 3
Aperçu général	P. 4
Chapitre 1: Introduction.....	P. 8
Chapitre 2: Agrocarburants industriels – contexte	P. 11
Quelles sont les causes du boom des agrocarburants industriels dans l'UE?.....	P. 13
Chapitre 3: Quel est le problème des agrocarburants industriels? .	P. 16
Les agrocarburants industriels font monter les prix des denrées alimentaires, faisant augmenter le nombre de personnes souffrant de la faim.	P. 17
Les agrocarburants industriels ne bénéficient pas aux communautés locales où ils sont cultivés.	P. 24
Les agrocarburants industriels ne sont pas une solution au changement climatique.	P. 34
Conclusion : La réponse de l'UE	P. 39
Chapitre 4: Les agrocarburants industriels d'ici 2020.	P. 40
Les gouvernements augmentent leur demande en agrocarburants.	P. 40
L'alarmante ampleur de l'expansion des terres consacrées aux agrocarburants.....	P. 40
Chapitre 5: Utilisation des agrocarburants : les clés de l'avenir.	P. 47
Chapitre 6: Conclusion et recommandations.	P. 51

ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

ACP	Pays Afrique, Caraïbes, Pacifique
CO ²	Dioxyde de carbone
CE	Commission européenne
APE	Accords de partenariat économique
UE	Union européenne
FAO	Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture
G5	Le groupe du G5 des pays en développement (Inde, Brésil, Chine, Mexique et Afrique du Sud)
G8	Le groupe du G8 des pays développés (Royaume-Uni, Russie, États-Unis, Italie, France, Allemagne, Japon et Canada)
GES	Gaz à effet de serre
IFPRI	Institut international de recherche sur les politiques alimentaires
FMI	Fonds monétaire international
CCR	Centre commun de recherche de la Commission européenne
N ² O	Protoxyde d'azote
OCDE	Organisation pour la coopération et le développement économique
ODI	Overseas Development Institute
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement

Aperçu général

Les agrocarburants industriels – carburants produits à échelle industrielle à partir de matières premières agricoles – ont été présentés comme une des solutions aux problèmes de la sécurité énergétique, du changement climatique et du développement rural. Peuples Solidaires, en association avec ActionAid, est convaincu qu'ils ne sont probablement pas la réponse à ces défis.

En réalité, leur développement compte parmi les principales causes de la crise alimentaire, qui devrait continuer de s'aggraver dans les prochaines années.

Les agrocarburants industriels sont aujourd'hui fabriqués à partir de maïs, de blé, de canne à sucre et de plantes oléagineuses comme la palme, le soja et le colza. La forte croissance de la demande en matières premières agricoles pour en faire des carburants concurrence les cultures vivrières. En augmentant ainsi les prix des denrées alimentaires, cet engouement pour les agrocarburants a un impact négatif sur la qualité et la quantité de nourriture disponible pour les populations des pays en développement. Il s'agit là d'un enjeu considérable dans un monde où un milliard de personnes souffrent déjà de la faim.

Pourtant, en 2009, les États membres de l'Union européenne (UE) se sont engagés à incorporer 10 % d'énergies renouvelables dans les transports d'ici 2020, dont la quasi-totalité seront des agrocarburants industriels. Cet objectif de 10 % concerne donc directement la consommation d'agrocarburants industriels dans l'UE, qui devrait quadrupler d'ici 2020. Or un tel essor impliquera à priori d'en importer les deux tiers, principalement depuis les pays du Sud.

Cet objectif de 10 % n'explique pas à lui seul la hausse de la consommation dans l'UE. En 2006, des estimations prudentes portaient le montant total des subventions à l'industrie des agrocarburants dans l'UE à hauteur de 4.4 milliards d'euros. En supposant que ce même niveau de subvention soit maintenu, il faudrait subventionner l'industrie d'environ 13.7 milliards d'euros par an pour atteindre l'objectif de 2020.

Les arguments en défaveur des agrocarburants industriels se sont accumulés au fil des ans. Des preuves collectées dans les pays où les partenaires de Peuples Solidaires et d'ActionAid travaillent confirment ce désaveu. Le présent rapport présente ces résultats et met en évidence trois impacts majeurs de la production des agrocarburants industriels.

1. Conséquences sur les prix des denrées alimentaires et la faim

Les agrocarburants sont tenus pour responsables d'au moins 30 % de la hausse globale des prix des denrées alimentaires en 2008. Il est estimé que cette crise

« Alors que beaucoup s'inquiètent de remplir leurs réservoirs d'essence, beaucoup d'autres dans le monde se battent pour remplir leurs ventres. Et cette situation empire de jour en jour. »

Robert Zoellick, Président de la Banque mondiale, 2008

alimentaire a poussé 100 millions de personnes supplémentaires dans la pauvreté et qu'elles sont environ 30 millions de plus à souffrir de la faim. Si tous les objectifs pris au niveau international en termes d'agrocarburants sont atteints, les prix des denrées alimentaires pourraient augmenter de 76 % d'ici 2020. À cette date, environ 600 millions de personnes supplémentaires souffriraient de la faim, à cause des agrocarburants industriels.

2. Impacts locaux et faim

Les agrocarburants industriels ont des impacts locaux désastreux sur la sécurité alimentaire et les droits fonciers de nombreuses communautés où ils sont cultivés.

L'ampleur actuelle des accaparements de terres est sidérante. D'après une étude de l'IIED, 1.1 millions d'hectares – une superficie de la taille de la Belgique - ont été alloués aux agrocarburants industriels dans 5 pays africains (Éthiopie, Ghana, Madagascar, Mali, Soudan). Tous les agrocarburants produits sur ces terres sont destinés à l'exportation. Les entreprises de l'UE ont déjà acquis ou sont en cours d'acquisition au moins cinq millions d'hectares pour les agrocarburants industriels dans les pays en développement – une superficie plus grande que celle du Danemark.

Au niveau local, la culture industrielle d'agrocarburants a de nombreuses conséquences négatives : déplacements de populations, augmentation des prix des denrées alimentaires locales, disettes, promesses d'emploi non tenues par les entreprises, absence de consultation et de compensation des populations locales. Ces accaparements de terre sont aujourd'hui comparés à une nouvelle forme de colonialisme qui affecte les pays pauvres.

3. Aggravation des changements climatiques et de la faim

Beaucoup d'agrocarburants industriels n'émettent pas moins de gaz à effet de serre (GES) que les carburants fossiles, pour les raisons suivantes :

- la conversion de forêts, de tourbières ou de prairies permanentes pour la culture d'agrocarburants constitue une source importante de GES (changement d'affectation des sols) ;
- la conversion de terres déjà cultivées en cultures d'agrocarburants entraîne souvent un effet de déplacement ; l'affectation originale des sols est transférée à d'autres sols dans d'autres lieux, comme les forêts (changement d'affectation des sols indirect). La nouvelle affectation des sols peut entraîner des émissions de GES, comparables à celles d'un Changement d'affectation des sols direct ;
- les engrais utilisés pour la culture d'agrocarburants émettent du protoxyde d'azote (N^2O). Le N^2O est un GES 300 fois plus puissant que le dioxyde de carbone.

« Ils ont pris la terre alors qu'elle avait déjà été labourée... Ils ne nous ont rien payé... Ce que nous voulons, c'est récupérer nos fermes, parce que nous en dépendons pour survivre... Nous mourons de faim et en fait, nous ne possédons plus rien. »

Matilde Ngoene, mère de famille et agricultrice, Mozambique, novembre 2009

Les agrocarburants industriels ne sont pas non plus rentables. En réalité, ils sont le moyen le moins rentable de réduire les émissions de GES, en comparaison avec d'autres utilisations de ces mêmes matières premières agricoles (les matières premières transformées en agrocarburant). Les agrocarburants sont donc une fausse solution dans la lutte contre le changement climatique, et ne vont de surcroît faire qu'aggraver la faim et la pauvreté dans le monde.

L'AVENIR – L'ALARMANTE AMPLIATION DES ACCAPAREMENTS

La consommation mondiale d'agrocarburants devrait passer de 70 milliards de litres en 2008 à 250 milliards de litres en 2020. En UE, l'augmentation envisagée est encore plus importante – de 13 à environ 55 milliards de litres.

Pour atteindre l'objectif de 10 % fixé par l'UE, la superficie totale des terres directement nécessaires à la culture d'agrocarburants industriels dans les pays en développement pourrait atteindre 17,5 millions d'hectares, soit plus de la moitié de la taille de l'Italie. D'autres terres seront également nécessaires dans les pays développés, entraînant le déplacement des cultures destinées à l'alimentation humaine et animale vers de nouvelles zones, souvent situées dans les pays en développement.

Nous sommes à une période charnière. On constate aujourd'hui un regain d'intérêt commercial pour les agrocarburants industriels, alors que le prix du pétrole atteint les 80 dollars le baril. Soit nous reconnaissons les problèmes inhérents aux agrocarburants industriels, soit nous ouvrons la porte sur un futur dans lequel les plus pauvres seront encore plus confrontés à la faim et aux crises climatiques.

Pour inverser la tendance, l'UE et ses États membres doivent :

Pour inverser la tendance, l'Union Européenne et les États membres doivent :

- adopter un moratoire sur toute nouvelle expansion de la production et des investissements relatifs aux agrocarburants industriels ;
- garantir que les États membres ne vont pas inclure les agrocarburants industriels dans leurs plans d'action nationaux pour 2010 ;
- réduire les transports et la consommation énergétique ;
- mettre fin aux objectifs et aux mécanismes de soutien fiscaux aux agrocarburants industriels ;
- soutenir les agrocarburants durables produits à petite échelle dans l'UE et ailleurs.

Florence Minj,

Directeur de People's Action for Development, un partenaire d'ActionAid et de Peuples Solidaires qui travaille avec les communautés pauvres du nord-est de l'Inde.

PHOTO : ATOL LOKE/PANOS/ACTIONAID



UN APPEL A AGIR : FLORENCE MINJ

Florence Minj est directeur de People's Action for Development, une organisation partenaire d'ActionAid qui travaille avec les communautés pauvres du nord-est de l'Inde. Elle fait partie d'un mouvement en plein essor qui mobilise la population et les organisations d'une campagne contre les agrocarburants industriels.

« En Europe, ils veulent encore plus d'agrocarburants. Mais ils ne devraient pas. Ils devraient faire campagne contre les agrocarburants. Nous avons vu ce qui se passe réellement. Les conséquences seront bien pires pour la communauté [autochtone] adavasi et pour les petits paysans.

Seule une campagne internationale pourra y remédier. À nous seuls, c'est difficile. Ensemble avec d'autres pays, nous pouvons réduire l'impact du jatropha [un agrocarburant] – alors nous pourrions produire plus de denrées alimentaires. À terme, la promotion des agrocarburants ne bénéficie qu'aux riches, pas aux pauvres. »

1. Introduction

La crise énergétique des années 1970 a donné un premier élan à la recherche de nouvelles sources d'énergie. Les pays étaient devenus de plus en plus dépendants du pétrole à un moment où les prix s'envolaient. Plus récemment, la production de pétrole a probablement atteint son point le plus haut et la lutte contre le changement climatique est devenue le principal défi de notre époque en matière d'environnement et de développement. La course aux sources d'énergie plus propres et plus sûres est lancée.

Les agrocarburants industriels sont au premier rang des alternatives envisagées. En petites quantités, ils peuvent être facilement et rapidement intégrés dans les infrastructures de transport existantes. Il y a à peine quelques années, ils étaient considérés par beaucoup comme un premier pas dans la bonne direction, innovant, respectueux de l'environnement et relativement simple à mettre en œuvre : un nouveau pétrole « vert » résolvant les crises énergétique et climatique tout en remplaçant les énergies fossiles du passé. D'autres, en particulier dans les pays en développement, ont considéré les agrocarburants industriels comme un moyen de promouvoir le développement, d'assurer l'approvisionnement d'énergie et d'éliminer la pauvreté en zones rurales. En Europe, l'Union Européenne a avancé un argument similaire ; les agrocarburants allaient donner le coup de pouce nécessaire aux agriculteurs et aux communautés rurales en termes de revenus et de nouveaux marchés après des années de stagnation des prix des matières premières agricoles.

Les pays riches ont pris le train en marche, se fixant des objectifs ambitieux pour accroître leur consommation d'agrocarburants et en soutenant leurs industries par de généreux coups de main financiers.

Après cette première vague d'enthousiasme, le vrai visage des agrocarburants industriels s'est révélé. Il est manifeste aujourd'hui que les agrocarburants industriels ont des impacts négatifs sur les populations, paysans et ouvriers, ainsi que sur la faim, le climat, la biodiversité et sur les habitats naturels tels que les forêts. Partout dans le monde en développement, les communautés locales réalisent que les agrocarburants industriels ne tiennent pas leurs promesses.

Produits de manière durable et pour les marchés locaux, les agrocarburants cultivés à petite échelle peuvent participer à la sécurité énergétique, accroître les revenus locaux et même réduire les émissions de gaz à effet de serre. Mais la réalité est toute autre. Les agrocarburants, comme beaucoup d'autres cultures avant eux, suivent le modèle traditionnel de la monoculture industrielle à grande échelle orientée vers l'export. Dans la course à la commercialisation des agrocarburants industriels, tous leurs impacts n'ont pas été identifiés. On a même décrit les accaparements de terres réalisées au profit des agrocarburants comme une nouvelle ère du colonialisme dans les pays les plus pauvres.

Mais s'ils sont si néfastes, pourquoi tant de gouvernements continuent-ils d'encourager leur production ? Les agrocarburants industriels permettent aux pays riches d'éviter de prendre des décisions urgentes et difficiles, comme celles de réduire la consommation de carburant et d'énergie de façon générale et d'obliger les entreprises à investir dans des technologies alternatives plus propres. Globalement, les agrocarburants industriels nous permettent de prolonger notre relation fusionnelle avec les moteurs à combustion tout en nous donnant l'illusion que les industries automobiles et pétrolières prennent les mesures qui s'imposent.

« Avec la communauté, nous espérons augmenter nos entrées d'argent et nos revenus en travaillant sur la plantation. Nous n'avons pas assez à manger parce que nous avons renoncé à notre terre. Nous devons nous battre pour nos droits et trouver des alternatives pour combler notre manque à gagner, pour nous nourrir et survivre. »

Mamadou Bah (nom modifié), agriculteur, Sénégal, octobre 2009



MONTÉE DES PRIX DES DENRÉES ALIMENTAIRES : L'HISTOIRE DE BAN VAN TUAN

« Nous mangeons une petite portion de riz bouilli et de légumes de saison que nous cueillons dans les montagnes. Désormais, nous avons appris à vivre sans viande, sans huile et sans tous les autres produits nécessaires, car ma famille pense qu'elle ne sortira jamais de la pauvreté.

J'ai l'impression que la montée des prix a vraiment brisé tous nos espoirs en nous plongeant dans une situation difficile. Nous devons emprunter, emprunter encore et toujours... mais combien de temps cela va-t-il durer ?

Même mes frères refuseront un jour car nous n'avons pas les moyens de rembourser. »

Ban Van Tuan vit avec sa femme et ses deux filles. La famille s'est retrouvée prise au piège par la hausse mondiale des prix des denrées alimentaires. Tous doivent sauter au moins un repas par jour pour faire des économies. Ban Van Tuan s'inquiète pour ses filles qui ne pourront plus aller à l'école par manque de moyens.

« Ma famille pense qu'elle ne sortira jamais de la pauvreté »

Ban Van Tuan,
agriculteur, Vietnam.

PHOTO : ACTIONAID

Au centre de ce rapport: les agrocarburants industriels et la faim

Peuples Solidaires, en association avec ActionAid, travaille avec des citoyens, des communautés et des organisations partenaires dans le monde en développement pour leur permettre de faire valoir leur droit à l'alimentation et de s'attaquer à toutes les causes qui les empêchent de le mettre en œuvre. Les agriculteurs eux-mêmes veulent faire usage des savoirs et des ressources existantes pour développer des approches durables de la production locale comme moyen d'atteindre l'autosuffisance et de combattre la faim.

Aujourd'hui, le problème de la faim s'accroît brutalement, notamment dans les pays les plus pauvres du monde. D'après des données récentes de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), le nombre de personnes souffrant quotidiennement de la faim vient de dépasser un milliard. Elles étaient 913 millions en 2008. À l'heure actuelle, une personne sur six dans le monde souffre de la faim. Pourtant, il y a à peine dix ans, les gouvernements s'engageaient à réduire de moitié le nombre de personnes souffrant de la faim ¹ dans le monde d'ici 2015 (c'est le premier des Objectifs du millénaire pour le développement).

De plus en plus de preuves scientifiques s'accumulent contre les agrocarburants industriels. Et les agrocarburants et la faim sont étroitement liés. Ce rapport étudie les liens qui existent entre eux, en particulier du point de vue des droits des femmes, et dans quelle mesure le droit à l'alimentation est remis en cause par les agrocarburants industriels. Il examine si le nombre de personnes souffrant de la faim augmente du fait de cette nouvelle demande

en carburant et si celle-ci pousse les prix des denrées alimentaires à la hausse. Il détermine si les accaparements de terres par les entreprises d'agrocarburants industriels ont des conséquences au niveau local, par exemple sur la sécurité alimentaire et les déplacements de personnes. Il examine aussi le lien existant entre les émissions de gaz à effet de serre (GES) par les agrocarburants industriels et l'impact du changement climatique sur la faim.

2. Agrocarburants industriels – Contexte

Le terme « agrocarburants » fait référence au carburant obtenu à l'aide de matières premières agricoles. Celui d'« agrocarburant industriel » fait quant à lui référence à un carburant produit de façon intensive par des groupes agro-industriels, en monoculture de grande échelle et qui concurrence, directement ou indirectement, la production alimentaire (voir encadré 1). Il s'agit d'agrocarburants produits à l'échelle industrielle. C'est pourquoi ce rapport utilisera

le terme « agrocarburant industriel » plutôt que celui d'« agrocarburant ».

Les principales matières premières agricoles utilisées pour les agrocarburants industriels sont :

- les plantes oléagineuses, telles que la palme, le soja, le tournesol, le colza et le jatropha qui peuvent être utilisés pour produire de l'agrodiesel ;
- les féculents – maïs et blé – et les sucres,

ENCADRÉ 1 : CONCURRENCE ENTRE NOURRITURE ET AGROCARBURANTS INDUSTRIELS

Le maïs et le blé sont des aliments de base importants dans les pays en développement. Les huiles végétales telles que l'huile de palme sont également des ingrédients importants et sont utilisées dans la cuisine.

Beaucoup de producteurs dans les pays riches, et en particulier ceux qui transforment le maïs et le blé en éthanol, estiment que les matières premières qu'ils utilisent pour produire des agrocarburants n'entrent pas en compétition avec les denrées alimentaires car elles sont de variétés différentes.

Prenons l'exemple du maïs : il est généralement considéré que l'éthanol américain est produit à partir de maïs jaune, utilisé pour l'alimentation animale, le maïs doux étant destiné à l'alimentation humaine. Pourtant, environ 10 % du maïs jaune est encore utilisé dans la chaîne alimentaire aux États-Unis et certaines exportations de ce maïs sont destinées à l'alimentation humaine, en particulier dans les pays en développement. La situation est aujourd'hui la même dans l'UE : les variétés de blé qui conviennent le mieux à la fabrication d'éthanol

sont aussi consommées par les humains. De fait, contrairement aux arguments avancés, il existe un lien direct et étroit entre les matières premières agricoles utilisées dans les carburants et celles qui sont destinées à l'alimentation humaine.

D'autres domaines de « concurrence » sont peut-être encore plus importants. Une plus forte demande en maïs ou en blé – en tant que carburants – fait augmenter leurs prix, comme le décrit le chapitre 3. Ce qui a, en retour, une influence directe sur la quantité et la qualité des denrées alimentaires consommées dans les pays en développement.

L'argument est également mis à mal par la question des terres. Bien des terres utilisées pour le blé ou le maïs, destinées à l'alimentation animale et/ou à l'éthanol, pourraient aussi être cultivées pour l'alimentation humaine. Affecter des millions d'hectares de terres agricoles au carburant (dans l'UE par exemple) aura souvent pour effet de déplacer ailleurs les cultures que ces terres accueilleraient (en dehors de l'UE par exemple).

