



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

EMBARGO EN VIGUEUR JUSQU'AU LUNDI 17 SEPTEMBRE 2012, 00H01 (GMT)

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.

EMBARGO EN VIGUEUR JUSQU'AU LUNDI 17 SEPTEMBRE 2012,

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.

1 LES POLITIQUES EUROPEENES DE SOUTIEN AUX AGROCARBURANTS

L'UE soutient l'utilisation des agrocarburants depuis 2003, année où elle a fixé un objectif non contraignant d'incorporation de 5,75 % d'agrocarburants dans les carburants traditionnels destinés aux transports avant 2010.¹ Dans le cadre de la directive de 2009 sur les énergies renouvelables, exigeant de tous les États membres de l'UE que 20 % de toute l'énergie utilisée soit produite à partir de sources renouvelables d'ici à 2020, un objectif contraignant a été introduit pour garantir que 10 % de l'énergie utilisée dans le secteur des transports proviennent de sources renouvelables d'ici 2020.² En conséquence, les 27 États de l'UE ont introduit des objectifs d'incorporation nationaux, allant de 2,5 % pour Chypre à 7 % en France (en 2011). Ces objectifs augmenteront régulièrement pour atteindre 10 %.³

Les agrocarburants de première génération, c'est-à-dire issus de cultures alimentaires, représentent 90 % de la consommation d'énergie renouvelable actuelle dans le secteur des transports et, selon les prévisions de la Commission européenne (CE), ce taux ne devrait pratiquement pas changer jusqu'en 2020.⁴ Si les politiques actuelles sont maintenues, l'essence et le diesel vendus en Europe d'ici 2020 pourraient se composer de près de 9 parts d'agrocarburants de première génération pour 91 parts de carburants fossiles.

Figure 1 : Quotas d'incorporation des agrocarburants dans certains pays de l'UE

	2010	2011	2012	2013	2014	2020
<i>Belgique</i>		4 %	5 %		6 %	9 %
<i>France</i>		7 %				
<i>Allemagne*</i>	6,25 %	6,25 %	6,25 %	6,25 %	6,25 %	7 %
<i>Irlande</i>		4 %		6 %	6 %	10,5 %
<i>Italie*</i>	3,5 %	4 %	4,5 %		5 %	10 %
<i>Pays-Bas</i>		4,25 %	4,5 %	5,0 %	5,5 %	
<i>Espagne*</i>		7 %				
<i>R-U</i>	3,5 %	4 %	4,5 %	5 %	5 %	

* N.B. : Les valeurs de ce tableau sont exprimées sur la base du volume de carburant, à l'exception des chiffres pour l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne, où les quotas se rapportent à la teneur énergétique du carburant. Pour l'Allemagne, à partir de 2015, les valeurs nettes de la réduction des gaz à effet de serre serviront de référence : 2015-2016 : 3 % ; 2017-2019 : 4,5 % ; après 2020 : 7 %

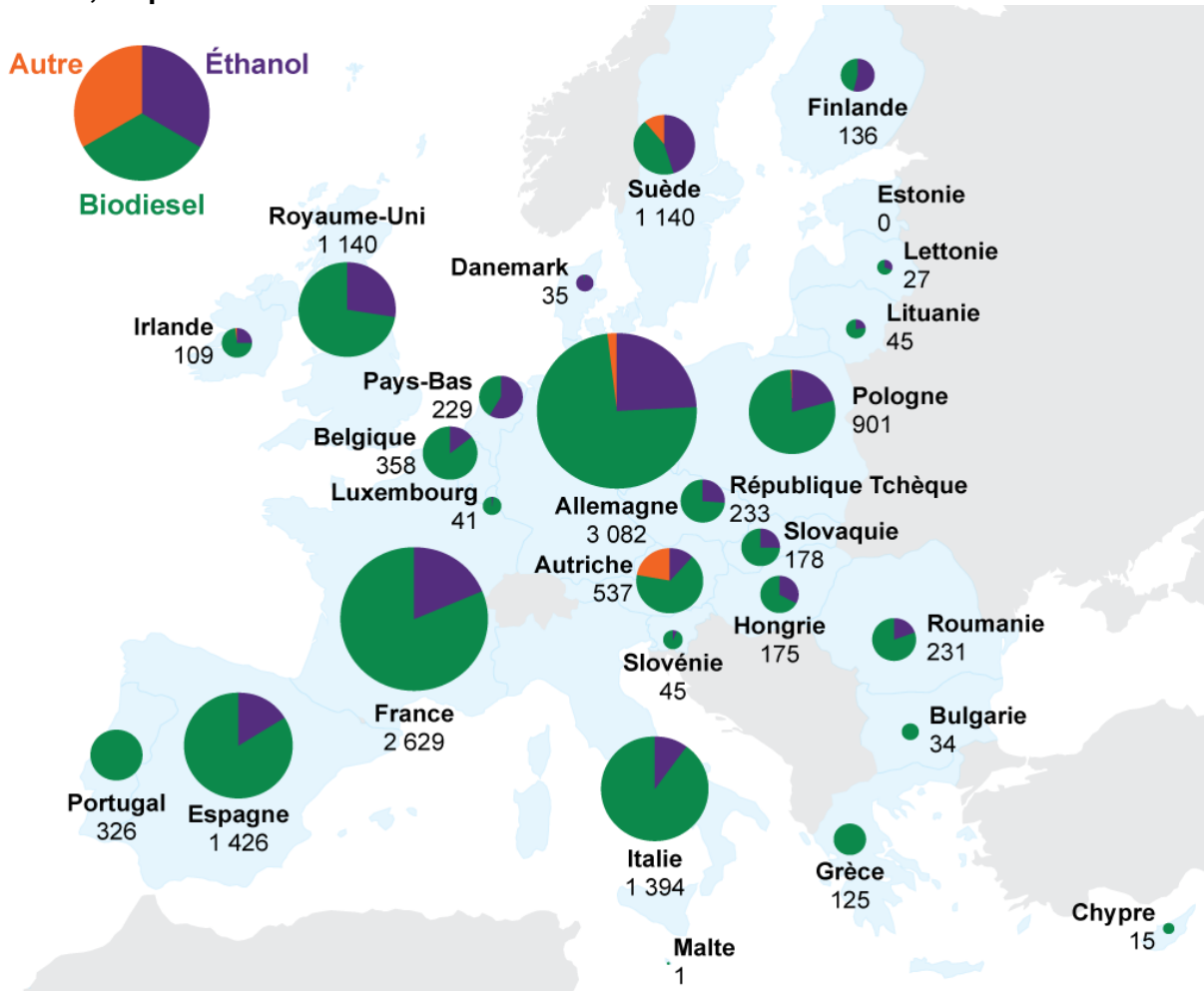
Sources : Rapports 2011 des États membres de l'UE en application de l'article 4 de la Directive 2003/30/CE sur les biocarburants,

