



Un travailleur tient dans ses mains une poignée de fruits de palmier dans une plantation et usine du sud-est asiatique, qui fournit de l'huile de palme au géant finlandais de l'industrie du biodiesel, Neste Oil. (Munshi Ahmed/Bloomberg via Getty Images)

# LES SEMENCES DE LA FAIM

## La politique européenne de soutien aux agrocarburants : vers un scénario catastrophe

**Les objectifs d'incorporation d'agrocarburants dans les carburants traditionnels au sein de l'Union européenne, correspondent en fait à des subventions accordées aux gros industriels de la filière. Ces subventions pourraient coûter quelque 30 € par an à chaque adulte d'ici 2020, et privent des millions de personnes de leur accès à la terre, à l'eau et à l'alimentation. Les pays dans lesquels les droits fonciers sont peu sécurisés constituent les principales victimes des accaparements de terre, dont la plupart visent à produire des agrocarburants. Si les terres utilisées pour produire les agrocarburants nécessaires à la consommation européenne en 2008 avaient été consacrées à la production de blé et de maïs, elles auraient pu permettre de nourrir 127 millions de personnes pendant une année entière. Il est absolument inacceptable de détourner des ressources alimentaires pour remplir nos réservoirs alors même que les populations les plus pauvres ont faim. Les États membres de l'UE ont en leur pouvoir de faire la différence pour améliorer la vie de ces millions de personnes souffrant de la faim. Il est temps de mettre un terme aux objectifs chiffrés d'incorporation d'agrocarburants dans les carburants traditionnels en Europe.**

# RÉSUMÉ

En 2009, les États de l'UE se sont engagés à ce que 10 % de l'énergie consacrée au secteur des transports soient issus de sources renouvelables d'ici à 2020. Pour atteindre cet objectif, ils devront recourir presque exclusivement à des agrocarburants produits à partir de cultures alimentaires. En mettant en place ces objectifs d'incorporation, les États européens soutiennent de puissants lobbies industriels et agricoles sans dépenser un centime de leurs budgets nationaux : au fur et à mesure que les subventions et les exemptions fiscales sont supprimées, le coût est progressivement supporté par le consommateur. Par exemple, d'ici 2020, les objectifs d'incorporation pourraient coûter aux consommateurs du Royaume-Uni entre un et deux milliards de livres par an (ce qui équivaut à environ 35 livres par adulte) et peser sur les consommateurs allemands à hauteur de 1,37 à 2,15 milliards d'euros supplémentaires (jusqu'à 30 € par adulte). Les États de l'UE ont remplacé les subventions financées grâce aux deniers publics par des subventions payées directement aux gros industriels par les consommateurs qui n'en ont bien souvent même pas conscience.

On entend souvent dire que les agrocarburants doivent être soutenus, car ils contribuent à la lutte contre le changement climatique. En remplaçant les carburants fossiles, ils rendraient soi-disant les transports « plus verts ». La réalité est tout autre, certains agrocarburants se révélant encore plus polluants que les carburants fossiles. Les cultures destinées à la production d'agrocarburants déplacent les autres productions agricoles vers des « puits de carbone » (forêts, tourbières et prairies) qui piègent les gaz à effet de serre et les empêchent de retourner dans l'atmosphère, tout au moins jusqu'à ce qu'ils soient labourés. Des modèles démontrent que la mise en culture de puits de carbone pour répondre aux objectifs chiffrés d'incorporation d'agrocarburants dans les carburants traditionnels pourrait être aussi néfaste pour l'environnement que la circulation de 26 millions de voitures supplémentaires sur les routes européennes. Par ailleurs, ces objectifs d'incorporation ont des effets dévastateurs pour des millions de personnes à travers le monde. Les conclusions des recherches sur l'impact de la production d'agrocarburants à grande échelle font consensus : ses avantages ne profitent en réalité qu'à une élite restreinte. Selon la formule d'un chercheur indonésien, « il y a quelques gagnants, mais de nombreux perdants ».

Le prix des denrées alimentaires a connu deux pics records au cours des cinq dernières années. Ils repartent aujourd'hui à la hausse, les cours du maïs et du soja atteignant des sommets inédits à l'été 2012. Le rôle qu'ont joué les politiques sur les agrocarburants dans les récentes flambées des prix alimentaires au niveau international est si flagrant qu'en 2011, dix organisations internationales (dont le FMI et la Banque mondiale) ont appelé les États du G20 à mettre un terme à leurs politiques de soutien aux agrocarburants. D'ici 2020, les objectifs d'incorporation de l'UE pourraient à eux seuls faire grimper le prix de certaines denrées alimentaires de 36 %, provoquant la faim et la

malnutrition de millions de personnes, en particulier dans des pays comme le Yémen qui importent la majorité de leurs denrées alimentaires.