« C'est un crime contre l'humanité de détourner des terres arables pour la production de matières premières agricoles qui seront brûlées en carburant »

Jean Ziegler, (discours en 2007) Rapporteur spécial des Nations Unies sur le droit à l'alimentation de 2000 à 2008

Busiswe Mpulo,
cultivatrice de maïs à
Kwa-Zulu Natal, Afrique du
Sud.

PHOTO : JAMES OATWAY/PANOS/
ACTIONAID



utilisés pour fabriquer de l'éthanol (alcool éthylique) qui peut être utilisé dans l'essence.

En petites quantités, ils peuvent être assez facilement mélangés aux carburants existants sans quasiment aucune modification à apporter aux moteurs ou aux infrastructures de transport existantes (actuellement, environ 3.3 % de l'essence de l'UE provient des agrocarburants).² Ils sont donc bien adaptés à une utilisation dans les transports. Ils sont aussi utilisés dans les installations électriques ou thermiques tels que les centrales électriques, les chaudières ou les cuisinières. Mais si les agrocarburants ne sont pas produits de manière durable, les mêmes problèmes apparaîtront, que le carburant soit utilisé dans les transports ou dans une centrale électrique.

Agrocarburants industriels de première, deuxième et troisième génération

La première génération fait référence aux agrocarburants industriels produits par des technologies conventionnelles, qui sont actuellement commercialisés et entrent donc en concurrence avec des denrées alimentaires telles que le maïs, l'huile de palme ou l'huile de colza. Le jatropha entre aussi dans cette catégorie, car bien qu'il ne soit pas consommable, il utilise les technologies actuelles, en est à ses premiers stades de développement et entre en concurrence avec les terres agricoles (pour l'alimentation humaine).

Les agrocarburants industriels de deuxième génération sont fabriqués par des nouveaux processus technologiques à partir de cultures non-alimentaires. Leur viabilité commerciale est

En 2006, les agriculteurs de l'UE ont reçu 1.4 milliard d'euros pour produire des agrocarburants. À ce tarif, les agrocarburants coûteraient aux contribuables européens jusqu'à 4.2 € milliards d'euros chaque année d'ici 2020.

en cours d'évaluation. Ils sont obtenus à partir de sous-produits forestiers ou agricoles tels que les tiges de blé/maïs, à partir de déchets de bois ou de plantes spécifiquement cultivées à cet effet comme le peuplier ou le miscanthus. Des doutes subsistent quant à leur viabilité commerciale.³ S'ils sont un jour mis en vente, ce ne sera probablement pas avant 2018.⁴

Les avantages de cette deuxième génération d'agrocarburants sont encore contestés. Plusieurs préoccupations ont été soulevées : leur culture déplacerait les cultures vivrières vers de nouvelles terres agricoles⁵ issues de la déforestation, ce qui aggraverait encore le changement climatique (cf. chapitre 3).

D'autres agrocarburants encore plus sophistiqués, à partir d'algues, sont à l'étude (généralement appelés de troisième génération). Néanmoins, leur viabilité commerciale et la possibilité même de produire ces agrocarburants de troisième génération ne seront déterminées que dans de nombreuses années.

QUELLES SONT LES CAUSES DU BOOM DES AGROCARBURANTS INDUSTRIELS DANS L'UE ?

L'UE et ses États membres ont déjà envoyé des signaux aux entreprises pour les inciter à investir dans les agrocarburants industriels, par exemple en acquérant des terres ou en construisant de nouvelles raffineries. Des milliards d'euros ont déjà été dépensés (d'origine privée et publique) pour soutenir l'industrie des agrocarburants de l'UE.

Étant donné l'interrelation entre les agrocarburants industriels et différents secteurs et problèmes – agriculture, énergie, transport, environnement, commerce –, une grande

variété d'instruments politiques est utilisée pour les promouvoir.

L'objectif de 10 % de l'UE

Le texte qui a les plus lourdes conséquences sur le développement des agrocarburants industriels est, de loin, la directive sur les énergies renouvelables adoptée récemment par l'UE.⁶ Peoples Solidaires et ActionAid soutiennent sans réserve l'idée générale de cette directive, selon laquelle d'ici 2020, 20 % de toute l'énergie de l'UE devra provenir de sources renouvelables. Néanmoins, une clause de cette directive aura pour effet d'aggraver la faim tout en échouant à atteindre les objectifs fixés par l'UE pour réduire les émissions de GES. Elle concerne le secteur du transport et établit que d'ici 2020, 10 % des carburants dans les transports devront aussi provenir de sources renouvelables. Les États membres s'appêtent à atteindre la quasi-totalité de cet objectif de 10 % grâce à l'aide des agrocarburants industriels, ce qui en fait, en réalité, un objectif en termes d'agrocarburants.

Les subventions à l'agriculture domestique

Les agriculteurs européens reçoivent des subventions pour toutes les cultures qu'ils produisent, y compris celles qui peuvent être transformées en agrocarburants – la betterave sucrière, le maïs, l'huile de colza, le soja, le tournesol et le blé. Les agriculteurs les vendront aux fabricants d'éthanol ou d'agrodiesel aussi longtemps qu'ils en obtiendront un meilleur prix que celui proposé par un fabricant de produits alimentaires ou un exploitant dans l'alimentation animale céréalière. En 2006, selon les calculs d'ActionAid, les agriculteurs de l'Union européenne ont reçu 1.4 milliard d'euros pour produire des agrocarburants industriels. Bien qu'il soit probable que les taux de subvention évoluent, étant donné les niveaux de soutien

« Je n'ai pas de ferme, je n'ai pas de jardin, parce que la seule terre que j'avais a été détruite. Nous souffrons de la faim, et même si je cherchais une autre ferme, ils la détruiraient aussi. »

Elisa Alimone Mongue, mère de famille et agricultrice, Mozambique, novembre 2009

Elisa Alimone Mongue, mère de famille et agricultrice, Mozambique. Sa terre lui a été enlevée par une entreprise d'agrocarburants.

PHOTO : JAMES OATWAY/PANOS/ ACTIONAID



actuels et les estimations de production européenne, l'objectif de 10 % pourrait au final coûter aux contribuables pas moins de 4.2 milliards d'euros par an d'ici 2020 en soutien à l'agriculture (cf. tableau 1).⁷

Exonérations de taxes

Les exonérations de taxes constituent le plus grand soutien à l'industrie des agrocarburants dans l'UE. Par exemple, En France par exemple, ils bénéficient depuis 1992 d'une exonération partielle de la taxe intérieure de consommation (TIC, anciennement TIPP). En 2010, l'Etat français prévoit de rembourser aux distributeurs de carburant 18 centimes d'euro par litre d'éthanol et 11 centimes d'euros par litre d' agrodiesel (projet de loi de finance pour 2009). Cette défiscalisation représente une subvention pour les producteurs d'éthanol, puisqu'elle permet aux distributeurs de

carburant de surpayer l'éthanol (environ le même prix que l'essence, pour une densité énergétique volumique plus faible d'un tiers). Cette défiscalisation est estimée avoir coûté aux finances publiques un montant de 939 millions d'euros en 2008 et de 651 millions d'euros en 2009.⁸

En Suède, les agrocarburants ne sont pas soumis à la taxe sur l'énergie.⁹ D'après les estimations d'ActionAid, les exonérations de taxes dans l'UE atteignaient environ 3 milliards d'euros en 2006. Bien qu'il soit probable que ces taxes évoluent, étant donnés les niveaux de soutien actuels et les estimations de consommation européenne, l'objectif de 10 % pourrait au final coûter aux contribuables pas moins de 9.5 milliards d'euros par an d'ici 2020 en exonérations de taxes (cf. tableau 1).¹⁰

L'UE va remplir la quasi-totalité de son objectif de 10 % de carburants « renouvelables » dans le secteur des transports à l'aide des agrocarburants industriels. Cet objectif est donc un objectif en termes d'agrocarburants.

Les subventions sont très importantes en Europe (tout comme aux États-Unis) car sans elles, les agrocarburants dans les pays développés ne seraient dans l'ensemble pas rentables. En particulier lorsque le prix de l'essence tombe en dessous de 60-100 dollars le baril, en fonction des agrocarburants et du prix des matières premières en question.

Avantages commerciaux et primes à l'investissement

Ce n'est pas un hasard si les entreprises d'agrocarburants industriels concentrent leurs investissements internationaux en Afrique, dans certaines régions d'Asie et en Amérique latine. Plusieurs de ces pays bénéficient d'un accès commercial préférentiel à l'UE. Cela signifie que les agrocarburants et les matières premières commercialisés en UE sont moins taxés voire exemptés de taxes. Il s'agit des pays dits Afrique, Caraïbes, Pacifique (ACP) participant aux accords de partenariat économique (APE), des pays moins avancés bénéficiant de l'initiative « Tout sauf les armes » ; et de 13 pays en développement (Bolivie, Colombie, Costa Rica, Équateur, Salvador, Guatemala, Honduras, Mongolie, Nicaragua, Paraguay, Pérou, Sri Lanka et Venezuela) dans le cadre du Système de préférences généralisées^{12,13}.

Il existe aussi d'autres avantages pour les entreprises : certains de ces accords commerciaux (comme les APE par exemple) concernent souvent des investissements depuis l'étranger grâce auxquels les entreprises peuvent accéder plus facilement aux pays en développement ; par exemple, les précédentes restrictions relatives à l'accès des étrangers à la location ou la propriété foncière peuvent être ainsi assouplies ou levées.

Cet accès préférentiel a également stimulé une nouvelle série d'accords de coopération Sud-Sud. Par exemple, l'éthanol des entreprises brésiliennes n'a que très faiblement accès au marché de l'UE du fait de taxes trop élevées. Mais depuis 2007, le gouvernement brésilien et l'entreprise brésilienne Empresa Brasileira de Pesquisa Agricola (Embrapa) ont signé plusieurs accords avec d'autres pays en développement pour y favoriser la coopération et les investissements brésiliens. Ainsi, Embrapa est le principal investisseur brésilien en Afrique ; et des projets sont menés sous sa direction en Libye, au Maroc, au Mozambique, au Ghana, au Kenya, en Tunisie, au Bénin, au Togo et en Angola, dont beaucoup bénéficient d'un accès préférentiel à l'UE.¹⁴

Tableau 1 : Principales subventions de l'UE aux agrocarburants industriels en 2006 et en 2020¹¹

Millions d'euros	Coûts supportés par les contribuables européens en 2006	Coûts prévisionnels supportés par les contribuables européens en 2020
Exonérations de taxes pour les producteurs	2960	9506
Soutien à l'agriculture	1448	4216
Total des subventions	4408	13722

Ces prévisions supposent que les primes et les exonérations seront du même ordre entre 2006 et 2020. S'il est vrai que le taux des exonérations de taxes est déjà en train d'être revu à la baisse dans certains pays, cela sera compensé en partie par l'augmentation des volumes.

3. Quel est le problème avec les agrocarburants industriels ?

L'ampleur alarmante que prennent les agrocarburants – d'une agriculture intensive de grande échelle à l'exportation des matières premières – n'est pas durable. Les politiques et les multinationales, tombés sous le charme de solutions apparemment simples, ont soutenu les agrocarburants sans tenir compte des nombreuses mises en garde sur leurs impacts négatifs :

Prix alimentaires mondiaux

- Les agrocarburants industriels ont contribué à la crise alimentaire et à la famine. En détournant des terres et des cultures vivrières au profit de la production de carburant, ils ont participé à la hausse internationale des prix des denrées alimentaires.

Problèmes locaux relatifs à la terre, à la sécurité alimentaire et aux conditions de travail.

- Les prix des denrées alimentaires ont augmenté également au niveau local.
- La production d'agrocarburants industriels encourage les accaparements de terres et les déplacements de population (qui sont parfois violents).
- Les revenus des travailleurs dans les plantations d'agrocarburants sont faibles et

leurs conditions de travail indignes.

- Les conséquences locales sur l'environnement sont de plus en plus évidentes, de la diminution de la qualité des sols à l'épuisement des ressources en eau.

Changements climatiques, habitats naturels et biodiversité

- Les agrocarburants industriels ne sont plus considérés désormais comme une solution au changement climatique ; en fait, la plupart des agrocarburants émettent plus de GES que les carburants fossiles.
- Les impacts sur les habitats naturels et la biodiversité sont énormes. Certains agrocarburants, comme la canne à sucre, le soja ou le palmier à huile, sont soit directement cultivés dans des zones de forêts tropicales et autres réservoirs de biodiversité, soit provoquent le déplacement d'autres activités telles que l'élevage vers ces zones.

Sécurité énergétique

- Les agrocarburants ne vont contribuer que très faiblement à la sécurité énergétique. En effet, les cultures sont elles-mêmes soumises aux sécheresses et aux maladies.

Tableau 2: Causes de la hausse mondiale des prix des denrées alimentaires en 2008

Causes de la hausse mondiale des prix des denrées alimentaires en 2008	Étude de Don Mitchell (cf. note de fin) ¹⁵	Étude de l'Université de Purdue ¹⁶
Changement des modèles de consommation	Impact faible	Impact essentiellement dû à la demande chinoise en pétrole
Augmentation des prix du pétrole	10 %	Impact significatif car lié aux agrocarburants et aux coûts de production des denrées alimentaires
Événements climatiques	Impact faible	Pas d'impact sur le court terme
Baisse du dollar américain	15 %	Impact significatif
Spéculation	Impact faible	Peu concluant
Agrocarburants	75 %	Impact significatif et liens étroits avec la hausse des prix du pétrole

« Personne ne va acheter de jatropha. Tout le monde disait que celui qui posséderait une plantation bénéficierait de bons débouchés. Mais on n'a jamais vu ces bons débouchés, et quand j'ai compris ça, j'étais découragé. J'étais très déçu. Je me suis senti mal. J'espérais faire des bénéfiques. J'ai jeté mes graines ».

Raju Sona, agriculteur, Inde, novembre 2009

En 2008, la crise alimentaire a poussé 100 millions de personnes supplémentaires dans la pauvreté et 30 millions de plus souffrent de la faim chaque jour.

LES AGROCARBURANTS INDUSTRIELS FONT MONTER LES PRIX DES DENRÉES ALIMENTAIRES, AUGMENTANT LE NOMBRE DE PERSONNES SOUFFRANT DE LA FAIM

Beaucoup parlent de la crise alimentaire comme d'un phénomène qui ne se serait produit qu'en 2008. Alors que les prix mondiaux des denrées alimentaires ont chuté fin 2008, les prix intérieurs se sont « mieux accrochés » et sont restés résolument élevés. Les émeutes relatives aux pénuries alimentaires ne font plus les gros titres des journaux, mais pour des millions de personnes, la crise alimentaire se fait toujours sentir.

La crise alimentaire et l'explosion de la demande en agrocarburants industriels ont exacerbé la situation des plus pauvres et remis en question leur droit à l'alimentation. La Banque mondiale estimait en 2008 que la crise avait déjà poussé

100 millions de personnes supplémentaires dans la pauvreté. ActionAid estimait à l'époque que 30 millions de personnes supplémentaires souffraient désormais de la faim à cause des agrocarburants.

Les origines de la hausse des prix des denrées alimentaires sont complexes, mais plusieurs sources fiables confirment que les agrocarburants industriels sont l'une des principales causes de cette hausse.

L'étude de l'Université de Purdue, réalisée pour la fondation Farm, regroupe les données de 25 enquêtes différentes. Elle confirme les analyses émises par Donald Mitchell, économiste en chef du groupe de prospective du développement de la Banque Mondiale, et d'autres institutions sans les évaluer de manière statistique. Selon cette étude, les agrocarburants, liés à l'augmentation des prix du pétrole, sont un facteur essentiel de la hausse des prix des denrées alimentaires. Les prix du pétrole devraient encore augmenter à moyen et long terme car nous sortons d'une récession mondiale. De fait, les prix des denrées alimentaires, et la faim, vont donc augmenter de façon dramatique.

Ce sont les plus pauvres qui vont souffrir le plus de cette augmentation des prix. De nombreux pays en développement à faible revenu sont importateurs de nourriture (et de carburant) ; la plupart des foyers dans les pays en développement achètent leur nourriture ; et la part des revenus consacrée à l'alimentation est inversement proportionnelle à ces revenus (elle atteint 80 % dans certains foyers pauvres).

Les agrocarburants industriels, l'augmentation des prix des denrées alimentaires et celle de la faim interagissent de plus en plus pour les raisons suivantes :

Raju Sona, agriculteur, nord-est de l'Inde. Il a abandonné sa production vivrière pour cultiver du jatropha, ce qui ne lui a procuré aucun revenu. Sa famille dit être bien plus heureuse depuis qu'il a repris ses cultures précédentes.

PHOTO : ATOL LOKE/PANOS/ACTIONAID



Environ 30 % de la production de maïs aux États-Unis est désormais convertie en éthanol

Tableau 3: Production mondiale de céréales et « destination »

Millions de tonnes	2007/2008	2008/2009	Variation %	Variation 2007/2008 2008/2009
Production totale	2132	2287	+1.3 %	155 millions de tonnes
dont utilisation totale*	2120	2202	-	-
Alimentation humaine	1013	1029	+1.5 %	+16 millions de tonnes
Alimentation animale	748	773	+3.3 %	+25 millions de tonnes
Autres utilisations	359	401	+11.7 %	+42 millions de tonnes

* L'utilisation regroupe la production et l'utilisation des stocks de l'année précédente (les stocks de céréales ont augmenté d'environ 80 millions de tonnes entre 2007/2008 et 2008/2009)

- les prix des carburants, de l'énergie et des denrées alimentaires sont de plus en plus liés aujourd'hui ;
- au niveau mondial, une modification, même faible, volumes de production ou de demande agricole entraîne des effets disproportionnés sur les prix des matières premières agricoles ; ainsi, la demande croissante en agrocarburants a entraîné une hausse des prix des denrées alimentaires ;
- la hausse mondiale des prix des matières premières agricoles s'est répercutée au niveau national ;
- la hausse nationale des prix s'est répercutée au niveau local où la majorité des foyers sont acheteurs ;
- la situation s'est encore aggravée lorsque les producteurs alimentaires se sont tournés vers les agrocarburants à la recherche de profits plus élevés, et lorsque les agriculteurs ont quitté leurs propres terres, laissées à l'abandon, pour aller travailler dans les plantations d'agrocarburants.

La FAO estime qu'en 2008/2009, 125 millions de tonnes de céréales ont été détournés au profit de la production d'agrocarburants. Cette année, comme le montre le tableau 3, au moment où le nombre de personnes souffrant de la faim augmentant et où les émeutes étaient fréquentes, l'alimentation animale

et les besoins de l'industrie (1 107 millions de tonnes) ont consommé plus de céréales que l'alimentation humaine (1 013 millions de tonnes). En 2008/2009, la récolte mondiale de céréales a atteint des sommets, en augmentant de 7.3 points par rapport à l'année précédente (qui était déjà une année record)¹⁷. Le marché des céréales est donc bien plus tourné vers l'alimentation animale et les besoins industriels que vers l'alimentation humaine (cf. encadré 1, page 8).

Environ 30 % de la production de maïs aux États-Unis est désormais convertie en éthanol¹⁸. La mise en concurrence des marchés de l'énergie avec ceux de l'alimentation va conduire, inévitablement, à une augmentation des prix des denrées alimentaires¹⁹. Les agrocarburants industriels font peser une énorme demande supplémentaire sur la production agricole. Non seulement les approvisionnements supplémentaires ne répondront pas assez rapidement à cette demande, mais il y a aussi de sérieuses raisons de craindre que les terres ou les ressources, telles que l'eau, ne seront pas suffisantes pour répondre à la future demande en denrées alimentaires, et à plus forte raison en agrocarburants, comme l'explique le chapitre 4. Ce qui présage d'une future hausse des prix.