http://ec.europa.eu/energy/renewables/biofuels/ms_reports_dir_2003_30_en.htm ; Plans d'action nationaux en faveur des énergies renouvelables en application de l'article 4 de la Directive 2009/28/CE sur les énergies renouvelables,

http://ec.europa.eu/energy/renewables/action_plan_en.htm ; Rapports des États membres de l'UE sur les progrès réalisés, en application de l'article 22 de la Directive 2009/28/CE sur les énergies renouvelables (le cas échéant), http://ec.europa.eu/energy/renewables/reports/2011_en.htm.

En 2010, les agrocarburants représentaient 4,7 % du carburant total utilisé pour les transports terrestres au sein de l'UE. Le biodiesel constitue plus de trois quarts des agrocarburants utilisés en Europe. La majorité de ce biodiesel provient de colza cultivé en Europe et de soja et d'huile de palme importés ; le quart restant est de l'éthanol, provenant majoritairement de blé et de maïs cultivés en Europe et de canne à sucre importée.⁵

Figure 2 : consommation d'agrocarburant pour les transports en UE en 2010, ktep



Source : EurObserv'ER (2011), « Baromètre biocarburants », http://www.eurobserv-er.org/pdf/biofuels_2011.pdf

Impacts sociaux et effets indirects : les pièces manquantes dans les critères de durabilité de l'UE

La Commission Européenne s'enorgueillit d'avoir établi les critères de durabilité les plus stricts au monde en matière d'agrocarburants. Les agrocarburants doivent répondre à des critères minimaux de durabilité environnementale pour être éligibles à un soutien et contribuer aux objectifs européens en termes d'énergies renouvelables. Toutefois, ces critères de durabilité sont limités aux impacts environnementaux directs, par exemple l'implantation des cultures destinées à la production d'agrocarburants sur des terres autrefois couvertes de forêts naturelles, de zones humides et de tourbières. Les impacts sociaux tels que l'augmentation du prix des denrées alimentaires ou l'accaparement des

terres, ainsi que les impacts environnementaux indirects tels que le déplacement des cultures alimentaires vers d'autres terres ne sont pas pris en compte. La surveillance du respect de l'ensemble restreint de critères de durabilité incombe à des programmes volontaires reconnus par la CE, les différents États de l'UE ou des pays hors UE.⁶ Un récent examen de ces programmes révèle qu'ils sont truffés de vides juridiques.⁷

Encadré 1 : Impact du changement d'affectation des sols indirect (CASI)

La directive de 2009 sur les énergies renouvelables a laissé un problème irrésolu au cœur de l'intégrité environnementale de la politique de l'UE en matière d'agrocarburants. Les cultures destinées à la production d'agrocarburants déplacent les autres productions agricoles vers les forêts, les tourbières et les prairies, qui sont autant de réservoirs de carbone qui piègent les gaz à effet de serre et les empêchent de retourner dans l'atmosphère jusqu'à ce qu'ils soient labourés. Pour le moment, la CE n'intègre pas ces émissions dans le calcul des gaz à effet de serre émis lors de la production d'agrocarburants.

La modélisation du changement d'affectation des sols indirect provoqué par les objectifs chiffrés d'incorporation d'agrocarburants dans les carburants traditionnels en Europe suggère que jusqu'à 69 000 km² d'écosystèmes naturels pourraient être convertis en terres d'assolement d'ici 2020, ce qui engendrerait l'émission de 27 à 56 millions de tonnes de CO₂ supplémentaires par an. Cela équivaldrait à mettre en circulation entre 12 et 26 millions de voitures supplémentaires sur les routes européennes.⁸ La Commission européenne devait résoudre ce problème avant le 31 décembre 2010. Cependant, le lobbying acharné de l'industrie des agrocarburants a bloqué toute avancée malgré une somme impressionnante de preuves scientifiques soulignant la nécessaire intégration de facteurs spécifiques aux matières premières pour refléter ces émissions, dont les rapports du Centre commun de recherche de la Commission européenne.⁹ En attendant que le changement d'affectation des sols indirect soit inclus dans le calcul des émissions, les objectifs d'incorporation de l'UE encouragent autant la production d'agrocarburants qui se révèlent plus polluant que les carburants fossiles, que celle d'autres types d'agrocarburants réduisant effectivement les émissions de gaz à effet de serre.