Comme le diesel est bien plus largement utilisé que l'essence au sein de l'UE, les objectifs d'incorporation affectent particulièrement le prix des cultures dont est issu le biodiesel, notamment le soja et le palmier à huile. Cela fait grimper le prix de vente de l'huile de cuisson dans les pays importateurs comme Haïti, aussi bien que dans les pays exportateurs tels que l'Indonésie. Même dans des régions relativement isolées des marchés internationaux, telles que l'Afrique sub-saharienne, les transactions foncières motivées par la production d'agrocarburants engendrent une raréfaction des terres nécessaires à la culture locale des céréales, des fruits et des légumes. Par conséquent, il devient de plus en plus difficile pour les parents de préparer des repas sains et nourrissants pour leurs enfants. Les quotas d'incorporation flexibles, ou les quotas qui peuvent être suspendus lorsqu'une crise des prix alimentaires menace, ne sont pas une solution. Même s'ils pouvaient amortir la flambée des prix sur les marchés internationaux, ils ne répondent pas au principal problème : nos ressources limitées (en terres et en eau) sont utilisées pour des cultures destinées à la production d'agrocarburants alors qu'elles devraient être consacrées à la production de denrées alimentaires dont nous avons tant besoin.

De récentes études suggèrent que deux tiers des transactions foncières à grande échelle qui ont eu lieu au cours des dix dernières années ont pour objectif la production d'agrocarburants, grâce à des cultures comme le soja, la canne à sucre, l'huile de palme ou le jatropha. Pour atteindre les objectifs européens en termes de consommation d'agrocarburants d'ici 2020, il faut acquérir rapidement les terres nécessaires à leur production. Autrement dit, de nombreuses transactions foncières pour la production d'agrocarburants prennent en fait la forme d'accaparements des terres, conclus sans le consentement des communautés affectées. Sur une plantation au Ghana, 69 familles ont été expulsées de leurs terres sans consultation préalable et sans recevoir la moindre compensation, et 1 500 familles supplémentaires pourraient perdre leurs terres si la plantation se développe comme prévu. Des recherches menées au Mozambique et en Indonésie ont révélé que les femmes sont les moins susceptibles d'être consultées dans le cadre des transactions foncières pour la production d'agrocarburants, bien qu'elles soient souvent les plus durement touchées. L'Indonésie est l'une de principales sources de biodiesel pour l'UE, et les nouveaux secteurs des agrocarburants au Mozambique et au Ghana sont étroitement liés aux marchés européens.

La production d'agrocarburants a un impact majeur sur les ressources environnementales dont dépend la subsistance de nombreuses communautés dans les pays du Sud. Par exemple, un agriculteur vivant au Guatemala au milieu des plantations de canne à sucre destinées à l'exportation affirme que « les sociétés [leur] ont volé l'eau ». Comme les énormes plantations de soja puisent dans les ressources locales en eau, une communauté du Paraguay a dû creuser des puits deux fois plus profonds pour atteindre de l'eau potable, avec une nappe phréatique enfouie à 20 mètres au lieu de 10 mètres en moyenne avant l'arrivée des plantations.

La majeure partie de l'éthanol produit à partir de canne à sucre au Guatemala est destinée à satisfaire la demande de l'UE en agrocarburants, et il est vraisemblable que des quantités équivalentes de soja produites au Paraguay finissent également dans les réservoirs des Européens.

La solution aux problèmes liés à la production d'agrocarburants est, en partie tout au moins, entre les mains des gouvernements. Nombre d'entre eux devraient en faire bien davantage pour mettre un terme aux accaparements de terres et pour s'assurer que les investisseurs agissent dans l'intérêt des populations locales. Mais même les États fortement impliqués dans la protection des droits de leurs citoyens n'ont aucune chance face à l'expansion rapide du secteur des agrocarburants, boostée par les politiques européennes. Les agrocarburants de seconde génération, les critères de durabilité et les critiques adressées à la gouvernance des pays en développement sont autant de diversions pour ne pas reconnaître que les États membres de l'UE ont en leur pouvoir de faire la différence pour la vie de millions de personnes souffrant de la faim. Il est absolument inacceptable de détourner les ressources alimentaires vers nos réservoirs alors même que les populations pauvres souffrent de la faim et que des millions de personnes sont chassées de leurs terres. L'heure de la lutte a sonné : il est temps de mettre un terme aux politiques de soutien aux agrocarburants.