La hausse des prix ne se limite pas seulement au maïs, au blé, aux huiles végétales et au sucre (c'est-à-dire aux matières premières nécessaires aux agrocarburants). Leurs substituts proches seront aussi touchés. Par exemple, si les prix du maïs augmentent, les consommateurs vont chercher à acheter des substituts moins chers. Cette demande supplémentaire fera augmenter les prix de ces substituts. Elle aura aussi un effet domino sur les prix de l'alimentation animale qui à leur tour affecteront les industries du bétail et de la volaille. L'énergie est indispensable à la fabrication des engrais, aux machines et au transport et a donc un impact sur les coûts de l'agriculture : en ce sens, le lien entre alimentation et prix des carburants est également évident.

Faim et augmentation des prix au niveau mondial

De 2006 jusqu'à mi-2008, les prix mondiaux de la plupart des principales denrées alimentaires sont montés en flèche. En moyenne, les prix mondiaux ont augmenté de 75 %, alors que ceux des céréales de base (comme le blé, le riz et le maïs) ont augmenté de 126 % à la même période.²⁰ Pour les 82 pays à faible revenu importatrices de matières premières agricoles, les factures d'importation (en comparaison aux

revenus d'exportation) ont atteint des sommets. Chaque augmentation de 10 % du prix des céréales (y compris le riz) fait augmenter l'ensemble des coûts d'importation de céréales de ces pays de près de 4.5 milliards de dollars américains.²¹

L'ampleur de la responsabilité des agrocarburants dans la hausse mondiale des prix de 2008 reste controversée (cf. tableau 4). Ceux qui y avaient un intérêt particulier, comme les États-Unis ou l'UE, ont tenté de sous-estimer le rôle des agrocarburants. Les observateurs indépendants ont quant à eux conclu que les agrocarburants avaient joué un rôle bien plus important, de l'ordre de 30 à 75 %.

Le chiffre exact se situe certainement à l'intérieur de cette fourchette. En s'appuyant sur l'estimation la plus basse de 30 %, ActionAid a calculé en 2008 que 30 millions de personnes supplémentaires souffraient de la faim du fait de la production d'agrocarburants, et que 260 millions supplémentaires risquaient d'en souffrir. Les chiffres d'ActionAid ont été confirmés l'année dernière par la FAO : en 2009, 100 millions de personnes supplémentaires souffrent de la faim chaque jour par rapport à 2008.

Tableau 4: Rôle des agrocarburants dans la hausse des prix des denrées alimentaires de 2008 ^{22,23,24}

Agence / Institution	Date	Part de la hausse des prix des denrées alimentaires attribuable aux agrocarburants
FMI	Avril 2008	20-30 %
IFPRI	Mai 2008	30 %
FAO	Juin 2008	56-59 %
OCDE	Mai 2008	Près de 60 %
Donald Mitchell	Avril 2008	75 %

« L'accroissement rapide de la demande en agrocarburants a contribué à l'augmentation des prix des denrées alimentaires, menaçant directement la sécurité alimentaire des acheteurs les plus pauvres dans les zones urbaines et rurales. »

Food and Agriculture Organization, 2008

Entre 2006 et 2008, les prix alimentaires mondiaux ont augmenté de 75 %. Les prix des céréales de base, dont les plus pauvres se nourrissent, ont augmenté encore plus fortement, de 126 %.

D'après l'Organisation pour la coopération et le développement économique (OCDE), un tiers de la hausse des prix agricoles prévue pour les dix prochaines années (2008-2017) résultera de la demande croissante en agrocarburants ²⁵.

De nombreuses autres études ont tenté d'évaluer le rôle que joueraient les agrocarburants dans l'augmentation des prix si les objectifs de consommation étaient atteints. L'Overseas Development Institute (ODI) a fait la synthèse de onze de ces études et conclut que les agrocarburants joueraient un rôle, parfois significatif, pour la plupart des produits étudiés.

L'ODI considère que le « modèle » (outil d'analyse) de l'Institut international de recherche sur les politiques alimentaires (IFPRI) comme représentatif de l'ensemble de ces études : d'ici 2020, les prix augmenteraient de 21 à 30 % pour le blé, de 29 à 41 % pour le maïs et de 45 à 76 % pour les oléagineux (cf. schéma 1) ²⁶.

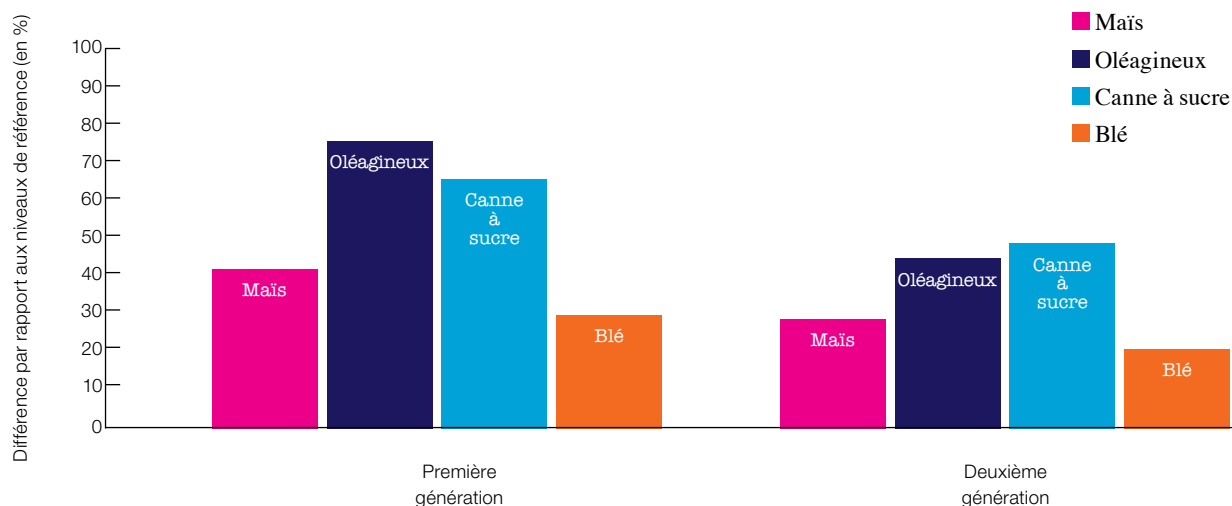
Ces résultats sont conformes aux autres estimations. Mais les estimations les plus

ENCADRÉ 2 : L'OBJECTIF DE 10 % DE L'UE ET LA FAIM

La Commission européenne elle-même prévoit que son propre objectif entraîne une augmentation des prix mondiaux des céréales de 3 à 6 %.²⁹ En reprenant l'argument développé ci-dessous – selon lequel le nombre de personnes souffrant de la faim pourrait s'accroître de 16 millions pour chaque pourcent d'augmentation des prix – l'UE pourrait être responsable d'une augmentation de 50 à 100 millions du nombre de personnes souffrant de la faim chaque jour en 2020 ³⁰.

basses de l'IFPRI partent du principe que les agrocarburants de deuxième génération seront disponibles. Peuples Solidaires et ActionAid pensent que ce ne sera sans doute pas le cas ; et que les hausses des prix estimées par l'IFPRI pour la première génération d'agrocarbants sont vraisemblablement plus réalistes.

Schéma 1 : Évolution des prix des matières premières en réponse à l'expansion mondiale des agrocarburants en 2020

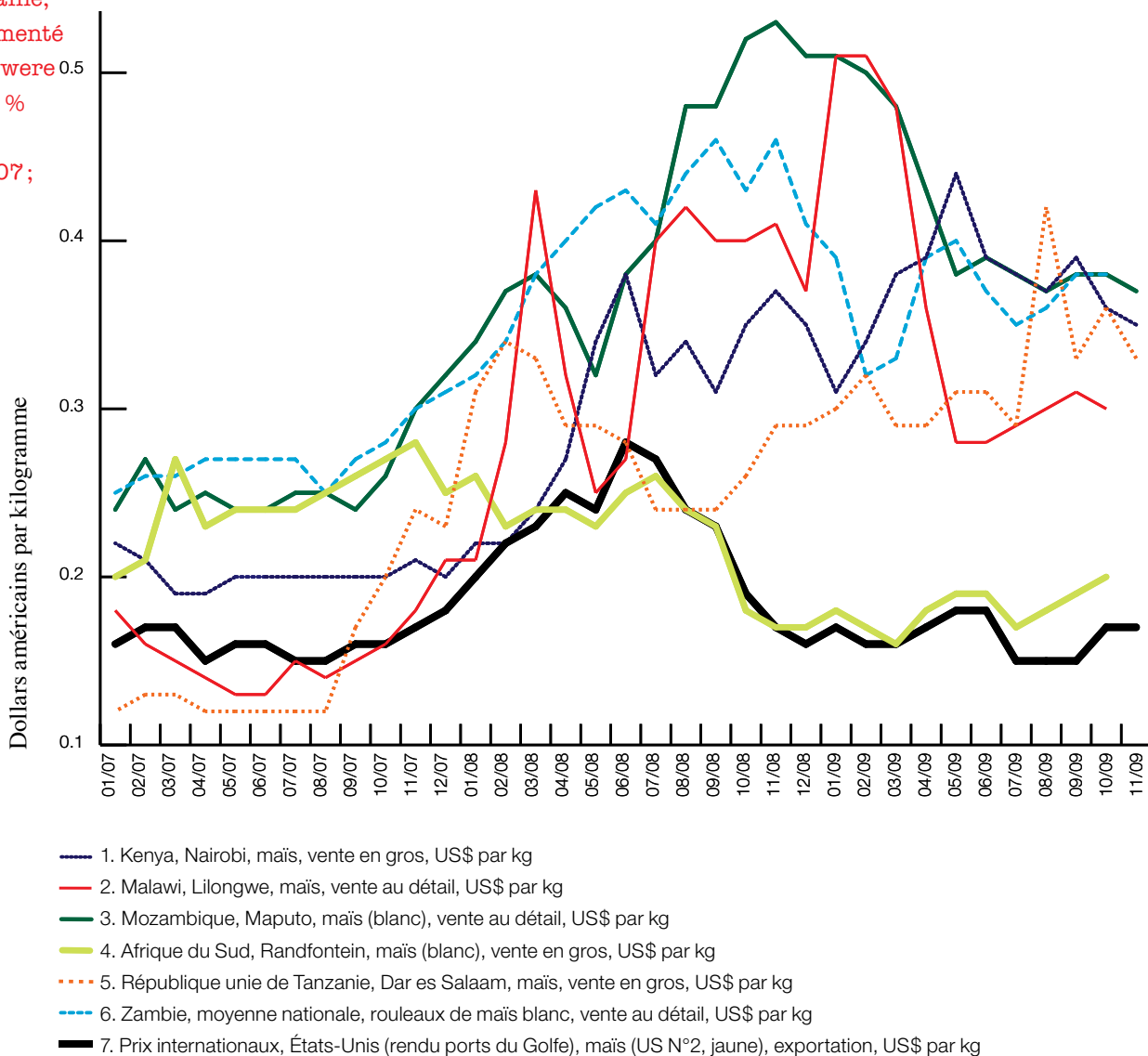


By November 2009, maize prices in Zambia, Kenya, Malawi and Mozambique. En novembre 2009, les prix du maïs en Zambie, au Kenya, au Malawi et au Mozambique avaient augmenté d'environ 60 % par rapport au début de l'année 2007; en Tanzanie, ils avaient augmenté de 150 %. In Tanzania it was 150 % higher than at the start of 2007; in Tanzania it was 150 %

D'après le « modèle » de l'IFPRI, l'impact sur l'approvisionnement en nourriture et sur la sous-alimentation, particulièrement en Afrique, serait considérable. On estime également que le nombre de personnes souffrant de la faim pourrait s'accroître de 16 millions pour chaque pourcent d'augmentation des prix des denrées alimentaires.²⁷ Sur la base d'une augmentation de 35 à 40 % d'ici 2020,

cela signifie que quelques 600 millions de personnes supplémentaires souffriront de la faim dans les 10 prochaines années, du fait de l'expansion des agrocarburants industriels. Ces estimations recourent d'autres résultats selon lesquels une hausse de 20 % des prix des denrées alimentaires en 2025 augmenterait le nombre de personnes sous-alimentées de 440 millions.²⁶

Schéma 2: Prix du maïs en Afrique de l'Est et du Sud entre 2007 et 2009 ³¹



« Nous regrettons profondément d'avoir laissé cette entreprise (d'agrocarburants) exploiter notre terre ».

Rashidi Omary Goboreni, agriculteur, Tanzanie, septembre 2009.

Faim et augmentation des prix au niveau national

Les pays les plus pauvres souffrent plus ou moins de la hausse des prix, selon qu'ils sont importateurs ou non de denrées alimentaires, mais également selon que les ménages sont acheteurs ou vendeurs.

Le schéma 2 montre bien que les prix mondiaux du maïs ont atteint leur point culminant à l'été 2008 puis sont redescendus à leurs niveaux de début 2007 au moment où le monde entrait en récession et où le cours du pétrole chutait. Néanmoins, en Afrique de l'Est et du Sud, les hausses mondiales des prix du maïs à partir de mi-2007 ont été presque immédiatement répercutées sur les prix domestiques, à la fois pour les ventes en gros et au détail.

Pourtant, alors que les prix mondiaux chutaient, les prix domestiques se sont « mieux accrochés ». Dans la plupart des pays d'Afrique de l'Est et du Sud, les prix ont continué d'augmenter. En novembre 2009, les prix du maïs en Zambie, au Kenya, au Malawi et au Mozambique avaient augmenté d'environ 60 % par rapport au début de l'année 2007 ; en Tanzanie, de 150 %. L'amplitude de l'augmentation des prix, et par conséquent leur volatilité, est elle aussi alarmante, bien que de brusques mouvements de prix soient courants avant et après la saison des récoltes. L'Afrique du Sud est le seul pays étudié qui ait réussi à inverser la tendance.

Les prix nationaux sont restés élevés en partie en raison de problèmes plus localisés comme les événements climatiques (sécheresses), les fluctuations des monnaies ou les conflits civils. Mais la hausse des prix a d'autres conséquences. Dans les pays en développement, les agriculteurs délaissent de plus en plus les cultures vivrières au profit

d'autres cultures plus lucratives lorsque les prix de ces dernières augmentent. Par exemple, mi-2009, les prix mondiaux du sucre ont atteint un niveau inédit depuis 28 ans, du fait de mauvaises récoltes en Inde et d'une demande croissante en éthanol. Les agriculteurs du Swaziland se sont mis à cultiver de la canne à sucre au détriment des aliments de base.³² Pourtant, le pays souffre d'insécurité alimentaire du fait de déficits exceptionnels dans sa production et ses réserves alimentaires.³³

La hausse massive des prix du maïs à partir de fin 2006 a eu des conséquences immédiates sur les agriculteurs et les consommateurs d'Amérique centrale. La région est étroitement liée au marché américain. En 2007, les prix des tortillas avaient presque doublé, provoquant un tollé général – qui s'est traduit en manifestations et émeutes – parmi les dizaines de millions de Mexicains pauvres dont les tortillas constituent l'alimentation principale.³⁴ La crise du maïs s'est répandue dans les autres pays d'Amérique centrale. Une fois encore, ce sont les plus pauvres qui ont été touchés par la hausse des prix du maïs et des tortillas. Les coûts dans l'industrie du bétail, qui utilise le maïs pour l'alimentation des bêtes, ont grimpé de 15 à 20 % pour la seule année 2007.³⁵

Il n'est donc pas étonnant que cette crise alimentaire ait déclenché des émeutes partout sur la planète, des Philippines au Bangladesh, de l'Inde jusqu'au Mexique, en Haïti et au Salvador, en passant par l'Égypte et le Sénégal. En 2008, l'inflation en Amérique Latine et dans les Caraïbes était de l'ordre de 20 %³⁶ alors que dans certaines régions d'Afrique (comme la Zambie, le Kenya et l'Éthiopie) elle a varié entre 16 et 47 %.³⁷

Panier acheté avec 5 000 kwacha (1 dollar américain) à Lukasa, en Zambie en février 2008 (à gauche) et en février 2009 (à droite).

PHOTO : MWILA MULUMBI



Impacts sur les ménages, les femmes et les plus pauvres

La majorité des ménages dans les zones urbaines comme dans les zones rurales achète leur nourriture. Par conséquent, ils sont les plus vulnérables aux hausses des prix des denrées alimentaires. D'après une enquête de la Banque mondiale dans sept pays (Bolivie, Éthiopie, Bangladesh, Zambie, Madagascar, Vietnam et Cambodge) ce n'est qu'en Asie que les ménages qui vendent des denrées alimentaires sont plus nombreux que ceux qui achètent ; mais même dans cette région, ils ne représentent qu'un peu plus de 50 % de l'ensemble des ménages. En Bolivie comme au Bangladesh, environ 85 % des ménages achètent leur nourriture ; en Zambie ils sont 65 % ; et à Madagascar et en Éthiopie, environ 52 %.³⁸ Une autre enquête a donné « la preuve empirique, à partir de plusieurs pays d'Afrique subsaharienne... qu'en aucun cas une majorité d'agriculteurs ou de ménages ruraux ne s'avèrent être vendeurs de denrées alimentaires ».³⁹

Non seulement la plupart des ménages achètent leur nourriture dans les pays en développement, mais les familles pauvres dépensent aussi une plus grande part de leur revenu pour l'alimentation, jusqu'à 80 % dans certains cas.⁴⁰ Parmi les ménages qui

parviennent à vendre des denrées alimentaires dans les pays en développement – et qui sont, nous l'avons vu, en minorité – on compte pour la plupart des agriculteurs aisés, possédant les exploitations de plus grande superficie. Les petits agriculteurs, plus pauvres, sont inmanquablement acheteurs et sont les plus susceptibles d'être touchés.⁴¹

Dans une étude effectuée sur sept pays différents, la FAO a évalué les gains et les pertes en terme de niveau de vie provoqués par une augmentation de 10 % du prix de la principale denrée alimentaire de base. Dans les zones urbaines, tous les ménages souffrent d'une baisse de niveau de vie dans un tel cas (c'est-à-dire que leur situation s'aggrave). Dans les zones rurales, le quintile le plus pauvre de la population est le plus grand perdant (à l'exception du Ghana et du Mozambique, qui ont bénéficié de faibles gains en terme de niveau de vie).

Ce sont les femmes qui en supportent les plus lourdes conséquences car, bien qu'elles soient responsables de 60 à 80 % de la production alimentaire dans les pays en développement, elles possèdent moins de 10 % des terres.⁴² L'affectation de terres aux agrocarburants industriels a un impact particulièrement important sur les femmes. Elles ne possèdent

« Pour remplir le réservoir de 110 litres d'un 4x4 avec de l'éthanol pur, il faut plus de 200 tonnes de maïs. Cela représente suffisamment de calories pour nourrir une personne pendant un an. »

Ford Runge et Benjamin Senauer, 2007

Les entreprises de l'UE ont déjà acquis ou demandé au moins cinq millions d'hectares de terres pour les agrocarburants dans les pays en développement

souvent pas la terre, mais celle-ci leur a souvent été « allouée » par leurs maris pour qu'elles puissent la cultiver, y ramasser des noix, faire paître les animaux ou ramasser du bois de chauffe. L'impact sur la sécurité alimentaire et la faim de ces femmes en découle. Lorsque les prix des denrées alimentaires augmentent, les femmes réduisent considérablement leurs propres apports alimentaires pour pouvoir nourrir le reste de la famille.⁴³ Selon l'UNICEF, « un faisceau de preuves de plus en plus vaste... suggère que lorsque les ressources se raréfient, les femmes font en général passer en priorité l'alimentation des membres de leur famille avant leurs problèmes personnels »⁴⁴.