En l'absence de critère de durabilité sociale obligatoire, la directive de l'UE sur les énergies renouvelables exige que la CE prépare un rapport bisannuel sur les impacts sociaux de sa politique de soutien aux agrocarburants, en particulier les impacts sur le prix des denrées alimentaires et les droits fonciers dans les pays en développement.¹⁰ Le premier de ces rapports doit être remis avant la fin de l'année 2012. Suite à ce rapport, la CE doit prendre « des mesures correctives, en particulier s'il y a des éléments attestant que la production des agrocarburants a un impact important sur le prix des denrées alimentaires ».¹¹ La CE a elle seule n'a pas le pouvoir d'abandonner l'objectif contraignant concernant les énergies renouvelables dans les transports. Cette responsabilité incombe en premier lieu aux États de l'UE et au Parlement européen : lorsque la directive sur les énergies renouvelables devra être révisée en 2014, il sera en leur pouvoir d'abandonner cet objectif.

À l'heure actuelle, toutefois, la CE ne tient nullement compte des nombreuses preuves disponibles sur les impacts sociaux des politiques de soutien aux agrocarburants. Sans attendre les conclusions du rapport de 2012, la CE poursuit la stratégie de promotion des énergies renouvelables pour la période 2020-2030.¹² Si des objectifs généraux ambitieux concernant les énergies renouvelables sont une composante essentielle de la lutte contre le changement climatique, les sources non durables, comme c'est le cas pour de nombreux agrocarburants, ne devraient pas faire partie du mix énergétique. La Commission a reconnu la nécessité d'améliorer la durabilité environnementale de la bioénergie avant de décider d'en promouvoir l'utilisation. La CE doit également reconnaître la nécessité d'attendre la finalisation du rapport sur les impacts sociaux des agrocarburants avant de poursuivre ses actions.

Objectifs chiffrés d'incorporation d'agrocarburants dans les carburants traditionnels : des consommateurs européens contraints de subventionner les gros industriels de la filière

L'Europe entretient avec les agrocarburants une histoire d'amour dont le prix est exorbitant. En 2008, les exemptions fiscales et autres aides à la production d'agrocarburants en Europe s'élevaient à environ 3,01 milliards d'euros,¹³ un montant comparable à la réduction des dépenses prévue dans l'accord très controversé sur le plan de sauvetage de la Grèce de février 2012.¹⁴ Au fur et à mesure que les subventions directes et les exemptions fiscales sont supprimées, les objectifs d'incorporation permettent aux États européens de continuer à soutenir de puissants lobbies industriels et agricoles sans dépendre des budgets nationaux : le coût en est progressivement supporté par le consommateur.¹⁵ Les États de l'UE ont remplacé les subventions payées avec les deniers publics par une subvention que les consommateurs paient directement aux industriels, souvent sans même en être conscients.

Outre les pays européens, plusieurs pays ont mis en place des politiques pour promouvoir la production et la consommation d'agrocarburants (voir la Figure 3 pour obtenir une vue d'ensemble des objectifs d'incorporation de certains membres du G20). En 2011, le marché mondial des agrocarburants représentait quelque 83 milliards de dollars.¹⁶

Figure 3 : objectifs chiffrés d'incorporation d'agrocarburants dans les carburants traditionnels parmi les membres du G20

Part d'agrocarburants devant être utilisés dans les carburants destinés aux transports (terrestres)

	Objectifs d'incorporation actuels		Objectifs d'incorporation futurs	
	Éthanol	Biodiesel	Éthanol	Biodiesel
Argentine	5 %	7 %	–	–
Nouvelle-Galles du Sud (Aus)	4 %	2 %	6 % (2011)	5 % (2012)
Brésil	20–25 %	5 %	–	–
Canada	5 %	2 %, 3 % dans 3 provinces	–	–
Chine	10 % dans 9 provinces	–	–	–
Inde	5 %	–	20 % (2017)	20 % (2017)
Indonésie	3 %	2,5 %	5 % (2015) 15 % (2025)	5 % (2015) 20 % (2025)
Japon	500 millions de litres/an, équivalent pétrole		800 millions de litres/an, équivalent pétrole (2018)	
Mexique	2 % (à Guadalajara)	–	2 % (Monterrey et Mexico City, 2012)	–
Afrique du Sud	S. O.		2 % (2013)	
États-Unis	48 milliards de litres, dont 0,02 milliard d'éthanol cellulosique		136 milliards de litres, dont 60 milliards d'éthanol cellulosique (2022)	

Source : IEA, Technology roadmap, Biofuels for transport (2011), voir : http://www.iea.org/papers/2011/biofuels_roadmap.pdf (p. 10)

En gonflant artificiellement le prix des agrocarburants, les objectifs d'incorporation produisent un effet domino sur le prix du carburant. Ces dix dernières années, les agrocarburants ont été plus chers que les carburants fossiles¹⁷. D'après la modélisation basée sur les programmes actuels d'approvisionnement en agrocarburants, cette politique pourrait coûter aux consommateurs du Royaume-Uni entre un et deux milliards de livres par an (ce qui équivaut à environ 35 livres par adulte) d'ici 2020 et peser sur les consommateurs allemands à hauteur de 1,37 à 2,15 milliards d'euros supplémentaires (jusqu'à 30 € par adulte).¹⁸ Si les agrocarburants constituaient une solution aux émissions de gaz à effet de serre très élevées dans le secteur des transports et contribuaient ainsi à lutter contre le changement climatique, cette politique serait très rentable. Mais ce n'est malheureusement pas le cas, du fait du changement d'affectation des sols indirect (voir **Encadré 1**).