## RECOMMANDATIONS

- Les États membres de l'UE doivent mettre un terme aux objectifs d'incorporation d'agrocarburants dans les carburants traditionnels au niveau national.
- La Commission européenne, le Parlement européen et les États membres de l'UE doivent réviser la directive Energies Renouvelables adoptée en 2009, afin de :
  - supprimer l'objectif contraignant d'incorporation de 10 % d'énergies d'origine renouvelable dans le secteur des transports d'ici à 2020 ;
  - tenir compte de l'intégralité des émissions de gaz à effet de serre des agrocarburants, y compris les émissions causées par le changement d'affectation des sols indirect ; et
  - introduire des critères de durabilité sociale pour la production d'agrocarburants, couvrant la sécurité alimentaire, l'accès aux terres et à l'eau, le respect des droits humains et du principe de consentement préalable libre et éclairé pour toutes les communautés affectées par des transactions foncières.
- La Stratégie européenne pour les Energies Renouvelables après 2020 (stratégie RES) doit tenir compte des impacts néfastes des politiques actuelles de soutien aux agrocarburants sur la sécurité alimentaire et l'accès au foncier dans les pays du Sud. Des objectifs généraux ambitieux doivent soutenir la stratégie européenne de développement des énergies renouvelables, mais aucun nouvel objectif ne devrait être fixé pour le secteur des transports.

Les États de l'UE doivent encourager les autres pays du G20 à mettre un terme aux politiques de soutien aux agrocarburants.

© Oxfam International, septembre 2012

Ce document d'information a été rédigé par Ruth Kelly, avec la participation de Monique Mikhail et Marc-Olivier Herman. Oxfam remercie Radka Blazkova, Haley Bowcock, Tracy Carty, Lies Craeynest, Tom Fuller, Stefan Ortiz, ainsi que les nombreuses autres personnes ayant apporté conseil et expertise, pour leur assistance dans sa réalisation. Ce document fait partie d'une série de textes écrits pour informer et contribuer au débat public sur des problématiques relatives au développement et aux politiques humanitaires.

Pour toute information sur les questions soulevées dans ce document, veuillez envoyer un courrier électronique à : [advocacy@oxfaminternational.org](mailto:advocacy@oxfaminternational.org)

Ce document est soumis aux droits d'auteur mais peut être utilisé librement à des fins de campagne, d'éducation et de recherche moyennant mention complète de la source. Le détenteur des droits demande que toute utilisation lui soit notifiée à des fins d'évaluation. Pour copie dans toute autre circonstance, réutilisation dans d'autres publications, traduction ou adaptation, une permission doit être accordée et des frais peuvent être demandés. Courriel : [publish@oxfam.org.uk](mailto:publish@oxfam.org.uk)

Les informations contenues dans ce document étaient correctes au moment de la mise sous presse.

Publié par Oxfam Grande-Bretagne pour Oxfam International sous le numéro ISBN 978978-1-78077-161-8 en septembre 2012.  
Oxfam GB, Oxfam House, John Smith Drive, Cowley, Oxford, OX4 2JY, Royaume-Uni.

## OXFAM

Oxfam est une confédération internationale de 17 organisations qui, dans le cadre d'un mouvement mondial pour le changement, travaillent en réseau dans 92 pays à la construction d'un avenir libéré de l'injustice qu'est la pauvreté.

Oxfam Amérique ([www.oxfamamerica.org](http://www.oxfamamerica.org))  
Oxfam Australie ([www.oxfam.org.au](http://www.oxfam.org.au))  
Oxfam-en-Belgique ([www.oxfamsol.be](http://www.oxfamsol.be))  
Oxfam Canada ([www.oxfam.ca](http://www.oxfam.ca))  
Oxfam France ([www.oxfamfrance.org](http://www.oxfamfrance.org))  
Oxfam Allemagne ([www.oxfam.de](http://www.oxfam.de))  
Oxfam Grande-Bretagne ([www.oxfam.org.uk](http://www.oxfam.org.uk))  
Oxfam Hong Kong ([www.oxfam.org.hk](http://www.oxfam.org.hk))  
Oxfam India ([www.oxfamindia.org](http://www.oxfamindia.org))  
Intermon Oxfam (Espagne) ([www.intermonoxfam.org](http://www.intermonoxfam.org))  
Oxfam Irlande ([www.oxfamireland.org](http://www.oxfamireland.org))  
Oxfam Italie ([www.oxfamitalia.org](http://www.oxfamitalia.org))  
Oxfam Japon ([www.oxfam.jp](http://www.oxfam.jp))  
Oxfam Mexique ([www.oxfammexico.org](http://www.oxfammexico.org))  
Oxfam Nouvelle-Zélande ([www.oxfam.org.nz](http://www.oxfam.org.nz))  
Oxfam Novib (Pays-Bas) ([www.oxfamnovib.nl](http://www.oxfamnovib.nl))