L'Indonésie illustre bien cette situation. Lorsque les prix augmentent, les mères des familles pauvres réduisent systématiquement leurs propres apports alimentaires pour pouvoir nourrir leurs enfants. Selon l'étude de la FAO citée précédemment, même si les ménages dirigés par des femmes ne sont pas en majorité parmi les plus pauvres dans ces sept pays, ils souffrent systématiquement de pertes de niveau de vie plus importantes, ou de gains plus faibles. La FAO en conclut que les ménages dirigés par des femmes souffrent plus de la hausse des prix des denrées de base parce qu'ils consacrent une bien plus grande part de leurs revenus à l'alimentation. En contexte rural, les femmes ont un plus faible accès à la terre et participent donc moins à des activités agricoles génératrices de revenu. Par conséquent, elles ne bénéficient pas des hausses de prix agricoles.⁴⁵

La plupart de ces études ne se penchent pas sur la question de savoir si les agriculteurs des pays en développement produisent plus quand les prix agricoles augmentent. Cependant, les enquêtes et analyses d'ActionAid confirment que les petits agriculteurs dans de nombreux

pays, alors qu'ils produisent la majeure partie des denrées alimentaires, n'ont pas été capables de répondre à la hausse des prix en produisant plus. La plupart des pays d'Afrique de l'Est et de l'Ouest, ainsi que d'Amérique centrale et du Sud, devraient connaître une baisse de leur production de céréales en 2009.⁴⁶ Mais il y a évidemment bien des raisons à cette chute de la production.

LES AGROCARBURANTS INDUSTRIELS NE BÉNÉFICIENT PAS AUX COMMUNAUTÉS LOCALES OU ILS SONT CULTIVÉS

Pour répondre à la demande en agrocarburant dans les pays développés, des superficies de terres considérables ont déjà été acquises dans les pays en développement. La terre et les droits fonciers se retrouvent donc au centre du débat sur les agrocarburants industriels :

- La terre est détournée de la production alimentaire au profit de la production de carburant.
- La diminution de la surface des terres destinées à l'alimentation aura un impact sur les prix locaux des denrées alimentaires et sur le nombre de personnes souffrant de la faim.
- Les droits fonciers sont bafoués par des investisseurs à la recherche de nouvelles zones de production.
- Les problèmes d'affectation des sols auront également un impact majeur sur l'évaluation du rôle des agrocarburants dans la baisse des émissions de gaz à effet de serre (cf. section suivante).
- Les conditions de travail et les revenus des ouvriers dans les plantations sont souvent indignes.

Accapement des terres : « la nouvelle ruée vers l'or »

Les accaparements de terre dans le but de contrôler la production de matières premières

remontent à plusieurs siècles. Les pays riches ont un lourd passé de pillage des ressources dans les pays en développement (métaux précieux, minerais, pétrole et autres carburants fossiles, forêts, cultures de rente). Mais la hausse récente des prix des matières premières agricoles et des prix du pétrole a fait de la terre une ressource sur laquelle pèse une pression de plus en plus grande de la part des investisseurs et des spéculateurs. Et la course aux agrocarburants industriels est parfois décrite comme l'épisode le plus récent de la longue histoire coloniale des accaparements de terres dans les pays les plus pauvres.

L'accès à la terre et aux autres ressources est un pré-requis fondamental dans la lutte contre la faim et la pauvreté rurale. Mais l'accès à la terre et les droits fonciers sont souvent peu protégés, en particulier pour les femmes qui réalisent 60 à 80 % de la production alimentaire dans les pays en développement. Elles possèdent très peu de terres et utilisent généralement les terres communales pour les cultiver, y ramasser des noix, faire paître les animaux ou ramasser du bois de chauffe. Ce sont justement ces terres qui sont menacées par l'expansion des agrocarburants.

Ampleur des accaparements actuels

Peuples Solidaires, ActionAid et leurs partenaires mènent campagne contre les agrocarburants industriels dans de nombreux pays – du Guatemala à l'Inde en passant par le Ghana. Et nous constatons que les accaparements de terre et le déplacement des communautés vulnérables s'opèrent la plupart du temps sans aucune consultation ni processus décisionnel.

L'ampleur des accaparements est effrayante. D'après une étude concernant seulement cinq

pays (Éthiopie, Ghana, Madagascar, Mali et Soudan), quelques 2.5 millions d'hectares ont été attribués pour l'alimentation et les agrocarburants, dont 90 % ont été acquis par des investissements privés (essentiellement étrangers). Sur ces 2.5 millions d'hectares, 1.1 million est consacré aux agrocarburants industriels (l'équivalent de la superficie de la Belgique). L'intégralité de cette production d'agrocarburants a vocation à être exportée.⁴⁷

Au niveau international, ActionAid a enquêté sur les investissements fonciers, existants ou potentiels, réalisés pour les agrocarburants dans les pays en développement par les entreprises européennes. ActionAid estime que les entreprises de l'UE ont d'ores et déjà obtenu ou sont en cours d'acquisition d'au moins cinq millions d'hectares dans les pays en développement pour y produire des agrocarburants, soit l'équivalent d'une superficie plus grande que celle du Danemark. Ces terres seront principalement vouées à la culture de jatropha, mais aussi de canne à sucre et de palmiers à huile, des matières premières pouvant être utilisées pour produire des agrocarburants. Les matières premières agricoles telles que la canne à sucre ou le palmier à huile pouvant être utilisées de plusieurs façons différentes, il est difficile d'obtenir des chiffres précis quant à la production des agrocarburants. De plus, pour certains projets, les données sont particulièrement difficiles à obtenir. Bien que ce chiffre de cinq millions d'hectares soit une estimation approximative, il est probable qu'il n'en soit pas moins sous-estimé.

Au cours des 18 derniers mois, Peuples Solidaires et ActionAid ont étudié les impacts locaux de ces accaparements dans les pays avec lesquels nous travaillons (ces recherches sont toujours en cours). Les sections suivantes

« Nous dépendions de nos fermes pour survivre – et ils ont pris nos fermes ».

Julio Ngoene, chef de village et agriculteur, Mozambique, novembre 2009

Julio Ngoene,
chef de village et
agriculteur, Mozambique

PHOTO JAMES OATWAY/PANOS/
ACTIONAID



ACCAPAREMENT – L'HISTOIRE DE JULIO NGOENE

Julio Ngoene se bat pour sauver non seulement les terres arables de sa communauté, mais aussi son mode de vie. Julio est le chef d'un village d'environ 100 foyers, soit plus de 1 000 personnes au total. Leurs moyens de subsistance agricoles leur sont indispensables.

Pourtant, une entreprise d'agrocarburants est en train de mettre en place un projet près du village et s'est attribuée – sans autorisation

– 85 % des terres arables du village, en en détruisant les cultures.

Au début du projet, l'entreprise avait promis de prendre en charge la réinstallation du village mais, deux ans plus tard, Julio et les villageois n'ont toujours aucune nouvelle. Bien que les terres aient été prises sans autorisation, personne dans la communauté n'a reçu de compensation.

présentent certaines de nos conclusions. Les personnes interrogées décrivent presque toujours l'implantation des agrocarburants dans leurs régions comme une mauvaise expérience.

Déplacements de population et des communautés locales

Même là où l'autorisation d'affecter des terres aux agrocarburants a été demandée

et accordée (souvent après une brève consultation), il s'agit d'une forme subtile d'accaparement, au détriment des femmes en particulier. Systématiquement, les agrocarburants sont présentés aux communautés comme des cultures particulièrement avantageuses (rendements et prix élevés, retours sur investissements rapides). Les communautés se voient offrir par

60 millions de personnes autochtones dans le monde entier risquent d'être déplacés à cause des agrocarburants industriels

les entreprises compensation et promesses de développement (création d'emplois, de revenus, d'écoles, d'infrastructures, etc...) dont un grand nombre ne se concrétisent pas en réalité. D'autre part, les autorités locales attribuent souvent des terres aux entreprises sans aucune consultation préalable des communautés affectées.

En Colombie, des ONG ont documenté les violations des droits fonciers résultant de l'expansion massive des plantations de palmiers à huile et de cannes à sucre.⁴⁸ En Indonésie, dans le village d'Aruk, les villageois en sont venus à la confrontation directe avec les exploitants de palmiers à huile. Vingt-cinq parcelles ont été défrichées sans leur permission. Un des villageois a perdu sa parcelle de 10 acres : « *Un matin, je suis allé sur ma terre, et j'ai vu qu'elle avait été défrichée. Tous mes hévéas, tous mes arbres ont été détruits... Maintenant je dois travailler comme ouvrier du bâtiment en Malaisie pour pouvoir nourrir mes trois enfants* ». Son cousin ajoute : « *C'est la terre de nos ancêtres que nous possédions depuis des années, et aujourd'hui nous l'avons perdue* »⁴⁹. Le Président du Forum des Nations Unies sur les questions autochtones a estimé que 60 millions d'autochtones dans le monde entier risquaient d'être déplacés à cause des agrocarburants industriels.⁵⁰

En Tanzanie, la situation est comparable. Dans un cas traité par ActionAid, 175 villageois ont été déplacés. La colère est palpable, non seulement en Tanzanie mais aussi partout en Afrique.

« Nous regrettons profondément d'avoir laissé cette entreprise (d'agrocarburants) exploiter notre terre. Maintenant nous savons que les opportunités d'emploi et

d'utilisation de leurs infrastructures n'étaient qu'une stratégie pour obtenir notre accord... Nous avons réalisé que nous ne savions pas si nous avions accepté de vendre notre terre ou de la louer pour 50 ou 99 ans. Un voisin nous a dit qu'il avait cédé sa terre pour 99 ans et nous nous sommes inquiétés. Nous nous sommes demandé ce qui se cachait derrière ces 6 000 schilling [environ 3 euros en paiement initial]. Si nous ne nous faisons pas embaucher, alors comment allons-nous faire pour vivre? Sans terre, nous ne pourrions pas cultiver et nos enfants n'auront nulle part où s'installer quand ils auront grandi. J'ai entendu des histoires concernant d'autres villages qui ont loué leurs terres et maintenant, les villageois là-bas n'ont même plus le droit d'y circuler. S'ils ramassent du bois de chauffe, les gens de l'entreprise leur disent de le reposer. » **Rashidi Omary Goboreni, agriculteur, Tanzanie, septembre 2009**

« En général, la terre est attribuée aux gens riches, au détriment de la population locale que les ancêtres ont utilisé pendant des générations. On ne pourra jamais se développer s'ils donnent la terre aux riches et ignorent les pauvres. Si cette tendance se poursuit, il n'y aura bientôt plus de petits agriculteurs dans la région. C'est ma terre et je ne veux pas la perdre. Je veux que mes enfants y vivent et en héritent et qu'ils n'en bougent pas. » **Gora Thiam, agriculteur et chef de village, Sénégal, octobre 2009.**

« Ce que nous voulons, c'est récupérer nos fermes, parce que nous en dépendons pour survivre... Nous mourons de faim et en fait, nous ne possédons plus rien. »

Matilde Ngoene, mère de famille et agricultrice, Mozambique, novembre 2009

La sécurité alimentaire est mise en danger par la production d'agrocarburants sur des terres agricoles

En Afrique, certaines entreprises ont obtenu des terres agricoles pour la production de jatropha (cf. encadré 3) et de canne à sucre.

« Avec la communauté, nous espérions augmenter nos entrées d'argent et nos revenus en travaillant sur la plantation. Nous n'avons pas assez à manger parce que nous avons renoncé à notre terre. Nous devons nous battre pour nos droits et trouver des alternatives pour combler notre manque à gagner, pour nous nourrir et survivre. » **Mamadou Bah (nom modifié pour des raisons de sécurité), agriculteur, Sénégal, octobre 2009.**

« Je n'ai pas de ferme, je n'ai pas de jardin, parce que la seule terre que j'avais a été détruite... Nous cultivions du maïs, de l'arachide, des haricots, des potirons, des pastèques... J'ai abandonné: je ne peux rien faire, car nous n'avons rien à manger. Nous souffrons de la faim, et même si je cherchais une autre ferme, ils la détruiraient aussi. » **Elisa Alimone Mongue, mère de famille et agricultrice, Mozambique, novembre 2009.**

« J'ai clairement refusé toutes les propositions initiales que j'ai reçues pour commencer à cultiver du jatropha parce que je ne veux pas que nous devenions des ouvriers agricoles à la merci de quelques entreprises. Je préfère continuer à améliorer ma production de riz et de maïs. Imaginez ce qu'il arriverait si la demande mondiale chutait et si le prix des agrocarburants s'effondrait, après y

avoir concentré tous nos efforts? Notre situation serait encore pire qu'aujourd'hui, et il y aurait une famine. Nous ne pouvons pas manger de jatropha, mais nous pouvons manger du riz. » **Abdou Tall, agriculteur, Sénégal, 2008.**

« Les agriculteurs qui travaillent maintenant dans les plantations ont négligé leurs propres terres et cultures. L'année dernière a été dure car la plupart des agriculteurs sont partis travailler dans les plantations. Pourtant, l'entreprise ne pouvait pas les embaucher. C'était en pleine saison des pluies, trop tard pour rentrer et commencer à planter. Les prix des denrées alimentaires restent stables en général sur le marché. Mais il y a des pénuries de millet et moins de revenus. Même cette année, certains agriculteurs n'ont rien cultivé. » **Khady Diop (nom modifié), mère de famille, Sénégal, octobre 2009.**

L'un des avantages supposés du jatropha est qu'il n'entre pas en concurrence avec l'alimentation et peut être cultivé dans des régions semi-arides. Les conclusions d'ActionAid sur le terrain révèlent tout autre chose. En Tanzanie, les entreprises ciblent le jatropha, non pas dans les régions semi-arides du pays, mais dans les régions aux précipitations adéquates et régulières, aux sols fertiles, et aux infrastructures relativement bien développées telles que les routes, les chemins de fer et les services portuaires qui facilitent les exportations. Ce sont justement ces terres qui pourraient être utilisées pour la production alimentaire.

Dans le nord-est de l'Inde, les agriculteurs locaux et les communautés se sont laissés convaincre

ENCADRÉ 3 : TERRES MARGINALES ET JATROPHA

Originaire d'Amérique centrale, le jatropha produit des graines qui contiennent une huile pouvant être utilisée comme agrocarburant. L'un de ses avantages supposés est qu'il peut être cultivé sur les terres dites « marginales », et n'entre donc pas en concurrence avec les cultures vivrières. Le jatropha peut, a priori, être cultivé dans des régions semi-arides, sur des sols pauvres et avec une faible consommation d'eau. Ainsi, il serait une source de revenus et participerait au développement rural.

Pourtant, les entreprises cultivent cette plante en priorité sur des terres fertiles et en utilisant de grandes quantités d'eau afin d'obtenir des rendements et des retours sur investissements élevés. Le jatropha entre donc directement en concurrence avec des terres qui pourraient être utilisées pour la production alimentaire, et qui le sont d'ailleurs souvent. En Tanzanie, la culture de jatropha vise en priorité des régions à fortes précipitations et aux sols fertiles. Au Sénégal, dans les régions du Sahel, le jatropha ne peut survivre sans irrigation ; tout comme au Swaziland, qui souffre de sécheresse persistante.⁵¹

Le jatropha a également été promu sous le prétexte qu'il fournirait emplois et sources de revenus. Mais l'ODI conclut qu'« en tant que principale source de revenus, [le jatropha] est nettement marginal »⁵², pour plusieurs raisons :

- l'emploi est souvent sporadique – travail intensif lors de la plantation (1^{ère} année) puis très faible jusqu'à la récolte (à partir de la 4^{ème} année).

- en Inde, où le jatropha est bien implanté, la promesse de hauts rendements ne s'est jamais concrétisée, qu'il soit cultivé sur des sols fertiles ou pauvres. Selon les prévisions initiales, il ne serait compétitif que si les rendements atteignaient annuellement 3 à 5 tonnes de graines par hectare. Les entreprises privées ont dû revoir leurs prévisions à la baisse, à hauteur 1.8 à 2 tonnes par hectare et par an, objectif qui n'a pas encore été atteint.⁵³

Voici quelques réactions sur le jatropha issues des missions de terrain menées par ActionAid :

« Jusqu'à présent, je n'ai obtenu aucune graine de ce jatropha. Je me sens mal. Cela fait maintenant presque quatre ans et je n'ai toujours aucun revenu. Il n'y a pas d'amélioration. » **Wanjang Agitok Sangma, Inde.**

« Nous ne voulons pas de jatropha ici. » **Sophie Mbodj, Sénégal.**

Une graine de jatropha



par les arguments en faveur du jatropha. Raju Sona a cultivé du jatropha pendant un an sur une terre qu'il aurait autrement utilisé pour cultiver des légumes pour sa famille.

Le concept de terres marginales est désormais devenu remplacer d'autres termes comme par exemple terres inexploitées, épuisées et/ou dégradées. L'idée selon laquelle le jatropha (ou tout autre agrocarburant industriel) devrait viser ce type de terres est en contradiction totale avec les opinions recueillies par ActionAid dans les pays en développement. Même si un accord était trouvé sur les définitions, les communautés répondraient que la plupart de leurs terres ne tombent dans ces catégories. Ce sont des terres qu'elles utilisent pour de multiples usages et de nombreuses personnes risqueraient d'être déplacées si du jatropha y était cultivé.

« Si nous plantons du jatropha, nous aurons des problèmes car nous devons acheter de la nourriture à l'extérieur. S'il n'y a pas de débouché [pour le jatropha], alors ce sera un très gros problème et je subirais d'énormes pertes. Les légumes sont très chers [donc] nous parvenons à économiser grâce à tout ce que nous cultivons – nous cultivons des pommes de terre et des choux. Si cette terre était cultivée de façon professionnelle, elle pourrait fournir en six mois 4 000 à 6 000 choux à vendre au marché. C'est une bonne terre pour la culture du gingembre, des oignons et de l'ail. » **Raju Sona, agriculteur, Inde, novembre 2009.**

La sécurité alimentaire est mise en danger par l'augmentation des prix locaux des denrées alimentaires

ActionAid constate que les prix des denrées alimentaires sur les marchés locaux

peuvent augmenter à cause des entreprises d'agrocarburants industriels dans leurs localités.

« Au lieu de cultiver leurs terres, les gens vont travailler pour l'entreprise (d'agrocarburants) et ne s'impliquent pas dans leurs activités à la ferme. Il y a maintenant de moins en moins d'agriculteurs qui cultivent leurs propres terres. La nourriture commence à devenir un problème... Le prix des denrées alimentaires augmente de temps à autre. La hausse des prix est liée aux pénuries dans le village, du fait d'une production plus faible dans les fermes. » **Aailyah Nyondo (nom modifié), agriculteur, Tanzanie, février 2009.**

À la question de savoir si la production alimentaire a baissé depuis qu'une entreprise d'agrocarburants s'est installée dans sa région, Fatuma Omari répond :

« Oui c'est vrai... Il y a moins d'activités dans les fermes, et par conséquent la production diminue. Je suis seul et je dois aller à la ferme tous les jours. Je n'ai jamais utilisé cette zone (de culture de jatropha) pour ramasser du bois de chauffe. Je l'achète. J'utilise du charbon. Ça coûtait 100 shilling mais maintenant, c'est 200 shilling. C'est à cause de cette entreprise, qui utilise du charbon. Les prix (des denrées alimentaires) ont augmenté parce que la production a diminué dans le village et que nous dépendons maintenant des villages voisins pour nous nourrir. » **Fatuma Omari, agriculteur, Tanzanie, février 2009.**

Promesses non tenues

Dans certaines régions d'Afrique de l'Ouest, ActionAid a constaté ce qui n'est rien d'autre

qu'une forme subtile d'accaparement, par laquelle les entreprises font aux communautés des promesses qu'elles ne tiendront pas.

Une entreprise a acheté des terres aux agriculteurs pour environ 30 euros par hectare, en monnaie locale (une somme très faible). Mais certains agriculteurs n'ont accepté de vendre leurs terres qu'à condition que l'entreprise les embauche dans la « plantation » pour 130 euros/mois. Cependant, après avoir acquis les terres, l'entreprise a annoncé qu'elle ne paierait qu'environ la moitié de la somme promise, soit 2.30 euros/jour ou 70 euros/mois. Bien que ce soit le salaire minimum fixé par le pays, le bureau d'ActionAid sur place a confirmé que ce n'est pas un salaire décent. 70 euros/mois ne suffisent pas à couvrir les besoins quotidiens, y compris l'achat de nourriture, de ceux qui ont abandonné leurs terres.