Le fait de compter sur les agrocarburants pour se détourner du pétrole pourrait bien se révéler contre-productif. À mesure que la proportion

d'agrocarburants dans les transports augmente, le coût de la mise en place d'infrastructures adaptées à ces carburants plus corrosifs et légèrement moins stables grimpe. Ce mode de remplacement des infrastructures a un coût d'opportunité : une fois les infrastructures en place, elles ne sont plus remplacées pendant des années, ce qui réduit les incitations à investir dans des alternatives au moteur à combustion plus efficaces et plus durables, comme les véhicules électriques et le train léger.¹⁹

Les origines opaques des agrocarburants utilisés au sein de l'UE

Selon un rapport mandaté par la CE, en 2008, 42 % des cultures destinées à la production de biodiesel pour l'UE et 24 % de celles destinées à la production d'éthanol pour l'UE provenaient de pays tiers.²⁰ Des anomalies au niveau des données laissent à penser que les importations représentent en réalité une part plus élevée. Soja, huile de palme et canne à sucre constituent le plus gros des cultures destinées à la production d'agrocarburants provenant de pays situés hors de l'UE. Lorsque la proportion d'agrocarburants dans les carburants augmente, les importations suivent le mouvement. Selon une modélisation des impacts, si l'on devait atteindre 10 % de biodiesel pour répondre à la demande en diesel d'ici 2020, l'Europe aurait besoin d'un cinquième de toute l'huile végétale produite dans le monde pour satisfaire ses besoins en carburant.²¹

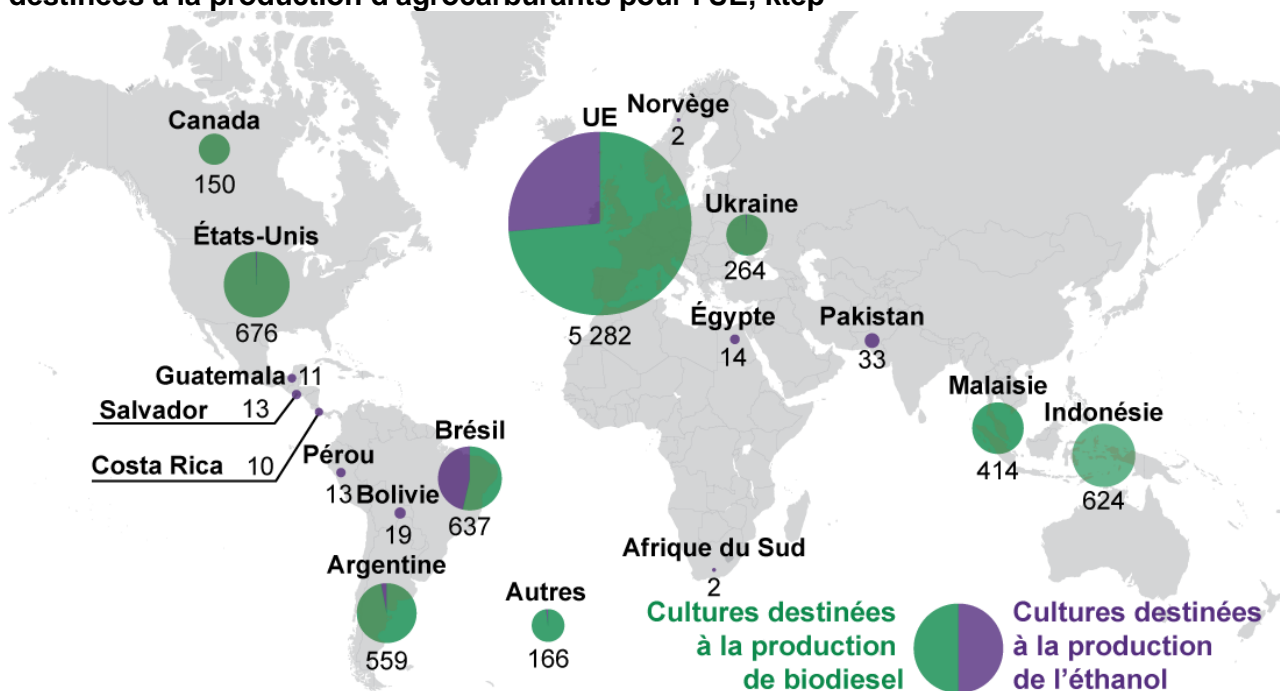
La production d'agrocarburants, boostée par les objectifs d'incorporation, a un impact sur l'environnement et sur la population tout au long des processus de production et de raffinage. Les problèmes les plus graves ont trait au mode d'exploitation des cultures destinées à la production d'agrocarburants. Il est toutefois quasiment impossible d'obtenir une vue d'ensemble à la fois complète et précise de la provenance des cultures destinées à la production d'agrocarburants utilisés en Europe. Même si les entreprises impliquées dans la culture, le raffinage et la distribution d'agrocarburants savent de quelles exploitations proviennent les récoltes, il est peu probable qu'elles communiquent publiquement à ce sujet, surtout lorsqu'il existe des problèmes sociaux et environnementaux associés à la manière dont ces cultures sont produites.

On note trois lacunes particulièrement importantes dans les données de l'UE concernant les importations d'agrocarburants :

1. Premièrement, si un pays a déjà mélangé l'agrocarburant avec de l'essence ou du diesel avant de l'exporter vers l'UE, cette transaction est enregistrée comme une importation d'essence ou de diesel, et non d'agrocarburant.
2. Deuxièmement, si un pays exporte des agrocarburants ou des denrées agricoles destinées à la production d'agrocarburants vers un autre pays, et que ce dernier exporte vers l'UE, les informations sur l'origine de la récolte sont souvent perdues.
3. Troisièmement, si des récoltes sont exportées vers l'UE en vue d'être transformées en agrocarburants au sein d'installations de transformation européennes, elles ne sont pas comptabilisées comme des récoltes pour agrocarburants.