« Quand l'entreprise est arrivée, elle nous a fait une promesse; si vous voulez travailler avec nous, vous devez abandonner votre terre pour venir travailler dans la plantation. Ils sont revenus sur leur promesse; nous avons déjà laissé nos terres et ils ont réduit les heures de travail dans la plantation. Au début, ils nous donnaient [30 euros/hectare]. Si vous travailliez dans la plantation, l'entreprise vous payait [130 euros par mois]. J'ai travaillé pendant 2 ou 3 mois et l'entreprise a alors commencé à réduire mon salaire. Finalement, il est tombé à [70 euros/mois] et c'est à ce moment-là que les problèmes ont commencé. J'ai perdu ma terre. Ils ne m'ont pas respecté. Ils m'ont trahi. Ils ont réduit le nombre de personnes dans la plantation et j'ai perdu mon travail. Presque tous les gens du village ont perdu leur travail.

L'entreprise a fait venir d'ailleurs [dans le pays] ses propres employés, mais pas du village. » **Kwame Sarpong (nom modifié), agriculteur, Afrique de l'Ouest.**

Perte de revenus, de moyens de subsistance et de ressources communautaires

Plus souvent qu'à leur tour, les personnes touchées sont des femmes. Les terres dites « marginales » sont en effet souvent utilisées par des femmes, et sont indispensables à leur survie puisqu'elles y cultivent des aliments de subsistance, elles y collectent des combustibles, elles les utilisent pour le pâturage ou même comme source de plantes médicinales. La terre étant localement affectée à la production d'agrocarburants industriels, les femmes sont obligées de passer plus de temps pour aller plus loin accomplir leurs tâches telles que ramasser du bois de chauffe.

« Ce sont les femmes qui sont les plus touchées parce qu'elles sont les principales productrices dans les foyers. Les femmes nourrissent leurs foyers. Nous avons l'habitude d'aller là-bas [l'ancienne terre communautaire sur laquelle l'entreprise d'agrocarburants cultive maintenant du jatropha] pour cultiver et pour ramasser du bois de chauffe. Maintenant nous ne pouvons plus y aller. Ils nous l'ont interdit. Nous devons désormais aller dans une autre forêt [pour ramasser du bois]. C'est un peu loin. Maintenant je dois partir d'ici à 10h et je reviens à midi. C'est lourd. C'est plus dur pour moi d'aller là-bas. Je suis obligée de consacrer moins de temps à ma ferme parce que mon temps de travail est réduit ». **Aailyah Nyondo (nom modifié), agricultrice, Tanzanie, février 2009.**

Matilde Ngoene,
Mozambique. Sa terre
lui a été enlevée par une
entreprise
d'agrocarburants.

PHOTO JAMES OATWAY/PANOS/
ACTIONAID



« Cela va avoir de graves conséquences sur le village [si l'entreprise coupe la forêt]. Aujourd'hui, nous dépendons autant de la forêt que de nos terres. Nous l'utilisons pour faire du charbon, pour ramasser du bois de chauffe, des champignons, des troncs pour construire nos maisons, des bancs ou d'autres choses. Nous y prenons aussi la matière première à partir de laquelle nous fabriquons des nattes que nous vendons au marché. » **Mwanahawa Abdala, agricultrice, Tanzanie, septembre 2009.**

Au Ghana, ActionAid a rencontré les mêmes problèmes. Les femmes récoltent traditionnellement des noix de karité pour en faire du beurre – un ingrédient important pour les cosmétiques et les savons, et utilisé localement dans la cuisine. Les noix de karité

sont de fait une importante source de revenus complémentaires pour les femmes des milieux ruraux pauvres, en particulier pendant la saison des pluies. Mais dans certains endroits, les arbres de karité ont été détruits au profit de plantations de jatropha.

« Les noix de karité que je peux récolter durant l'année m'aident à envoyer mes enfants à l'école, à acheter des vêtements et aussi à compléter les besoins alimentaires du foyer quand les récoltes de la ferme de mon mari s'épuisent. Mais cette année je n'ai pas pu en récolter beaucoup parce que les arbres ont été coupés. Maintenant qu'ils ont détruit les arbres, nous avons perdu à jamais une bonne source de revenus, et nous n'avons reçu aucune compensation. C'est pourquoi j'ai affronté cet homme blanc lors de la

« Tout indique qu'il existe un risque considérable que les politiques actuelles [quant aux agrocarburants] entraînent des émissions de gaz à effet de serre. »

Ed Gallagher, Renewable Fuels Agency, 2008

En Afrique, les rendements de l'agriculture pluviale devraient diminuer de 50 % d'ici 2020 à cause des changements climatiques.

réunion. » **Sanatu Yaw, Ghana, 2008.**

Ceux qui plantent le jatropha dans le nord-est de l'Inde ne sont pas décemment rémunérés. La plupart ne reçoivent aucun salaire. Les principaux problèmes tiennent aux faibles rendements et à l'absence de débouchés sur le marché.

« Personne ne va acheter de jatropha. Tout le monde disait que celui qui posséderait une plantation bénéficierait de bons débouchés. Mais on n'a jamais vu ces bons débouchés, et quand j'ai compris ça, j'étais découragé. J'étais très déçu. Je me suis senti mal. J'espérais faire des bénéfices. J'ai jeté mes graines. Elles ne m'étaient plus d'aucune utilité. J'ai détruit les plantes à cause de l'absence de débouchés. Nous avons une terre mais si je l'utilise pour le jatropha et que je ne fais pas une bonne récolte après avoir dépensé de l'argent, ce sera une grosse perte pour moi. » **Raju Sona, agriculteur, Inde, novembre 2009.**

« Jusqu'à présent, nous n'avons tiré aucun revenu de la plantation de jatropha. On m'a dit qu'il fallait attendre deux ans avant de faire des bénéfices, mais ça fait déjà trois ans. Les gens sont un peu déprimés maintenant parce que ça fait déjà quatre ans que le projet global a commencé et qu'il n'y a toujours pas de bénéfice. J'espère toujours que je vais faire des bénéfices, mais sinon j'arracherai ces plantes. » **Parindra Gohain (nom modifié), agriculteur, Inde, novembre 2009.**

Au Sénégal, dans la région du Sahel, la plus sèche du pays, la plupart des terres visées pour la production d'agrocarburants

industriels sont également utilisées pour faire paître les animaux. Chaque animal a besoin d'environ 12 hectares de pâturage, ce qui sera complètement impossible si les terres sont allouées aux agrocarburants.

Consultation et compensation insuffisantes

Le problème des compensations – ou de leur insuffisance – est récurrent dans les témoignages recueillis. En Tanzanie, les entreprises ont offert des compensations aux personnes déplacées. Mais dans un cas, 60 % des personnes ont rejeté la compensation proposée car inadéquate.

Dans certaines régions d'Afrique de l'Ouest, l'ampleur et la rapidité des acquisitions de terres prouvent bien que les plus directement touchés par le boom des agrocarburants n'ont même pas été consultés.

« Ils ont pris la terre alors qu'elle avait déjà été labourée... Ils ne nous ont rien payé, ils ne nous ont rien dit. Certaines personnes en ville ont reçu de l'argent, mais à nous, ils ne nous ont rien donné... Ils ne nous ont offert aucun emploi, ils ne nous ont pas embauchés. Ils ne nous ont donné aucune alternative. Ce que nous voulons, c'est récupérer nos fermes, parce que nous en dépendons pour survivre... Nous mourons de faim et en fait, nous ne possédons plus rien. » **Matilde Ngoene, mère de famille et agricultrice, Mozambique, novembre 2009.**

« Ca a des conséquences sur tout un tas de choses – la santé, les cliniques, les puits, les routes, les villages, les populations. Une consultation de grande ampleur est nécessaire. Mais il n'y a eu

aucune consultation et il n'y a eu aucune compensation. » **Mustafa Lo, agriculteur, Sénégal, octobre 2009.**

En Afrique, les rendements de l'agriculture pluviale devraient diminuer de 50 % d'ici 2020 à cause des changements climatiques

Conditions de travail

Le Brésil est le plus gros producteur d'agrocarburants industriels dans le monde en développement. L'industrie de la canne à sucre (éthanol) y est bien établie. Néanmoins, les conditions de travail y sont souvent déplorables.⁵⁴

Sur le million de travailleurs de canne à sucre, environ la moitié sont employés comme coupeurs – la plupart le font à la main. À cause de la chaleur et des longues heures de travail indispensables pour atteindre les quotas, il n'est pas surprenant que de nombreux décès aient été rapportés. Les enquêtes du gouvernement ont révélé des conditions de travail proches de l'esclavage, des systèmes de sous-traitance fondés sur l'exploitation des individus, des installations sanitaires et une nourriture misérables, avec de l'eau impropre à la consommation et des logements surpeuplés. À l'issue d'une seule de ses enquêtes, l'équipe d'inspection du Ministère du travail a amélioré les conditions 11 000 travailleurs victimes de conditions de travail inacceptables, en travaillant avec les autorités et la justice fédérales.⁵⁵

LES AGROCARBURANTS INDUSTRIELS NE SONT PAS UNE SOLUTION POUR LUTTER CHANGEMENT CLIMATIQUE

Le changement climatique n'est pas seulement un problème d'environnement et de développement ; c'est aussi un problème d'injustice. L'impact du changement climatique

se fera ressentir inégalement entre et à l'intérieur des pays, renforçant ainsi les inégalités existantes, entre les femmes et les hommes, les riches et les pauvres, entre le Nord et le Sud.

Le changement climatique est aussi lié au problème de la faim dans le monde. Dans certains pays d'Afrique, les rendements de l'agriculture pluviale pourraient diminuer de 50 % d'ici 2020 à cause des changements climatiques, et l'Inde pourrait perdre 18 % de sa production pluviale de céréales dans le même temps. Selon une étude de l'Université de Stanford, le changement climatique va réduire la production de maïs dans le Sud de l'Afrique de plus de 30 % d'ici 2030.^{56,57} Les sécheresses et inondations seront plus intenses et plus fréquentes dans de nombreuses régions. Sur 31 pays actuellement en proie aux crises alimentaires et agricoles, 11 ont récemment souffert de conditions météorologiques défavorables.⁵⁸

Les scientifiques qui travaillent sur le rapport *Stern sur l'économie du changement climatique* prévoient que, compte tenu des tendances actuelles, jusqu'à 600 millions de personnes supplémentaires pourraient souffrir de la faim chaque jour en 2080, du fait du changement climatique.⁵⁹

De toute évidence, la lutte contre le changement climatique est indispensable au développement. En ce sens, les agrocarburants présentent l'inconvénient d'être une mauvaise solution. D'après certaines institutions et entreprises, les agrocarburants émettraient moins de GES que les énergies fossiles - parce qu'ils seraient neutres en carbone (c'est-à-dire que lorsque le carburant est brûlé, il relâche le dioxyde de carbone absorbé par la plante pendant sa croissance, ce qui en fait un circuit fermé). En réalité, d'autres ressources (comme la terre,

Jusqu'à 600 millions de personnes supplémentaires pourraient souffrir de la faim d'ici 2080 à cause du changement climatique

les engrais et l'énergie) sont nécessaires à la culture des plantes, à la transformation et au transport des carburants : les agrocarburants industriels peuvent en fait avoir un fort impact négatif sur le climat.

Comment la politique a pris le pas sur la science

La science relative à l'impact des agrocarburants industriels sur le changement climatique évolue rapidement ; et beaucoup de scientifiques (dont certains utilisent l'analyse des cycles de vie) apportent la preuve que la plupart des agrocarburants actuellement utilisés émettent en fait plus de GES que les combustibles fossiles. Malheureusement, tous les chiffres utilisés actuellement dans la législation européenne (directive sur les énergies renouvelables adoptée en juin 2009) sont bien trop optimistes en ce qui concerne le potentiel des agrocarburants industriels à contribuer à la réduction des émissions. La directive stipule que les agrocarburants utilisés par les États membres doivent émettre 35 % de GES de moins que les énergies fossiles, et jusqu'à 50 % de moins d'ici 2017.

Les principaux domaines dans lesquels l'UE est trop optimiste ou n'a adopté aucune politique sont les suivants.

Changement d'affectation des sols direct

L'augmentation de l'utilisation des agrocarburants industriels conduit à des changements d'affectation des sols. Les changements directs font référence à des forêts, des tourbières, des prairies ou d'autres terres non agricoles qui sont converties, abattues ou labourées pour les besoins de la production d'agrocarburants. Quand des habitats naturels riches en carbone sont concernés, les conséquences sur le carbone

stocké dans les sols et la végétation sont énormes. Avec l'augmentation de la production d'agrocarburants, de nouvelles terres vont être converties.

Une étude récente a calculé les émissions résultant de changements d'affectation des sols direct et les a comparées avec les potentielles économies d'émissions permises par les agrocarburants industriels. Le résultat est une dette en terme de carbone. L'étude a également estimé le nombre d'années nécessaires au remboursement de cette dette : ⁶⁰

- Affectation des tourbières de forêt primaire indonésienne/malaisienne à l'huile de palme : 423 ans
- Affectation de l'Amazonie brésilienne au soja : 319 ans
- Affectation de la prairie centrale des États-Unis à l'éthanol de maïs : 93 ans
- Affectation de la forêt primaire tropicale indonésienne/malaisienne à l'huile de palme : 86 ans
- Abandon de terres cultivées aux États-Unis au profit de l'éthanol de maïs : 48 ans
- Affectation des prairies brésiliennes du cerrado au soja : 37 ans
- Affectation des forêts brésiliennes du cerrado à l'éthanol de canne à sucre : 17 ans

Il faudra donc des dizaines voire des centaines d'années pour bénéficier d'un bilan positif en termes de GES, et le temps nous est compté si nous voulons lutter contre les dangers du changement climatique.

Une autre étude, menée par l'Institut d'écologie appliquée et l'Institut pour l'énergie et l'environnement en Allemagne, prouve qu'en prenant en compte les changements d'affectation des sols directs provoqués par la culture des principaux agrocarburants de l'UE, aucun agrocarburant n'atteindrait les 35 %

de réduction d'émissions de GES requis par la directive sur les énergies renouvelables.⁶¹ La plupart de la production européenne d'agrocarburants industriels devra donc provenir de terres agricoles déjà cultivées, ce qui reléguera ailleurs les autres productions y compris alimentaires (changements d'affectation des sols indirects – cf. infra).⁶²

Au titre de son critère de durabilité, la directive sur les énergies renouvelables prend des dispositions qui devraient limiter les agrocarburants provenant de zones initialement riches en carbone comme les forêts et les tourbières. Cependant, les lacunes sont si nombreuses que les zones denses en carbone ne sont que très faiblement protégées. De plus, à moins d'un contrôle strict et fiable des sources et des chaînes d'approvisionnement, il convient de traiter avec prudence les affirmations selon lesquelles les agrocarburants industriels ne proviendraient pas de ces zones.

En termes d'émissions de GES, la directive sur les énergies renouvelables n'interdit pas l'utilisation des prairies, sur lesquelles la majeure partie de l'expansion devrait se dérouler.⁶³ De nombreuses prairies sont également riches en carbone. L'utilisation de ne serait-ce qu'une petite partie des prairies permanentes émettrait plus de GES que les économies d'émissions prévues annuellement par la Commission européenne.⁶⁴

Changement d'affectation des sols indirect

Ce changement se produit lorsqu'une terre, précédemment utilisée pour l'alimentation humaine ou animale, est réaffectée à la culture d'agrocarburants industriels. L'affectation initiale d'une terre agricole se déplace alors vers d'autres terres dans d'autres zones. Ainsi, bien que la culture d'agrocarburants elle-même ne

provoque directement aucun déboisement, elle peut néanmoins en provoquer d'autres par les déplacements qu'elle entraîne. Cette nouvelle affectation aura un impact, en termes d'émissions de GES, à peu près équivalent à celui d'un changement d'affectation des sols direct.

Par exemple :

- L'huile de colza de l'UE est traditionnellement utilisée comme huile végétale dans les produits alimentaires mais est de plus en plus destinée aux agrocarburants industriels. Cet effet de déplacement oblige l'UE à importer de l'huile végétale d'ailleurs pour remplacer l'huile de colza, à savoir de l'huile de palme en provenance d'Indonésie et de Malaisie, dont la majorité a été cultivée sur des terres de forêts et tourbières reconverties.
- La demande croissante au sein de l'UE et aux États-Unis en canne à sucre et en soja brésiliens en tant qu'agrocarburants industriels déplace d'autres activités (comme l'élevage) plus loin dans l'Amazonie, ce qui entraîne des émissions indirectes.
- Les États-Unis cultivent désormais plus de maïs pour l'éthanol, au détriment du soja. En retour, le prix du soja augmente, ce qui incite les agriculteurs sud-américains à étendre leurs productions de soja, souvent dans des zones forestières.

Ce sont les raisons pour lesquelles le changement d'affectation des sols indirect, dans sa relation au changement climatique, est un enjeu si important. L'effet de déplacement indirect est essentiel ; et si d'autres forêts tropicales ou tourbières sont détruites, d'énormes quantités de GES seront rejetées dans l'atmosphère.

Il est impératif de mesurer l'impact du

changement d'affectation des sols indirect pour évaluer correctement les émissions de GES des agrocarburants industriels. La Commission européenne, les parlementaires et les États membres doivent garantir que de solides évaluations du changement d'affectation des sols indirect sont prises en compte dans

le bilan GES des agrocarburants. Le principe de précaution doit s'appliquer quant au changement d'affectation des sols indirect, particulièrement lorsque des insuffisances de données ou des incertitudes persistent.

CHANGEMENT CLIMATIQUE : L'HISTOIRE DE CHELIMO

« Je m'appelle Chelimo et je vis dans le Nord du Kenya. Quand il pleuvait, notre terre était verdoyante et nos chèvres avaient de l'herbe à manger. Nous avons l'habitude de manger nos chèvres quand nous avons faim. Parfois, nous les vendions pour acheter de la nourriture.

Aujourd'hui, la terre est très sèche partout. Mon père et mon oncle passent beaucoup de temps à chercher des terres verdoyantes et de l'herbe pour nos chèvres. À chaque fois que mon père part, nous ne savons pas quand il reviendra. Cette année, ma famille n'a pas pu cultiver quoi que ce soit. »

Pour les plus pauvres partout dans le monde, l'impact du changement climatique se fait d'ores et déjà sentir. Ces dernières années, le Kenya a souffert de sécheresses à répétition, les pluies sont devenues plus sporadiques et parfois il ne pleut pas du tout.

Dans le Nord du Kenya, une sécheresse prolongée a contraint 10 millions de personnes à rechercher de la nourriture. Pour les familles comme celle de Chelimo, la faim est un problème quotidien.

Il est urgent de réduire les émissions de gaz à effet de serre pour lutter contre le changement climatique. Les preuves scientifiques s'accumulent qui démontrent que la plupart des agrocarburants vont aggraver les changements climatiques, par rapport aux énergies fossiles qu'ils remplacent. Les agrocarburants ne sont pas une réponse au changement climatique. Ils ne vont faire qu'accroître le nombre de personnes souffrant de la faim.



Chelimo,
neuf ans, et sa tante
Margaret, Nord du Kenya

Culture

La culture de la plupart des agrocarburants industriels exige l'utilisation d'engrais azotés. Ceux-ci émettent du protoxyde d'azote (N₂O) dans l'atmosphère. Le N₂O est un GES 300 fois plus nocif que le CO₂. Les scientifiques estiment aujourd'hui que les analyses précédentes avaient sous-estimé l'importance du N₂O en tant que GES.⁶⁵ Même les plus sceptiques sur cette question, pourtant peu nombreux, reconnaissent que « dans certains cas, (les émissions de N₂O) vont empêcher ces matières premières de réaliser des économies d'émission de GES par rapport aux énergies fossiles »⁶⁶. Certains considèrent même que « l'utilisation croissante d'engrais pour la production d'agrocarburants entraînera des émissions de protoxyde d'azote (N₂O) bien plus importantes que celles du carbone, en terme de réchauffement potentiel, d'ici la fin du siècle »⁶⁷.

Les preuves scientifiques sont accablantes : pour beaucoup d'agrocarburants industriels, il n'y aura aucune réduction des émissions. La dette carbone ne sera jamais remboursée.

L'UE doit d'urgence inclure les nouvelles évaluations des émissions de protoxyde d'azote dans le bilan GES des agrocarburants.

La deuxième génération fera-t-elle mieux ?

Les décideurs sont convaincus que les avantages des agrocarburants de deuxième génération seront plus grands que ceux de la première en terme de changement climatique. Mais cette affirmation est mise en cause, par exemple par l'étude du Marine Biological Laboratory à Woods Hole dans le Massachusetts qui affirme que « du fait de l'utilisation croissante d'engrais, les émissions de protoxyde d'azote seront plus importantes que les économies de carbone elles-mêmes, en

terme de réchauffement potentiel. »⁶⁸

Les agrocarburants de deuxième génération pourraient donc entraîner de plus grandes émissions de GES que leurs équivalents fossiles.

Une bonne rentabilité ?

Même s'il était possible pour les agrocarburants liquides dans le domaine des transports de réduire les émissions de GES, deux autres problèmes très importants se posent :

- Quel sera le bilan financier global de cette politique – en bref, les agrocarburants industriels sont-ils un moyen rentable de réduire les émissions de GES ?
- Est-ce que cultiver des matières premières agricoles et les transformer en agrocarburants liquides pour les transports est le meilleur moyen de réduire les émissions de gaz à effet de serre ?

Le Centre commun de recherche (CCR) de la Commission européenne s'est intéressé à la première question. Selon son estimation, les agrocarburants sont bénéficiaires en termes de sécurité énergétique, de GES et d'emploi. Les bénéficiaires atteignent 18.4 milliards d'euros. Par contre, les coûts (les agrocarburants industriels étant plus coûteux à produire qu'une quantité équivalente de carburants traditionnels) contre-balancent lourdement les bénéficiaires en atteignant quelques 56.7 milliards d'euros. La différence de près de 38.5 milliards d'euros devra être payée par les contribuables européens.⁶⁹ Ce coût en vaudrait la peine s'il contribuait réellement à réduire les émissions de GES mais en réalité, les contribuables ne tireront que peu, voire aucun bénéfice de ces dépenses.

Quant à la seconde question, il est de plus en plus clair que : « les agrocarburants pourraient être utilisés de manière bien plus efficace

dans des installations fixes [par exemple les centrales] pour générer de la chaleur ou pour co-générer de la chaleur et de l'électricité, qu'en tant que carburants liquides pour les transports [par exemple pour les voitures] ».⁷⁰ Les véhicules électriques sont bien plus efficaces pour transformer l'énergie en mouvement.⁷¹

S'il peut y avoir quelques avantages à utiliser les matières premières agricoles pour générer chaleur et énergie, nous devons rester très prudents. Si ces matières premières sont cultivées en monoculture et à grande échelle, les problèmes relatifs aux émissions imputables aux changements d'affectation des sols et aux émissions massives de protoxyde d'azote, ainsi qu'à d'autres impacts sur l'environnement et le développement, seront les mêmes que pour les agrocarburants destinés aux transports.

CONCLUSION : LA RÉPONSE DE L'UE

Les impacts négatifs des agrocarburants sont considérables, de grande ampleur et ne vont qu'empirer. En réponse aux critiques, et en soutien à son objectif de 10 %, l'UE avance deux arguments. Premièrement, il serait possible de trouver une solution à l'aide de la technologie : c'est-à-dire que les agrocarburants industriels de première génération ne sont qu'une solution provisoire et seulement un tremplin vers des carburants plus « durables » de deuxième et troisième génération. Mais les agrocarburants de première génération sont bien établis et, comme le montre la section suivante, leur production va largement s'étendre. Cet argument est trompeur également parce que les agrocarburants industriels de deuxième génération requièrent une technologie nouvelle et des infrastructures totalement différentes.⁷² Il n'y a donc pas d'effet tremplin entre la première et la deuxième génération. Plus important encore,

les agrocarburants de deuxième génération pourraient ne jamais devenir viables commercialement. Comme le conclut l'OCDE : « Alors que les technologies de deuxième génération n'en sont encore qu'au stade de la démonstration, il faut encore déterminer si elles deviendront économiquement viables au cours des dix prochaines années. Même avec de nouveaux développements technologiques positifs, de sérieux doutes subsistent quant à la faisabilité d'utiliser des résidus à grande échelle (...) comme matières premières ».⁷³

D'après le second argument de l'UE, tous les agrocarburants européens doivent satisfaire aux critères et aux normes de durabilité pour participer à l'objectif de 10 %. Ces critères ont déjà été décriés comme bien trop faibles, en particulier dans le domaine social et dans celui du développement. Mais comme pour tous les critères relatifs aux matières premières, la vérification, la conformité et la certification des agrocarburants vont s'avérer très difficiles, étant données l'ampleur de la production et les difficultés inhérentes à des chaînes d'approvisionnement complexes.

De plus, la Commission européenne décidera seule, par l'intermédiaire d'un comité consultatif, des informations que chaque État membre devra exiger de ses fournisseurs, et elle devra prendre ses décisions en évitant de créer « une charge administrative excessive ».

Peuples Solidaires et ActionAid craignent que les critères et le système de vérification n'échouent à déterminer une quelconque charge de la preuve de la durabilité suffisamment stricte pour garantir que les agrocarburants industriels sont effectivement produits de façon durable. En bref, les critères et les normes risquent de donner un habillage de durabilité permettant de produire des agrocarburants qui ne sont en réalité pas durables.

4. Les agrocarburants industriels d'ici 2020

LES GOUVERNEMENTS AUGMENTENT LEUR DEMANDE EN AGROCARBURANTS

La future demande internationale en agrocarburant

Les agrocarburants industriels ne sont pas nouveaux. Le Brésil et les États-Unis produisent de l'éthanol depuis des dizaines d'années. Ce qui est nouveau, c'est l'ampleur du boom des agrocarburants. La plupart des pays du G8 et du G5 (cf. les acronymes pour une liste des pays) ont désormais fixé des objectifs contraignants en termes d'agrocarburants – notamment le fait d'incorporer, sous certains délais, un pourcentage donné d'agrocarburants dans les carburants utilisés pour les transports (cf. tableau 5).

D'ici 2020, la consommation mondiale aura plus que triplé, passant d'environ 70 milliards de litres en 2008 à 250 milliards de litres en 2020, en supposant que les objectifs actuels soient atteints. L'UE consommera environ 55 milliards de litres en 2020 et le Brésil environ 45 milliards,

derrière les États-Unis avec une consommation d'environ 110 milliards de litres. Il est prévu que les autres pays ne consomment que de petites quantités d'agrocarburants d'ici 2020 (environ 20 % de la consommation totale). En revanche, leur consommation augmentera par la suite bien plus rapidement.⁷⁷

Il ne s'agit évidemment que d'un début. En supposant que tous les pays incorporent 10 % d'agrocarburants dans le secteur des transports d'ici 2030, la consommation pourrait atteindre environ 400 milliards de litres (soit environ 340 millions de tonnes).⁷⁵

L'ALARMANTE EXPANSION DES TERRES CONSACRÉES AUX AGROCARBURANTS

A l'ère du changement climatique, de la pression sur les ressources en eau et de la concurrence pour l'affectation des terres (en particulier pour la nourriture), on peut légitimement s'interroger sur les lieux où il sera possible de trouver de nouvelles terres pour les agrocarburants.

Tableau 5: Les objectifs des pays du G8 et du G5 en terme d'agrocarburant (objectifs contraignants, sauf mention contraire) ⁷⁴

Pays	Objectif en terme d'agrocarburant (incorporation dans les carburants dans le domaine des transports en %)
UE	10 % de « renouvelables » d'ici 2020, mais la plupart, si ce n'est la totalité, proviendra des agrocarburants
États-Unis	36 milliards de gallons d'ici 2020
Canada	5 % de renouvelables dans l'essence d'ici 2010 et 2 % dans le diesel d'ici 2012
Russie	Aucun objectif
Japon	500 000 kilolitres d'ici 2010 (volontaire)
Brésil	5 % d'agrodiesel d'ici 2012; 25 % d'éthanol mélangé à l'essence
Chine	Respectivement 10 et 2 millions de tonnes d'éthanol et d'agrodiesel d'ici 2020
India	20 % d'agrocarburants d'ici 2010 (politique nationale)
Afrique du Sud	4.5 % d'agrocarburants d'ici 2013 (stratégie nationale)
Mexique	Objectifs en cours d'élaboration

« Les mandats et objectifs actuels en ce qui concerne les agrocarburants liquides devraient être révisés à la lumière des conséquences négatives potentielles qu'ils entraînent sur l'environnement, des potentiels déplacements ou concurrence avec les cultures vivrières, et des difficultés à atteindre ces objectifs sans conversion de terres à grande échelle. »

Rapport du Comité scientifique sur les problèmes de l'environnement (SCOPE), 2008

Besoins fonciers mondiaux et disponibilité

Il est difficile de prévoir combien de terres seront nécessaires d'ici 2020 pour produire cette quantité d'agrocarburants industriels. Les chiffres qui suivent ne sont donc qu'indicatifs. Une étude faisant autorité évalue le besoin en terres agricoles supplémentaires d'ici 2030 entre 118 et 508 millions d'hectares. Cette estimation suppose que tous les pays aient atteint leurs objectifs de 10 % d'incorporation mais elle dépend également du type de culture et des niveaux de productivité décidés.⁷⁶

D'autres scientifiques ont conclu que, du fait de contraintes décisives pesant sur la productivité des agrocarburants, telles que la disponibilité de l'eau, c'est l'estimation haute de 508 millions d'hectares qui semble la plus réaliste.⁷⁷

Une autre étude propose une fourchette plus basse comprise entre 56 et 166 millions d'hectares d'ici 2020. Cette fourchette prend en considération les rendements, les « co-produits »⁷⁹ et la consommation des

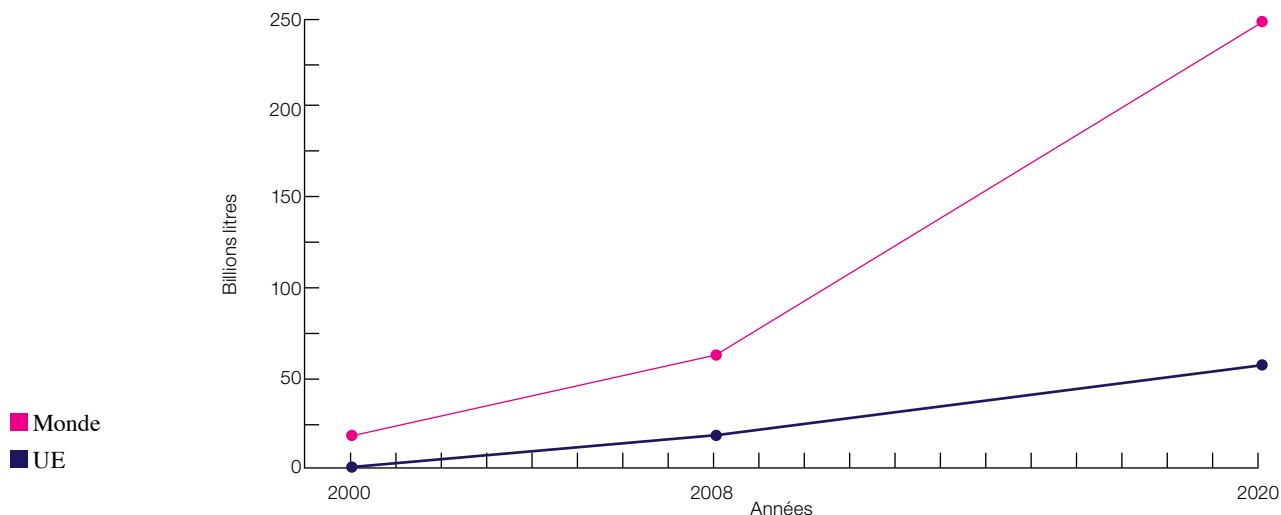
agrocarburants de deuxième génération dans les 10 prochaines années⁸⁰ ce qui, comme expliqué plus haut, reste très improbable.

Comparons ces estimations à la superficie de terres consacrées aux agrocarburants industriels en 2007 estimée à 27 millions d'hectares.⁸¹ En supposant que 100 millions d'hectares soient destinés aux agrocarburants industriels en 2020 (ce qui représente à peu près deux fois la taille de la France), il s'agit de quatre fois la superficie actuellement utilisée. Mais ces chiffres doivent être observés en tenant compte d'autres enjeux tels que la pression foncière et la disponibilité des terres, en particulier pour les denrées alimentaires.

Concurrence avec les besoins mondiaux d'affectation des sols

L'expansion des agrocarburants prend place dans un contexte de gigantesque compétition pour l'affectation des sols (forêts, alimentation humaine et animale, fibres et carburants, extension urbaine). Le plus grand enjeu,

Schéma 3 : Consommation d'agrocarburants dans l'UE et dans le monde en 2008 et en 2020⁷⁸



Uniquement à titre indicatif : les quantités en 2020 varieront en fonction de nombreux facteurs comme la réalisation des objectifs actuels ou la réalisation de nouveaux objectifs, la réduction effective des GES par les agrocarburants, la disponibilité des agrocarburants de deuxième génération est disponible, etc.

Carlotta Machaule

a perdu sa terre dans une coopérative au profit d'une entreprise d'agrocarburants au Mozambique. Elle se bat aujourd'hui pour faire valoir ses droits.

PHOTO : JAMES OATWAY/PANOS/
ACTIONAID



pour une population croissante, demeure l'alimentation. En 2007, le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) estimait que d'ici 2020, 200 à 700 millions d'hectares supplémentaires seraient nécessaires à l'alimentation humaine et animale et au pâturage.⁸² Les résultats d'autres études viennent confirmer ces chiffres.

Le rapport Gallagher présente trois scénarios différents requérant des terres pour les besoins de l'alimentation humaine et animale et des carburants d'ici 2020 :⁸³

- scénario optimiste : seulement 60 millions d'hectares sont nécessaires aux agrocarburants industriels et 200 millions pour l'alimentation humaine et animale ;
- scénario médian : respectivement 100 et 400 millions d'hectares sont nécessaires ;
- scénario pessimiste : respectivement 200 et 500 millions d'hectares sont nécessaires.

Le scénario médian suppose qu'en 2020, 500 millions d'hectares supplémentaires soient mis en culture pour satisfaire la demande mondiale. Il s'agit d'une superficie équivalente à la moitié de la taille de l'Europe. La superficie actuelle des terres arables dans le monde est d'environ 1.5 milliard d'hectares. Cela signifie que 500 millions d'hectares supplémentaires devront être trouvés (soit 33 % de plus que ce qui est actuellement cultivé).⁸⁴

Disponibilité mondiale des terres

Le rapport Gallagher résume également plusieurs études essayant d'évaluer la superficie des terres propres à l'expansion agricole mondiale. Elle se situe entre 50 millions et 1.2 milliard d'hectares.⁸⁵ Avec une échelle aussi grande, toute analyse des besoins comparés à la disponibilité devient hypothétique. Mais même par rapport à l'extrémité la plus basse de ces estimations, les prairies et les terres

dités marginales (cf. encadré 3) devront probablement être incluses dans la production. Des bois, des forêts et d'autres habitats naturels disparaîtront probablement.

Il ne s'agit pas là d'un développement durable car :

- les forêts et autres habitats naturels – comme les marécages – sont des puits de carbone et des réservoirs de biodiversité importants ;
- les prairies seront les premières visées par l'expansion des agrocarburants industriels⁸⁶ parce qu'elles sont considérées comme des zones à faible concentration de carbone. Mais même les prairies sont d'importantes réserves de carbone (les prairies permanentes en particulier) ;
- même si la terre était disponible, d'autres facteurs rendent l'expansion de l'agriculture intensive, y compris des agrocarburants, irréaliste ;

- l'accessibilité de l'eau va faire peser des contraintes sur l'affectation des sols.

Il est probable que les changements climatiques en soient aggravés. La rareté des ressources, notamment la terre et l'eau, sera un problème majeur dans une grande partie du monde en développement. Un paradoxe veut que cette partie du monde où la lutte contre la faim doit devenir une priorité soit destinée à l'expansion des agrocarburants industriels.

- d'ici 2020, du fait du changement climatique, des initiatives dynamiques vont probablement essayer de placer l'agriculture sur une base durable, à la fois pour atténuer les effets du changement climatique et pour aider les populations à s'y adapter. L'agriculture intensive et l'affectation des sols qui lui est associée sont déjà responsables de 30 % des émissions mondiales de GES.⁸⁷ Les principales matières

premières nécessaires à la production d'agrocarburants, à l'exception du soja, ont besoin de quantités considérables d'engrais azotés ; le protoxyde d'azote rejeté dans l'atmosphère est l'un des GES les plus puissants.⁸⁸ L'idée selon laquelle nous pouvons intensifier encore l'agriculture (c'est-à-dire obtenir de plus grands rendements sur un même hectare de terre) demeure défendable.

À l'ère du changement climatique et de la raréfaction de l'eau, la terre est une ressource de plus en plus mise sous pression. La concurrence accrue pour l'affectation des sols soulève des doutes : le nombre de terres disponibles sera-t-il suffisant pour nourrir la planète dans le futur ? L'alimentation doit être prioritaire sur le carburant.

Besoins fonciers de l'UE

L'objectif contraignant de 10 % d'incorporation leur ayant donné l'assurance et la confiance dont ils avaient besoin, les groupes agro-industriels de l'UE, appuyés par de généreuses subventions, parcourent le monde à la recherche de nouvelles opportunités d'investissement dans les agrocarburants industriels. Quatre cultures dominent le nouveau front colonial de l'UE dans les pays en développement : la canne à sucre pour l'éthanol, le jatropha, le palmier à huile et le soja pour l'agrodiesel.

Problèmes d'affectation directe des sols

De quelles terres les 55 milliards de litres d'agrocarburants requis par l'UE pour atteindre son objectif d'ici 2020 vont-ils provenir ? Combien de terres seront nécessaires pour les produire dans les pays en développement ? À titre d'illustration, le Bureau du plan néerlandais pour l'environnement estime que mondialement,

20 à 30 millions d'hectares seront nécessaires si les agrocarburants sont utilisés pour atteindre l'objectif de 10 % fixé par l'UE.⁸⁹

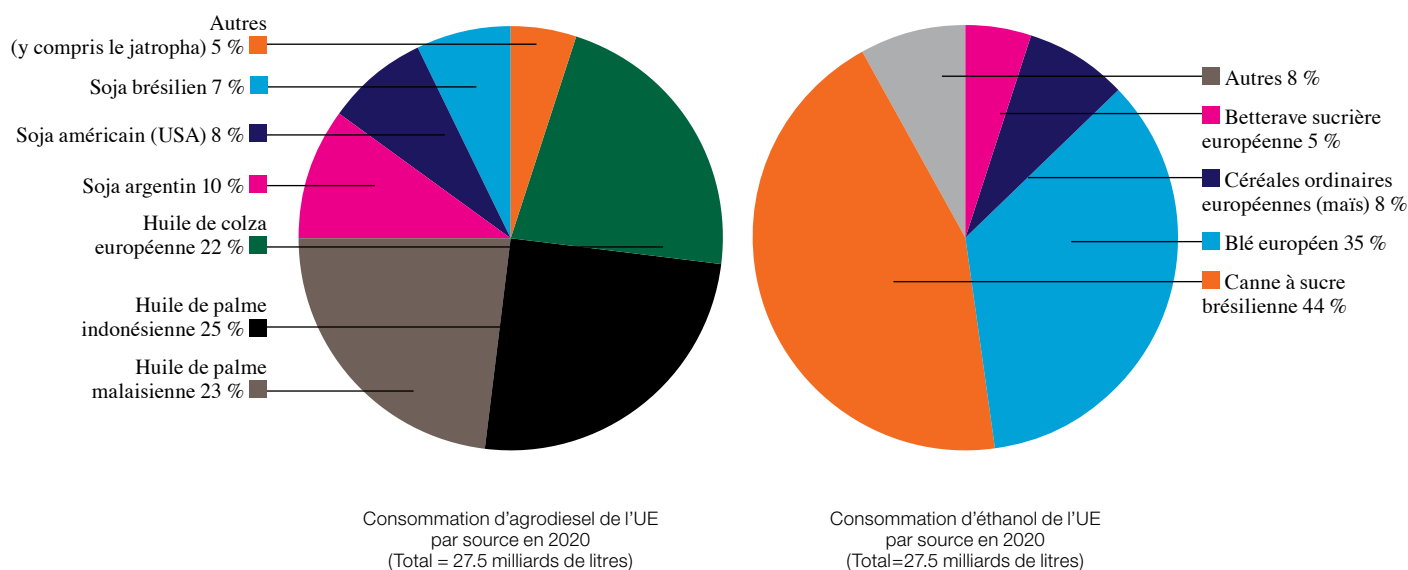
Pour les raisons suivantes, Peuples Solidaires et ActionAid estiment que l'extrémité haute de cette estimation est probablement la plus réaliste.