Même en recoupant les informations depuis plusieurs sources, la carte des provenances des récoltes utilisées dans les agrocarburants européens (provenant majoritairement des États-Unis, d'Argentine, d'Indonésie et du Brésil) reste pour le moins imparfaite. Par exemple, elle ne reflète pas les récoltes provenant de pays tels que le Paraguay, dont une bonne partie du soja finalement destiné à l'UE est d'abord détourné via l'Uruguay et l'Argentine.²²

Figure 4 : une estimation imparfaite de la provenance des récoltes destinées à la production d'agrocarburants pour l'UE, ktep



Source : Ecofys, Agra CEAS, Chalmers University, IIASA et Winrock, Biofuels Baseline 2008 (appel d'offres de la CE n° TREN/D1/458/2009), octobre 2011

Les répercussions des objectifs européens d'incorporation ne se limitent pas aux terres où sont exploitées les cultures directement destinées à la production d'agrocarburants. Lorsque les terres sont utilisées pour la production d'agrocarburants, les activités qui y étaient menées auparavant doivent être déplacées ailleurs.²³ Cela conduit non seulement à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, comme expliqué dans l'**Encadré 1**, mais s'accompagne également d'impacts sociaux majeurs. Les cultures destinées à la production d'agrocarburants déplacent souvent d'autres productions agricoles vers des terres dont dépendent de petits agriculteurs pour nourrir leur famille et en assurer la subsistance (parfois dans le pays où sont exploitées les cultures pour les agrocarburants, parfois ailleurs). La demande de l'UE en matière d'agrocarburants a donc des répercussions sur des communautés du monde entier.

2 UNE FACTURE SALÉE POUR LES POPULATIONS DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT

Les objectifs chiffrés d'incorporation d'agrocarburants dans les carburants traditionnels sont souvent justifiés au nom de la réduction de la pauvreté rurale et de la protection de l'environnement. Pourtant, bon nombre des impacts positifs de la production extensive d'agrocarburants décrits dans la littérature sont hypothétiques, avec des avantages prévus, plutôt qu'observés ; il n'y a pratiquement aucune preuve empirique des avantages des politiques de soutien aux agrocarburants sur le développement du niveau de vie des populations du Sud.²⁴ Le consensus découlant des recherches menées sur ce qui se passe réellement, contrairement aux extrapolations sur ce qui pourrait arriver si tout se passait bien, démontre que les avantages de la production d'agrocarburants à grande échelle profitent à une petite élite urbaine et rurale dans les pays en développement, avec des conséquences désastreuses pour les petits agriculteurs et les personnes vivant dans la pauvreté. Selon la formule d'un chercheur indonésien, « il y a quelques gagnants, mais aussi de nombreux perdants ».²⁵

Encadré 2 : le gagnant rafle tout en Indonésie

Entre 2006 et 2010, la superficie des plantations de palmiers à huile en Indonésie a augmenté de 2,37 millions d'hectares, portant la surface productive totale des plantations à 5,9 millions d'hectares. Selon les Nations Unies, les deux tiers de l'expansion actuelle de la culture du palmier en Indonésie impliquent la conversion de forêts tropicales humides ; si cette tendance se poursuit, la superficie totale des forêts tropicales humides de l'Indonésie pourrait reculer de 29 % entre 2005 et 2030.²⁶

L'expansion des plantations de palmiers à huile est largement concentrée dans les provinces du Kalimantan occidental, de Papouasie et de Papouasie occidentale. Les études de cas de chacune de ces provinces révèlent que les élites et les personnes qui sont relativement aisées et disposent déjà des compétences requises pour travailler dans des plantations de palmiers à huile semblent bénéficier de leur expansion, tandis que les groupes indigènes et les personnes n'ayant jamais travaillé sur de telles plantations auparavant se retrouvent perdants. La manière dont sont exploités les palmiers à huile a conduit à une pollution de l'air et de l'eau, à une érosion des sols et à des inondations. Les violations des droits humains, le non-respect des accords conclus entre les investisseurs et les communautés, ainsi que la destruction des ressources environnementales associée à l'expansion des plantations de palmiers à huile ont souvent donné lieu à des conflits.²⁷ Pour la seule année 2010, un examen des dossiers médiatiques publiés par des groupes de la société civile suggère que pas moins de 630 différends fonciers ont opposé des sociétés d'exploitation de palmiers à huile et les communautés locales en Indonésie.²⁸

...autrefois, les habitants de Paya Rumbai ne voulaient pas travailler pour les entreprises car il y avait d'autres possibilités. Il y avait beaucoup de forêts et de poissons. Mais il n'en subsiste pratiquement plus, et nous n'avons d'autre choix que de devenir ouvriers dans les plantations des entreprises...

Un villageois de Paya Rumbai

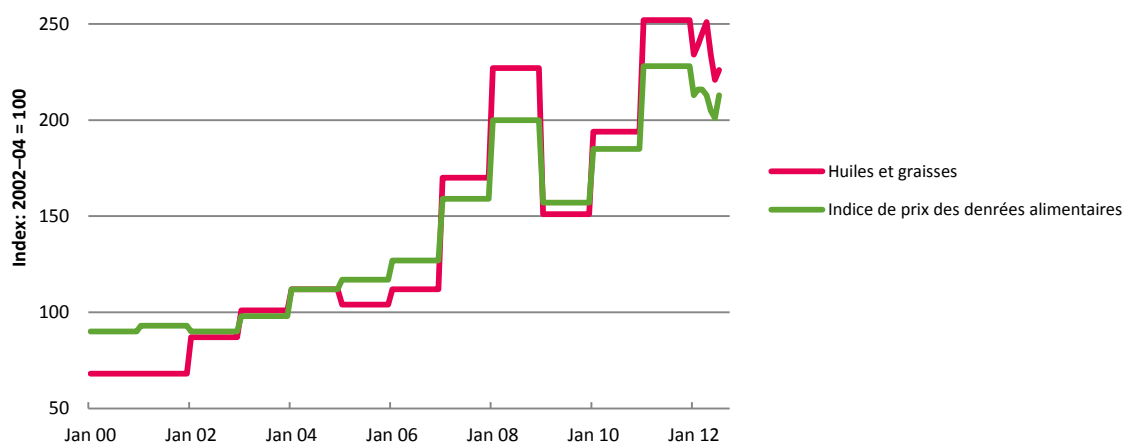
Une étude menée par une ONG sur les impacts de l'expansion des plantations de palmiers à huile dans le village de Paya Rumbai, sur l'île de Sumatra, a révélé que ces plantations, si elles créaient effectivement de nouveaux emplois, généraient dans le même temps du chômage supplémentaire. Les canaux de drainage creusés sur une plantation ont asséché 38 ruisseaux et réduit la taille de 13 lacs, avec les répercussions que l'on peut imaginer sur les moyens de subsistance des pêcheurs locaux. Les villageois ont été contraints de se faire ouvriers pour des entreprises, sur ce qui était autrefois leurs propres terres, et leur santé est menacée par une exposition à des pesticides nocifs.²⁹

Bien que l'expansion des plantations de palmiers à huile en Indonésie soit en grande partie due à la demande des marchés des denrées alimentaires transformées, la demande en agrocarburants est également un facteur de poids. 80 % des agrocarburants utilisés par l'UE sont du biodiesel, dont une part croissante est constituée d'huile de palme.³⁰ En 2008, on estime que l'Indonésie fournissait quelque 20 % du biodiesel importé en Europe, et ce chiffre est très probablement sous-estimé.³¹

Le prix des denrées alimentaires sous pression

En 2007, après une trentaine d'années à un niveau stable et relativement faible, le prix des denrées agricoles sur les marchés internationaux a grimpé en flèche, puis, après un repli en 2009, il est reparti à la hausse en 2010–2011.³² Après un nouveau recul fin 2011, les prix ont recommencé à augmenter en 2012 suite à des épisodes de sécheresse en Amérique du Nord et à de mauvaises récoltes en Russie et dans la région de la mer Noire.³³ Les prix du maïs et du blé ont tous deux augmenté de 23 % en seulement un mois, entre juin et juillet 2012, établissant un niveau record pour le maïs.³⁴

Figure 5 : Indice FAO des prix des produits alimentaires, janvier 2006 - juillet 2012



Données annuelles jusqu'en janvier 2012, puis données mensuelles. L'indice FAO des prix des produits alimentaires correspond à la moyenne de 5 indices de prix de groupes de denrées alimentaires pondérés selon les parts moyennes des exportations de chacun des groupes sur la période 2002-2004. L'indice des prix des huiles et graisses correspond à la moyenne de 11 huiles (dont des huiles animales et de poisson), pondérée selon les parts moyennes des exportations pour chaque type d'huile sur la période 2002-2004.

Source : FAO, <http://www.fao.org>

L'un des principaux facteurs de ces augmentations de prix est la demande mondiale en agrocarburants.³⁵ Une demande supérieure alors que l'offre stagne mène inévitablement à une augmentation des prix. Une récente modélisation de l'impact des objectifs chiffrés d'incorporation d'agrocarburants dans les carburants traditionnels en Europe sur les prix des denrées alimentaires suggère que d'ici 2020, ces objectifs pourraient engendrer jusqu'à 20 % d'augmentation du prix des oléagineux et jusqu'à 36 % d'augmentation du prix des huiles végétales, ainsi que des augmentations de prix atteignant 22 % pour le maïs, 21 % pour le sucre et 13 % pour le blé.³⁶

Même si ces augmentations sont déjà considérables, ce type de modélisation sous-estime probablement le véritable impact sur les prix, car il suppose une production agricole stable alors que les niveaux de production sont en réalité très irréguliers et vont probablement le devenir encore davantage au fur et à mesure que nous commencerons à sentir les effets du changement climatique. Les objectifs d'incorporation poussent les prix à la hausse tout en accroissant leur volatilité, contribuant à des flambées soudaines après de mauvaises récoltes.

La demande en denrées alimentaires n'est pas élastique, c'est-à-dire qu'elle varie très peu selon la disponibilité ou le prix. Nous avons plus ou moins besoin de la même quantité de nourriture, même si les récoltes sont mauvaises ou perdues. Si tout le monde cherche à acheter la nourriture dont il a besoin, mais qu'il n'y en a pas suffisamment pour répondre à la demande, les prix grimpent. La population a tendance à réduire ses achats face aux prix élevés, mais les objectifs chiffrés d'incorporation d'agrocarburants dans les carburants traditionnels doivent être remplis quel qu'en soit le prix. En introduisant une source de demande extrêmement rigide dans le marché, les objectifs d'incorporation éliminent toute marge de manœuvre et les prix des denrées alimentaires flambent,³⁸ conduisant à la faim et à la malnutrition³⁹.