Il est impossible d'évaluer avec certitude les matières premières qu'il sera nécessaire de cultiver et à quel endroit pour répondre à la demande croissante en agrocarburant de l'UE. Cela dépendra beaucoup par exemple de la rentabilité des différents types d'agrocarburants (les facteurs principaux étant le prix du pétrole et le prix des matières premières), des caractéristiques d'incorporation et

spécifications techniques, des modifications de rendement et du bilan des agrocarburants en terme de changement climatique comparé aux combustibles fossiles.

Ceci dit, des modélisations permettent de prévoir quelles matières premières seront cultivées et dans quelles zones. D'après l'Association britannique pour les énergies renouvelables, l'UE pourrait produire jusqu'à 80 % de ses propres besoins en agrocarburant d'ici 2020. Cependant, la majorité des prévisions, comme celle du CCR par exemple, concluent que l'UE devra importer entre la moitié et les deux-tiers de sa consommation d'ici 2020, notamment dans le cas où les agrocarburants de deuxième génération ne seraient pas disponibles à cette date.⁹⁰

Schéma 4 : Consommation d'agrodiesel et d'éthanol dans l'UE, par source en 2020 ⁹²



Sources : gouvernement britannique/propres estimations de l'auteur. Ces graphiques ne sont donnés qu'à titre indicatif. Ils se fondent presque exclusivement sur des estimations économiques (coûts, prix, primes, etc.) ainsi que sur des objectifs de production et de consommation. Ils ne prennent pas en compte d'autres estimations telles que le bilan GES, les restrictions commerciales, les caractéristiques d'incorporation, les spécifications techniques, etc.

Jatropha plantation,
nord du Sénégal.

PHOTO: TIM RICE/ACTIONAID



Malgré les incertitudes possibles, certains États membres essayent également de planifier ces informations. La plupart de leurs modèles estiment que la consommation européenne en 2020 ⁹¹ (en volume) sera assez bien répartie entre agrodiesel et éthanol. Là encore, les importations couvriraient environ 60 % de la consommation de l'UE. Ces chiffres ne sont donnés qu'à titre indicatif (schéma 4).

Les estimations graphiques du schéma 4 constituent une évaluation approximative de la superficie de terres requises dans les pays en développement pour atteindre l'objectif de 10 % de l'UE d'ici 2020 :

- 2.5 à 3 millions d'hectares en Indonésie et en Malaisie pourraient être requis pour la production d'huile de palme.
- 2 à 2.5 millions d'hectares au Brésil pourraient être requis pour la production d'éthanol à

partir de la canne à sucre (atteindre ce niveau supposerait de réduire les taxes d'importation sur l'éthanol brésilien qui sont actuellement élevées pour protéger l'industrie européenne de l'éthanol).

- En supposant que le jatropha contribue à 5 % de la consommation européenne d'agrocarburant en 2020, 1 à 2 millions d'hectares de terres pourraient être requis, en fonction des rendements finaux. Il pourrait être produit en Afrique et en Asie du Sud où les terres dites inexploitées et marginales sont considérées comme disponibles (cf. encadré 3).
- D'autres sources, comme le soja d'Argentine et du Brésil, pourraient avoir besoin de 8 à 10 millions d'hectares.

Au total, 13.5 à 17.5 millions d'hectares de terres dans les pays en développement sont concernés. L'extrémité la plus haute de cette

Directement et indirectement, le total des terres requises pour atteindre l'objectif de 10 % de l'UE dans les pays développés et en développement se compte en dizaines de millions d'hectares

fourchette correspond à plus de la moitié de la surface de l'Italie. Des millions d'hectares seront également requis dans les pays développés, principalement dans l'UE et aux États-Unis.

Problèmes d'affectation indirecte des sols

Une surface importante de terres dans l'UE, auparavant utilisées pour l'alimentation, est également détournée au profit de la production d'agrocarburants. Par exemple, l'huile de colza est traditionnellement utilisée dans l'industrie alimentaire de l'UE comme huile végétale, mais des quantités de plus en plus grandes sont aujourd'hui utilisées comme matières premières pour l'industrie des agrocarburants. L'industrie alimentaire a dû alors se tourner vers une autre source, à savoir l'huile de palme en provenance d'Asie du Sud-Est. Si en 2020, 22 % de l'agrodiesel provient d'huiles comestibles produites localement, un déficit d'environ six milliards de litres d'huile comestible devra être comblé – par l'huile de palme – requérant ainsi 1 à 2 millions d'hectares de terres dans les pays en développement.

Mais il s'agit là d'une estimation prudente. Par exemple, il est très difficile de quantifier l'impact de l'augmentation de la production et des prix du maïs aux États-Unis. Là-bas, les agriculteurs se tournent vers le maïs au détriment du soja, ce qui a pour conséquence de faire monter le prix du soja ; or cela conduit à accaparer des terres pour la production de soja en Amérique du Sud, et contribue donc à la déforestation tropicale.

Conclusion

Directement et indirectement, le total des terres requises pour atteindre l'objectif de 10 % de l'UE dans les pays développés et en développement se compte dizaines de millions d'hectares. Comme l'a montré le

chapitre 3, les impacts sur les prix des denrées alimentaires, la faim, le changement climatique et les droits fonciers seront désastreux pour les nombreuses communautés au sein desquelles les agrocarburants industriels sont cultivés.

5. Utilisation des agrocarburants : les clés de l'avenir

L'avenir des agrocarburants devrait reposer sur trois principes fondamentaux. Premièrement, les agrocarburants ont un rôle à jouer à condition qu'ils soient produits de façon durable, n'entrent pas en concurrence avec l'alimentation et contribuent réellement à réduire les émissions de GES (cf. encadré 4). Ces agrocarburants pourraient alors potentiellement être utilisés de nombreuses manières – chauffage, électricité, cuisine, transport, etc. Deuxièmement, pour se développer durablement, la société doit réduire sa consommation d'énergie afin de minimiser voire éviter un grand nombre des impacts identifiés dans ce rapport. Troisièmement, il est nécessaire de donner la priorité à des modes de transports alternatifs et durables, comme les transports en commun, les véhicules électriques (en supposant que l'électricité provienne d'une source décarbonisée) et le vélo.

Parallèlement, la ruée vers les agrocarburants industriels doit être contenue puis, à terme, stoppée.

UN MORATOIRE DEVRAIT ÊTRE MIS EN PLACE SUR TOUTE NOUVELLE EXPANSION DES INVESTISSEMENTS ET DE LA PRODUCTION D'AGROCARBURANTS

Ce moratoire permettrait de réduire les impacts en limitant toute future expansion. Tous les gouvernements, au Nord comme au Sud, se rendent coupables de ces impacts en autorisant et même en encourageant la poursuite des investissements dans des agrocarburants nocifs. La majeure partie de l'expansion se poursuit dans les pays en développement en l'absence de réel contrôle sur les activités des entreprises et l'utilisation responsable des terres.

Le moratoire devrait être maintenu jusqu'à ce que :

- les Nations Unies mettent en place une évaluation internationale complète des impacts des agrocarburants industriels.
- des cadres législatifs nationaux de contrôle soient adoptés et appliqués afin de :
 - mettre en place des plans d'utilisation des sols durables, qui donnent la priorité à la production alimentaire locale sur les besoins locaux en agrocarburants ;
 - protéger l'accès des hommes et des femmes aux ressources, et en particulier les droits fonciers (ce qui inclut le principe d'un consentement préalable libre et éclairé et une plus grande transparence des contrats conclus par les entreprises) ;
 - garantir à tous les travailleurs des conditions de travail décentes, telles que définies par l'Organisation Internationale du Travail ;
 - garantir que les entreprises internationales soient légalement tenues responsables de leurs impacts sur les droits humains et l'environnement.

LES PLANS D'ACTION NATIONAUX NE DOIVENT PAS INCLURE LES AGROCARBURANTS

La directive sur les énergies renouvelables exige des États membres de l'UE qu'ils se dotent, avant juin 2010, d'un Plan d'action national en matière d'énergies renouvelables afin de fixer des objectifs d'incorporation des énergies renouvelables dans les secteurs des transports, de l'électricité, du chauffage et du froid d'ici 2020. La directive prévoit aussi de revoir l'objectif de 10 % dans les transports en 2014.

Considérant l'accumulation de preuves existant sur les impacts négatifs des agrocarburants industriels, Peoples Solidaires et ActionAid soutiennent que les États membres de l'UE ne doivent pas introduire d'objectifs d'incorporation

« Diminuer la demande, améliorer les rendements et développer des moyens de transports et des systèmes énergétiques responsables est une façon bien plus efficace de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de garantir la sécurité énergétique. »

Les Amis de la Terre, 2008

d'énergie provenant des agrocarburants industriels dans l'élaboration de leurs Plans d'action nationaux en 2010. Cette voie promet de ne pas être suffisamment viable dans le futur pour l'économie, l'environnement et le développement. D'ici la révision de la directive européenne prévue pour 2014, les preuves convaincront, même les plus sceptiques, que les agrocarburants industriels ne sont pas un moyen durable d'atteindre ne serait-ce que l'objectif actuel de 10 % dans les transports (en volume). Les États membres de l'UE devraient donc supprimer tout objectif de volume avant 2014.

Peuples Solidaires, en association avec ActionAid, concidère qu'il est aujourd'hui impossible d'atteindre l'objectif fixé par l'UE de façon durable.

L'actuel objectif de 10 % pour les transports devrait être remplacé par un objectif d'énergies renouvelables, basé sur les économies de GES, ce qui inclut :

- que toutes les émissions de GES soient calculées de façon sérieuse et fiable, selon le principe de précaution. Ceci implique que les changements directs et indirects d'affectation des sols ainsi que les émissions de protoxyde d'azote soient pris en compte.
- que les critères de durabilité soient renforcés et prennent en compte les problèmes de développement. La vérification et la certification de ces critères doivent être transparentes, sérieuses et fiables.

LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE ET LES TRANSPORTS DOIVENT ÊTRE RÉDUITS

Le moyen le plus simple et le moins cher pour les États membres de l'UE de réduire l'impact des secteurs du transport et de l'énergie (que ce soit sur les émissions de GES, la faim ou d'autres problématiques) est de réduire la

demande en carburant et en énergie.

Pour ce faire, de nombreux secteurs devraient faire l'objet d'un soutien de l'UE :

- des investissements dans les transports en commun et autres formes de transport durables telles que les véhicules électriques et le vélo ;
- des normes de rendement bien plus ambitieuses pour les véhicules ;
- une conduite plus « rentable » comme la réduction des limites de vitesse ;
- des investissements dans l'efficacité énergétique.

LES PRIMES FINANCIÈRES AUX AGROCARBURANTS INDUSTRIELS DOIVENT DISPARAÎTRE

Tout comme l'objectif de 10 %, d'autres incitations politiques dans l'UE encouragent le boom des agrocarburants industriels. L'UE et les États membres doivent mettre fin à toutes les subventions et autres primes financières dont ces carburants bénéficient.

LES PROJETS D'AGROCARBURANTS, DURABLES ET DE PETITE ÉCHELLE, DOIVENT ÊTRE SOUTENUS AU SEIN DE L'UE ET A L'ÉTRANGER

Peuples Solidaires, en association avec ActionAid, concidère que la petite agriculture durable constitue une solution clé pour enrayer la faim dans le monde, s'attaquer à la pauvreté et réduire les émissions de GES provoquées par l'agriculture. Tout porte à croire que l'agriculture durable est hautement productive dans les pays pauvres et présente de nombreux avantages sociaux et environnementaux.

Pour Peuples Solidaires, en association avec ActionAid, une agriculture durable doit donner la

priorité à l'alimentation avant tout autre besoin. Néanmoins, dans certains cas, l'alimentation humaine, l'alimentation animale, les fibres et les carburants (les agrocarburants durables) peuvent coexister. Produits et consommés localement, ils contribuent à la lutte contre la faim et la pauvreté énergétique et participent à

l'atténuation et l'adaptation aux changements climatiques, ainsi qu'à la création d'emploi et de revenus.

Développés sous ces conditions, le niveau de leur production n'atteindra jamais les objectifs

ENCADRÉ 4 : AGRICULTURE DURABLE ET AGROCARBURANTS DURABLES

L'agriculture durable intègre trois objectifs principaux : gestion responsable de l'environnement, rentabilité agricole et prospérité des communautés agricoles. Elle fait référence à la capacité des agriculteurs de produire indéfiniment, sans dégrader les sols et les écosystèmes, ni porter atteinte à la population, à leurs communautés et à leurs moyens de subsistance. Elle vise à préserver des sols sains tout en réduisant la dépendance aux « intrants » extérieurs, comme les engrais, les pesticides ou les herbicides.

Une production durable d'agrocarburants doit suivre les mêmes principes, mais pas seulement :

- les agrocarburants ne doivent pas concurrencer les cultures vivrières ;
- ils doivent accorder la priorité aux plus grandes économies de GES ;
- ils doivent être contrôlés par et pour les communautés locales ;
- ils doivent accorder la priorité à une production de petite échelle, destinée à répondre aux besoins énergétiques locaux ;
- s'ils sont impliqués, entreprises et investisseurs doivent obtenir le consentement préalable, libre et éclairé de la population et des communautés locales.

ActionAid Brésil s'est intéressé au potentiel de la production de canne à sucre à petite échelle dans le sud du pays. Cet exemple illustre comment les petits agriculteurs tiennent compte des considérations sociales et environnementales, en ce qui concerne notamment l'autosuffisance énergétique, la non-concurrence avec les cultures vivrières ainsi que la valeur ajoutée de leurs produits. Chaque petite sucrerie est gérée par 10 à 15 familles de petits agriculteurs, qui possèdent chacune deux à six hectares de canne à sucre. Ils travaillent collectivement et se partagent le travail, la coupe et la presse des cannes, la production de sucre brun, d'éthanol et de cachaça (un alcool fort brésilien traditionnel). En fonction de la demande et des prix, chaque usine peut décider de sa production. Ils utilisent également les cannes à sucre broyées (la bagasse) pour l'alimentation animale.

D'autres formes d'agrocarburants durables existent. Il s'agit de carburants produits à partir des déchets comme le biogaz (gaz produit par la fermentation de matières organiques) et l'huile végétale recyclée.

visés par les pays riches. La plupart, sinon la majorité de la production d'agrocarburants aurait vocation à être consommée localement, dans les pays en développement, et ne serait pas destinée à l'exportation. Dans cette optique, l'UE doit soutenir les petits projets d'agrocarburants, durables, contrôlés par et pour les communautés locales. La priorité doit être accordée aux besoins énergétiques locaux, à la préservation des ressources naturelles et à de plus grandes économies de GES. De tels projets ne devraient pas déplacer la production alimentaire, ni agir sur la biodiversité et les habitats naturels. Là où des entreprises et des investisseurs sont impliqués, ceux-ci doivent obtenir le consentement préalable, libre et éclairé des populations et des communautés locales.

D'autres formes d'agrocarburants devraient être soutenues, notamment celles produites à partir de déchets telles que le biogaz ou l'huile végétale recyclée.

6. Conclusion et recommandations

Les agrocarburants industriels ne répondent pas aux deux objectifs principaux que s'est fixée l'Union Européenne – combattre le changement climatique et accroître la sécurité énergétique.

Les agrocarburants industriels augmentent le nombre de personnes souffrant de la pauvreté et de la faim, puisqu'ils concurrencent désormais les cultures vivrières, et font considérablement grimper les prix que les plus pauvres doivent payer pour se nourrir partout dans le monde. De surcroît, les agrocarburants ont des conséquences locales désastreuses sur la sécurité alimentaire et les droits fonciers de bien des communautés où ils sont cultivés.

Les agrocarburants industriels sont une des causes principales de la crise alimentaire. Pourtant, la réaction des politiques face à la crise alimentaire et aux agrocarburants a été particulièrement faible. Les agrocarburants industriels sont une mauvaise réponse qui autorise les industries à adopter la politique de l'autruche et les pays riches à entretenir leur relation fusionnelle d'amour avec les moteurs à combustion. Les pays développés ont ainsi évité de se poser la question urgente et difficile de nos niveaux actuels de consommation de carburants dans les transports (et d'énergie en général) et de leur nécessaire réduction. Parallèlement, ce sont principalement les pays en développement qui supportent le coût de ces politiques – en termes de famine, de pauvreté, de changement climatique et de dégradation environnementale.

Une fois de plus, les prix du pétrole augmentent, et à moins que le boom des agrocarburants industriels ne soit freiné (et que les objectifs d'incorporation dans l'énergie totale ne soient revus à la baisse), le nombre de personnes souffrant de la faim va devenir incontrôlable et le changement climatique s'aggraver. Les crises alimentaire et climatique exigent des réponses

immédiates et durables et les agrocarburants industriels ne sont pas la solution à ces crises.

La façon la plus simple et la meilleure de diminuer l'impact du secteur des transports sur la faim et les émissions de gaz à effet de serres, ainsi que d'améliorer notre sécurité énergétique, est de réduire la consommation totale d'énergie dans les transports. En terme de changement climatique, les réductions d'émissions de gaz à effet de serre seront immédiates et garanties. En prenant en compte les changements d'affectation des sols, l'utilisation d'engrais et d'autres facteurs, il est évident que de nombreux agrocarburants industriels ne participent pas à la lutte contre le changement climatique.

Recommandations

Peuples Solidaires, en association avec ActionAid, est partisan des agrocarburants durables. Les agrocarburants industriels - monocultures intensives à grande échelle - n'entrent clairement pas dans cette catégorie. Pour Peuples Solidaires et ActionAid, il doit donc être mis un terme à leur expansion. L'Union Européenne et les États membres doivent :

- adopter un moratoire sur toute nouvelle expansion de la production et des investissements relatifs aux agrocarburants industriels ;
- garantir que les États membres ne vont pas inclure les agrocarburants industriels dans leurs plans d'action nationaux pour 2010 ;
- réduire les transports et la consommation énergétique ;
- mettre fin aux objectifs et aux mécanismes de soutien financiers qui profitent aux agrocarburants industriels ;
- soutenir les agrocarburants durables produits à petite échelle dans l'UE et ailleurs.