Encadré 3 : La demande en agrocarburants affecte le prix des denrées alimentaires

La grave sécheresse ayant frappé les États-Unis à l'été 2012 a entraîné une révision à la baisse des prévisions de récoltes de maïs et de soja et engendré une flambée soudaine des prix. Les objectifs chiffrés d'incorporation d'agrocarburants dans les carburants traditionnels en Europe et aux États-Unis créent une demande constante en soja et en maïs, peu importe le prix. Par conséquent, les prix du soja et du maïs ont augmenté de manière spectaculaire et les éleveurs se sont tournés vers d'autres denrées (dont le blé) pour nourrir le bétail. Cette demande accrue est venue s'ajouter aux prévisions de mauvaises récoltes de blé en Russie et dans la région de la mer Noire en 2012, faisant exploser le cours du blé, avec des répercussions sur le prix des denrées de première nécessité comme le pain.⁴⁰

Le rôle joué par les politiques sur les agrocarburants dans l'augmentation des prix des denrées alimentaires et leur volatilité accrue sur les marchés internationaux est si flagrant que cela a conduit dix organismes internationaux (dont le FMI, la Banque mondiale, la FAO et la CNUCED) à recommander en 2011 l'abandon des objectifs d'incorporation et subventions aux agrocarburants par les États du G20.⁴¹

Encadré 4 : la flambée des cours internationaux du blé frappe durement le Yémen

Le Yémen importe 90 % du blé et la totalité du riz consommés dans le pays,⁴² et a été l'un des pays les plus touchés par la crise du prix des denrées alimentaires de 2008.⁴³ Comme il dépend presque entièrement des importations pour satisfaire sa demande en produits de base, le Yémen est particulièrement vulnérable aux fluctuations des taux de change, aux chocs internationaux des prix des denrées alimentaires et aux interdictions d'exportation. L'instabilité politique du Yémen, les hauts niveaux de pauvreté, le chômage de masse et les inégalités sociales et de genre ne font qu'aggraver la situation.

Une situation qui s'était brièvement améliorée mais qui se détériore à nouveau rapidement. En mars 2012, une étude du PAM a révélé que 10 millions de personnes, soit 44 % de la population du Yémen, n'avaient

Les politiques de soutien aux agrocarburants aux États-Unis et en Union européenne ont créé un choc de la demande largement considéré comme l'une des principales causes de l'augmentation des prix mondiaux des denrées alimentaires en 2007/2008.

Comité de la sécurité alimentaire mondiale - Groupe d'experts de haut niveau³⁷

pas suffisamment à manger⁴⁴. En mai 2012, les Nations Unies ont estimé que 267 000 enfants yéménites présentaient des niveaux de malnutrition engageant le pronostic vital⁴⁵. Lorsque Zuhra Wans, veuve avec quatre enfants, a été interrogée par Oxfam en juin 2012, elle a déclaré n'avoir qu'un sac de céréales chez elle, qu'elle utilisait pour faire du pain. « Nous prenons trois repas par jour ; du pain le matin et le soir, et ce que nous trouvons pour le midi. Cette année, la période de Ramadan sera encore plus difficile qu'avant, car nous n'avons pas d'argent pour acheter de la nourriture. Avant, les céréales nous coûtait 800 riyals, mais un sac de 8 kg vaut maintenant 1 400 riyals. On ne tiendra que la moitié du Ramadan avec cette quantité. Les prix n'arrêtent pas de grimper. »

La récente inflation des prix des denrées alimentaires au Yémen s'explique à la fois par des facteurs internes et externes. La situation est toutefois extrêmement délicate : si les cours internationaux du blé continuent de monter, les prix pratiqués sur les marchés locaux vont certainement grimper en flèche, avec des conséquences désastreuses.

Les politiques en matière d'agrocarburants ont des impacts sur les prix des denrées alimentaires qui frappent aussi bien les Européens en difficulté que les populations des pays en développement. Les cultures utilisées pour les agrocarburants sont aussi largement utilisées dans les produits alimentaires transformés, l'alimentation animale et de nombreux produits de base, de sorte que la flambée des prix des produits agricoles utilisés dans les agrocarburants a un impact direct sur le panier moyen des consommateurs des pays riches. Pour la plupart des pays de l'UE, les flambées des cours internationaux des denrées alimentaires de 2007 et 2011 ont coïncidé avec les plus hauts niveaux d'inflation des prix des denrées alimentaires des vingt dernières années.⁴⁶ Ce sont les ménages les plus vulnérables et les plus pauvres qui sont les plus durement touchés.⁴⁷

Le biodiesel européen et le prix de l'huile de cuisson

Le biodiesel produit majoritairement à base de colza, de soja et d'huile de palme représente près de 80 % des agrocarburants consommés au sein de l'UE⁴⁸, ce qui signifie que la politique européenne a un impact particulier sur les prix de l'huile végétale et des graines oléagineuses sur les marchés internationaux. Le prix de l'huile comestible sur les marchés internationaux a énormément fluctué entre 2006 et 2012, avec des records mi-2008 et début 2011.⁴⁹ Étant donné l'importance de l'huile de cuisson dans la préparation des repas de milliards de personnes chaque jour, toute augmentation de son prix a des répercussions considérables sur la pauvreté et la faim, tant pour les populations des pays importateurs qu'exportateurs.

Par exemple, avec le riz et les haricots, l'huile de cuisson est l'un des principaux produits de base du régime haïtien, et elle est intégralement importée des marchés internationaux.⁵⁰ Dans les mois ayant suivi la flambée des prix des huiles comestibles au niveau international, le prix de vente local de la marque d'huile de cuisson la plus populaire en Haïti a pratiquement doublé.⁵¹ Par ailleurs, lorsque les cours internationaux augmentent, les producteurs indonésiens d'huile de palme exportent plus, sans pour autant produire davantage d'huile. Ce qui influe sur la

disponibilité et le prix de l'huile de cuisson sur les marchés locaux.⁵² Malgré les efforts des États pour contenir le prix de l'huile de cuisson, les prix de vente ont doublé entre 2007 et mi-2008.⁵³ Cette hausse frappe surtout les familles pauvres, qui consacrent une part importante de leur budget alimentaire à l'huile de cuisson.