NOTES DE FIN

- 1** FAO, 2009a. *The State of Food Insecurity in the World 2009* (L'état de l'insécurité alimentaire dans le monde). Organisation pour l'alimentation et l'agriculture, Rome.
- 2** GAIN. *EU27 Biofuels Annual Report 2009 (Rapport annuel 2009 sur les agrocarburants)*.
- 3** Doornbosch, R. et Steenblich, R. *Biofuels: Is the Cure Worse than the Disease? (Le remède n'est-il pas pire que le mal?)* OCDE, 2007.
www.oecd.org/dataoecd/15/46/39348696.pdf
- 4** OCDE/FAO. *Agricultural Outlook 2008-2017 (Perspectives agricoles)*. Organisation pour l'alimentation et l'agriculture, Rome, 2008.
- 5** cf. Wynn, G. *Advanced Biofuels Will Stoke Global Warming: Study (Les agrocarburants les plus sophistiqués alimenteront le réchauffement climatique: Étude)*. Reuters, 22 octobre 2009.
www.reuters.com/article/idUSTRE59L4V920091022
- 6** Journal Officiel de l'Union Européenne, 2009. *Directive 2009/28/EC sur la Promotion de l'utilisation d'énergie produite à partir de sources renouvelables*. 5 juin 2009.
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0016:0062:EN:PDF>
- 7** Berthelot, J. *The EU's Main Agrofuels Subsidies in 2006 and 2020 (Les principales subventions de l'UE aux agrocarburants en 2006 et en 2020)*. Solidarité, 2008.
- 8** LOI n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009
- 9** GAIN, 2009. *Op cit.*
- 10** Berthelot, 2008. *Op cit.*
- 11** Berthelot, 2008. *Op cit.*
- 12** Stevens, C. *EU Biofuel Policy and Development (Politique et développement des agrocarburants dans l'UE)*. Overseas Development Institute, 2008.
[www.icea.co.uk/archive/EU % 20biofuel % 20policy % 20development.ppt#256,1](http://www.icea.co.uk/archive/EU%20biofuel%20policy%20development.ppt#256,1), EU Biofuel Policy and Development
- 13** Journal officiel des communautés européennes, 2008. *Décision de la Commission du 8 décembre 2008*.
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:334:0090:0091:EN:PDF>
- 14** Bizzarri, K. *Cornering the Market in Agrofuels: Brazil's Bid to Dominate the EU (Capoter le marché des agrocarburants: la tentative du Brésil de dominer l'UE)*. Corporate Europe Observatory, 2008.
http://archive.corporateeurope.org/docs/Cornering_the_market_in_agrofuels.pdf
- 15** Mitchell, D. *À Note on Rising Food Prices (Étude sur la hausse des prix des denrées alimentaires)*, avril 2008. Don Mitchell est l'un des principaux économistes de la Banque mondiale mais ses opinions ne reflètent pas forcément celles de la Banque.
- 16** Abbott, P. C. et al. *What's Driving Food Prices? (Quelle est l'origine de la hausse des prix des denrées alimentaires?)* Purdue University, 2008.
- 17** FAO, 2009b. *Crop Prospects and Food Situation (Perspectives agricoles et situation alimentaire)*.
<http://www.fao.org/docrep/011/ai481e/ai481e04.htm> and FAO, 2009c. *Food Outlook (Perspectives alimentaires)*. <http://www.fao.org/docrep/011/ai482e/ai482e02.htm>
- 18** USDA. *Agricultural Baseline Projections: U.S. Crops, 2009-2018 (Projections agricoles de référence: matières premières agricoles américaines, 2009-2018)*. Département américain de l'agriculture, 2009.
www.ers.usda.gov/Briefing/Baseline/crops.htm
- 19** cf. Brown, L. R. *Biofuels Blunder Massive Diversion of US Grain to Fuel Cars is raising World Food Prices (La diversion massive des céréales américaines par les agrocarburants pour alimenter les voitures est une erreur qui provoque la hausse mondiale des prix des denrées alimentaires)*. Earth Policy Institute, 2007.
www.earth-policy.org/index.php?/press_room/C68/SenateEPW07
- 20** FAO, 2009d. *Food Price Indexes (Indices des prix des denrées alimentaires)*.
www.fao.org/worldfoodsituation/FoodPricesIndex/en/
- 21** Collins, K., 2008. *The Role of Biofuels and Other Factors in Increasing Farm and Food Prices. A Review of Recent Developments with a Focus on Feed Grain Markets and Market Prospects (Le rôle des agrocarburants et autres facteurs dans la hausse des prix agricoles et alimentaires. Rapport sur les récents développements et notamment sur les marchés et les perspectives de marché des céréales alimentaires)*. Rapport pour le compte de Kraft Foods Global Inc, juin.
- 22** cf. Bailey, R. 2008a. *Another Inconvenient Truth (Une autre vérité qui dérange)*. Oxfam pages 19-20.
- 23** Borger, J. 2008a. *US Attacked at Food Summit over Biofuels (Les États-Unis lancent l'attaque sur les agrocarburants au Sommet de l'alimentation)*. Guardian, 4 jion.
www.guardian.co.uk/environment/2008/jun/04/biofuels.food
- 24** Mitchell, 2008. *Op cit.*
- 25** Anderson, J. W. *Food Prices Predicted to Ease Before Entering Steady Climb (Les prix des denrées alimentaires devraient diminuer avant d'amorcer une hausse constante)*. Washington Post, 2008.
www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2008/05/29/AR2008052901023.html?wpisrc=newsletter
- 26** Wiggins S. et al. *Review of the Indirect Effects of Biofuels: Economic Benefits and Food Insecurity (Rapport sur les conséquences indirectes des agrocarburants: avantages économiques et insécurité alimentaire)*. Overseas Development Institute, juin 2008. p7.
- 27** cf. Runge C. F. et B. Senauer, 2007. *How Biofuels Could Starve the Poor (Comment les agrocarburants pourraient affamer les plus pauvres)*. Foreign Affairs, Volume 86, No 3
- 28** Senauer, B. et M. Sur, *Ending Global Hunger in the 21st Century: Projections of the Number of Food Insecure People (Éliminer la faim dans le monde au 21^{ème} siècle: estimations du nombre de personnes exposées à la famine)*. Review of Agricultural Economics, 23 (1) 2001, p68-81.
- 29** Boel, F. *Biofuels: not a Magic Wand but a Valuable Policy Tool (Agrocarburants: pas de baguette magique mais un outil politique précieux)*. Discours lors du Congrès international des marchés des agrocarburants de 2008, 13 mars 2008.
- 30** Bailey, R. 2008b. *Response of Oxfam GB to the Gallagher Review (Réponse d'Oxfam GB au rapport Gallagher)*. Oxfam.
- 31** FAO, 2009f. *National Basic Food Prices: Data and Analysis Tool (Prix nationaux des denrées alimentaires de base: données et outils d'analyse)*.
<http://www.fao.org/gjews/pricetool/> consulté le 3 décembre 2009
- 32** IRIN. *Swaziland: Sugar Prices Tempt Small Farmers Away from Food Production (Swaziland: les prix du sucre éloignent les petits agriculteurs de la production alimentaire)*, 4 août 2009
<http://www.irinnews.org/report.aspx?ReportID=85749>

- 33** FAO, 2009e. *Crop Prospects and Food Situation (Perspectives agricoles et situation alimentaire)*. Novembre. <http://www.fao.org/docrep/012/ak340e/ak340e02.htm>
- 34** Runge C. F. et B. Senauer, 2007. *How Biofuels Could Starve the Poor Poor (Comment les agrocarburants pourraient affamer les plus pauvres)*. Foreign Affairs, Volume 86, N° 3
- 35** Wittington, E. *Growing Pains: The Possibilities and Problems with Biofuels (Cultiver les souffrances: opportunités et problèmes des agrocarburants)*. Christian Aid, 2009.
- 36** FAO, 2008a. *Food Situation in Latin America and the Caribbean (Situation alimentaire en Amérique latine et dans les Caraïbes)*. Septembre/octobre http://www.ric.fao.org/iniciativa/pdf/bolobs3_en.pdf
- 37** FAO, 2008b. *Crop Prospects and Food Situation (Perspectives agricoles et situation alimentaire)*. Octobre. Voir par exemple <http://www.fao.org/docrep/011/ai473e/ai473e03.htm>
- 38** FAO, 2008c. *The State of Food and Agriculture. Biofuels: Prospects, Risk and Opportunities (La situation mondiale de l'alimentation et de l'agriculture. Agrocarburants: perspectives, risques et opportunités)*. P75-76.
- 39** Barrett cité dans FAO, 2008c. *Op cit*, p75.
- 40** DFID. *Growth and Poverty Reduction: the role of Agriculture (Croissance et réduction de la pauvreté: le rôle de l'agriculture)*. Londres, 2005.
- 41** FAO, 2008c. *Op cit*. p76.
- 42** UNICEF. *Women and Children: The Double Dividend of Gender Equality (Femmes et enfants: le double dividende de l'égalité des sexes)*, 2007. www.unicef.org/sowc07/docs/sowc07.pdf
- 43** Wiggins S. et al, 2008. *Op cit*. p88.
- 44** UNICEF, 2007. *Op cit*. p26.
- 45** FAO, 2008c. *Op cit*. p76-77.
- 46** FAO, 2009g. *Crop Prospects and Food Situation (Perspectives agricoles et situation alimentaire)*. www.fao.org/docrep/012/ak340e/ak340e04.htm
- 47** IIED, 2009. *Land Grab or Development Opportunity: Agricultural Investment and International Land Deals in Africa (Accaparements de terres ou opportunités de développement. Investissement agricole et contrats fonciers internationaux en Afrique)*. <ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/011/ak241e/ak241e.pdf> pp41-51.
- 48** Whittington, E. *Growing Pains: the Possibilities and Problems with Biofuels (Cultiver les souffrances: opportunités et problèmes des agrocarburants)*. Christian Aid, 2009.
- 49** Painter, J. *Losing Land to Palm Oil in Kalimantan (Perdre sa terre au profit du palmier à huile à Kalimantan)*. 3 août 2007. <http://news.bbc.co.uk/1/hi/newsid/6927000/6927890.stm>
- 50** MWC News. *Biofuel Threat to Indigenous People (La menace des agrocarburants pèse sur les peuples autochtones)*, 2007. <http://mwcnews.net/content/view/14507/235/>
- 51** Les Amis de la Terre. *Jatropha: Wonder Crop? Experience from Swaziland (Le jatropha: une plante miracle? L'expérience du Swaziland)*. Les Amis de la Terre Europe, Bruxelles, 2009.
- 52** Wiggins S. et al, 2008. *Op cit*. p51.
- 53** Wiggins S. et al, 2008. *Op cit*. p122.
- 54** Bailey, R. 2008a. *Op cit*.
- 55** cf. Whittington, 2009. *Op cit*. pp17 et 18.
- 56** Lobell, D. B. et al. *Prioritizing Climate Change Adaptation Needs for Food Security in 2030 (Prioriser les besoins d'adaptation au changement climatique pour la sécurité alimentaire)*. Science 1^{er} février 2008. Vol. 319. n° 5863
- 57** IPCC, 2007a. *Fourth Assessment Report (AR4) (Quatrième rapport d'évaluation)*. Panel intergouvernemental sur le changement climatique.
- 58** FAO, 2009e. *Op cit*.
- 59** PNUD. *Rapport sur le développement humain 2007*.
- 60** Fargione, J. et al. *Land Clearing and the Biofuel Carbon Debt (Déboisement et dette carbone des agrocarburants)*. Science, Washington, 2008.
- 61** Fritsche, U. R. et al. *Sustainable Bioenergy: Current Status and Outlook (Bioénergie durable: situation actuelle et perspective)*. Institut d'écologie appliquée (Darmstadt) et Institut pour la recherche sur l'énergie et le développement (Heidelberg), 2008. www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3741.pdf
- 62** T&E. *Biofuels Handle with Care: An Analysis of Biofuel Policy with Recommendations for Action (Les agrocarburants, à manipuler avec soin: analyse de la politique des agrocarburants et recommandations)*. Transport and the Environment et autres ONG à Bruxelles, 2009.
- 63** De Vries et al. As cités dans Ravindranath, L. H. et al, 2008. *Greenhouse Gas Implications of Land Use and Land Conversion to Biofuel Crops (Implications en termes de gaz à effet de serre de l'affectation et de la conversion des sols au profit des agrocarburants)*, 2007. <http://cip.cornell.edu/DPubS?service=UI&version=1.0&verb=Display&page=current&handle=scope>
- 64** Birdlife International, EEB et T&E. *How and Why Indirect Land Use Change Impacts Should be Addressed in European Biofuels Legislation (Pourquoi et comment les impacts du Changement d'affectation des sols indirect devraient être abordés par la législation européenne sur les agrocarburants)*. Birdlife International, European Environmental Bureau et Transport & Environment, Bruxelles, 2009.
- 65** Crutzen, P. J. et al. *N²O release from Agro-biofuel Production Negates Global Warming Reduction by Replacing fossil Fuels (En remplaçant les énergies fossiles, la réduction du réchauffement climatique obtenue par les agrocarburants est annulée par le N²O que leur production émet)*. Atmospheric Chemistry and Physics 8(2), 2008.
- 66** Gallagher, E. *The Gallagher Review of the Indirect Effects of Biofuels Production (Rapport Gallagher sur les conséquences indirectes de la production d'agrocarburants)*. Renewable Fuels Agency, Royaume-Uni, 2008.
- 67** MBL. *New Study Predicts Future Consequences of a Global Biofuels Program (Une nouvelle étude prévoit les conséquences futures du programme mondial d'agrocarburants)*. Marine Biological Laboratory (Laboratoire de biologie marine), 2009. http://www.mbl.edu/news/press_releases/2009_pr_10_22b.html
- 68** Melillo, J. M. et al, 2009. *Indirect Emissions from Biofuels: How Important? (Emissions indirectes des agrocarburants: quelle ampleur?)* <http://science-mag.aaas.org/cgi/content/abstract/326/5958/1397>

- 69** De Santi, G. et al. *Biofuels in the European Context : Facts and Uncertainties (Les agrocarburants dans le contexte européen : faits et incertitudes)*. Centre commun de recherche, Commission européenne, 2008. pages 20 et 21.
ec.europa.eu/dgs/jrc/downloads/jrc_biofuels_report.pdf
- 70** Howarth R. W. et al., 2008a. *Introduction : Biofuels and the Environment in the 21st Century (Introduction : les agrocarburants et l'environnement au 21ème siècle)*.
<http://cip.cornell.edu/DPubS?service=UI&version=1.0&verb=Display&page=current&handle=scope>
- 71** T&E, 2009. *Op cit.*
- 72** T&E, 2009. *Op cit.*
- 73** Doornbosch et Steenblich, 2007. *Op cit.*
- 74** Sources variées mais essentiellement FAO, 2008c. *Op cit.* p29.
- 75** AEA, 2008. *Review into Indirect Effects of Biofuels (Rapport sur les conséquences indirectes des agrocarburants)*. Rapport commandé par la Renewable Fuels Agency. AEA Energy and Environment.
- 76** cf. Ravindranath et al, 2008. *Op cit.* p117.
- 77** Ravindranath et al, 2008. *Op cit.* p117.
- 78** Howarth, R. W. et al, 2008b. *Rapid Assessment of Biofuels and the Environment : Overview and Key Findings (Evaluation rapide des agrocarburants par rapport à l'environnement : vue d'ensemble et principales conclusions)*.
<http://cip.cornell.edu/DPubS?service=UI&version=1.0&verb=Display&page=current&handle=scope>
- 79** Sources variées mais essentiellement AEA, 2008. *Op cit.*
- 80** *Les co-produits sont des produits dérivés de la production et de la transformation des agrocarburants. L'un de ces co-produits, appelé « drêche de céréales » peut être utilisé dans l'alimentation animale. L'industrie en particulier estime que cela réduit les importations d'alimentation animale, notamment le soja d'Amérique du Sud, et contrebalance donc le changement d'affectation des sols*
- 81** Gallagher, 2008. *Op cit.*
- 82** Ravindranath et al, 2008. *Op cit.*
- 83** CE Delft. *Agricultural Land Availability and Demand in 2020 (Disponibilité des terres agricoles et demande en 2020)*. Rapport commandé par la Renewable Fuels Agency, Royaume-Uni, 2008.
- 84** Gallagher, 2008. *Op cit.*
- 85** Gallagher, 2008. *Op cit.* p34.
- 86** Gallagher, 2008. *Op cit.* pp33-35.
- 87** De Vries et al, 2007. *Op cit.*
- 88** IPCC, 2007b. *Change 2007 : Mitigation. Contribution of Working Group III to the 4th Assessment Report of the IPCC (Changement climatique 2007 : atténuation. Contribution du groupe de travail III au 4^{ème} rapport d'évaluation du PICC)*. Panel intergouvernemental sur le changement climatique.
- 89** MNP. *Local and Global Consequences of the EU Renewable Directive for Biofuels (Conséquences locales et mondiales de la directive de l'UE sur les énergies renouvelables pour les agrocarburants)*. Bureau du plan néerlandais pour l'environnement, Bilthoven, 2008.
- 90** REA, 2009. *Review Gives Green Light to Biofuels Industry (Un rapport donne le feu vert aux agrocarburants)*. Association pour les énergies renouvelables.
<http://www.r-e-a.net/info/reanews/review-gives-green-light-to-biofuels-industry/>
- 91** De Santi, et al, 2008. *Op cit.*
- 91** Voir aussi Bailey, 2008a. *Op cit.* pp 10 et 45.
- 92** cf. DfT, 2009. *Global and EU Biofuel Scenario to 2020: Analysis using the OECD-FAO Aglink-COSIMO Model (Scénario mondial et européen pour les agrocarburants : analyse utilisant le modèle de l'OCDE-FAO Aglink-COSIMO)*. Ministère britannique des transports, Londres.

« Ils ont pris la terre alors qu'elle avait déjà été labourée... Ils ne nous ont rien payé. Nous mourons de faim et en fait, nous ne possédons plus rien. »

Matilde Ngoene, (couverture), une agricultrice du village de Marrenguele, province de Gaza, Mozambique. Sa terre lui a été prise par une entreprise d'agrocarburants, sans aucune compensation.

Remerciements:

Nous exprimons nos profonds remerciements à toutes celles et tous ceux qui ont participé à la collecte des études de cas dans les programmes pays d'ActionAid, aux organisations partenaires avec lesquelles nous travaillons sur le terrain et à toutes celles et tous ceux qui nous ont apporté leurs témoignages sur les impacts des agrocarburants industriels.

Remerciements particuliers à:

Moussa Faye, Al Hassan Cisse, Fatou Mbaye, Françoise Victorine Dioh, Soukeyna Traore, Elias Mtindi, Celso Marcatto, Maira Martins, Marcelo Montenegro, Annika Jacobson, Bas Bijlsma, Gerno Kwaks, Nicola Borello, Carmen Munhequete, Clara de Oliveira, Anastacio Matavel, Salvador Chivite, Mario Chongo, Elija Nthinda, Mrinal Gohain, Florence Minj, Gana Chetna Samaj, Atul Loke, James Oatway, Hannah Griffiths, Meredith Alexander, Lotty Reynolds, Laurence Watts, David San Millan Del Rio, Phil Hesmondhalgh, Stephanie Ross, Anne Jellema and Claire Beadle.



Fondée en 1983, Peuples Solidaires est une association de solidarité internationale reconnue d'intérêt général. Ses 9 000 membres et 70 groupes locaux soutiennent les hommes et les femmes qui, partout dans le monde, luttent pour leurs droits. Peuples Solidaires relaie l'information, mobilise les citoyens, fait pression sur les décideurs et renforce les organisations du Sud. Ses deux priorités sont la souveraineté alimentaire et les droits de l'homme au travail. Depuis 2009, Peuples Solidaires est associé au réseau international ActionAid, présent dans 50 pays.

Contact:

Antoine Bouhey
a.bouhey@peuples-solidaires.org
Fédération Peuples Solidaires
2B, rue Jules Ferry - 93 100 Montreuil - France
Tel: (33) 1 48 58 21 85 Fax: (33) 1 48 58 05 28
www.peuples-solidaires.org

actionaid

ActionAid est une organisation internationale qui lutte contre la pauvreté dans plus de 50 pays, et qui travaille aux côtés des personnes défavorisées pour mettre fin à la pauvreté et l'injustice.

Secrétariat international:

Postnet Suite 248
Private bag X31,
Saxonwold 2132 Johannesburg
Afrique du Sud
Tel: (27) 11 731 4500 Fax: (27) 11 880 8082
www.actionaid.org

Auteur:

Tim Rice ActionAid UK

Correctrice:

Angela Burton

Traduction et adaptation en français:

Aurélien Colladon, Antoine Bouhey

Maquette:

Solenn Le Cars / slc@herbe-folle.fr

Avril 2010

PHOTO DE COUVERTURE: JAMES OATWAY/PANOS/ACTIONAID



La présente publication a été élaborée avec l'aide de l'Union européenne.
Le contenu de la publication relève de la seule responsabilité de Peuples Solidaires
et ne peut aucunement être considéré comme reflétant le point de vue de l'Union européenne.