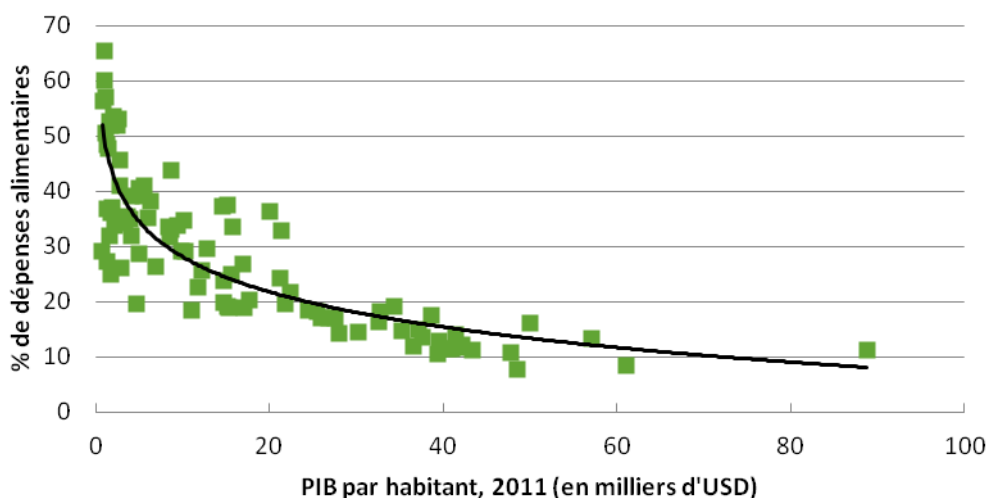
Disponibilité et prix des denrées alimentaires au niveau local

L'expérience d'Oxfam en matière de crises alimentaires dans les pays en développement révèle qu'une chute de la production alimentaire locale ou régionale a bien plus d'impact que les prix internationaux des denrées alimentaires sur les prix de vente, surtout dans les régions relativement isolées des marchés internationaux, comme l'Afrique sub-saharienne.⁵⁴ Comme la production d'agrocarburants déplace la production alimentaire locale, nationale et régionale, elle a un impact sur les prix qui n'est pas intégré dans la modélisation des effets sur les prix internationaux.⁵⁵ Par exemple, une étude de 2009 a révélé que l'expansion de la culture de la canne à sucre et du jatropha pour produire des agrocarburants au Mozambique avait déplacé les cultures alimentaires pour les ménages, ainsi que les cultures de bananes destinées à la vente sur les marchés régionaux.⁵⁶ Non seulement la population doit-elle maintenant acheter les denrées alimentaires qu'elle aurait normalement cultivées, mais il y en a désormais moins à vendre ; et qui dit demande accrue et offre réduite, dit aussi augmentation des prix locaux.

Les pauvres sont les plus durement frappés par les flambées des prix des denrées alimentaires

L'inflation des prix des denrées alimentaires dépasse l'inflation des prix à la consommation dans la plupart des pays;⁵⁷ les populations du monde entier éprouvent des difficultés pour s'en sortir alors que les prix augmentent bien plus rapidement que les salaires.⁵⁸ Comme on le voit dans la **Figure 6**, les populations des pays plus pauvres ont tendance à dépenser une part plus importante de leurs revenus pour l'alimentation. Les familles les plus pauvres dépensent jusqu'aux trois quarts de leurs revenus pour se nourrir. La moindre augmentation des prix des denrées alimentaires peut par conséquent les contraindre à faire des choix douloureux. Les femmes sont les plus touchées par les prix plus élevés. Elles mangent souvent en dernier, et moins que les hommes. Leurs biens, notamment leurs bijoux, sont les premiers vendus, et elles doivent souvent travailler davantage dans une économie informelle précaire, afin de soutenir leur famille.⁵⁹

Figure 6 : dépenses alimentaires en pourcentage des dépenses totales selon le PIB par habitant en 2011



Sources : Banque mondiale (PIB), <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.PP.CD> ; OCDE (pondération de l'alimentation dans la composition de l'IPC), <http://stats.oecd.org/Index.aspx?lang=fr&SubSessionId=9eacfe03-d3d8-4144-8aa7-ea53a6c3ce88>

Les prix de vente des denrées alimentaires augmentent bien plus rapidement qu'ils ne descendent, et peuvent rester élevés même après un recul des prix des denrées alimentaires sur les marchés internationaux. Même si les prix redescendent, une étude d'Oxfam a démontré que les choix des personnes pauvres lors des augmentations soudaines des prix des denrées alimentaires pouvaient affecter des familles sur plusieurs générations. Il faut parfois des années pour reconstituer les biens vendus. Le cumul de deux ou trois emplois, surtout en cas de sous-alimentation, conduit à un épuisement tenace. Les prêts contractés pour combler le fossé entre les revenus et les dépenses se transforment progressivement en dettes écrasantes. Enfin, les repas sautés par les enfants, même sur une période relativement courte, peuvent laisser des séquelles à vie.⁶⁰ Les modélisations de l'IFPRI sur l'impact direct de la demande mondiale en agrocarburants suggèrent qu'entre 4 et 8,5 millions d'enfants supplémentaires pourraient être en situation de malnutrition d'ici 2020.⁶¹

Les objectifs d'incorporation souples ne sont pas la solution

L'une des propositions avancées pour contrer l'impact de la production d'agrocarburants sur les prix des denrées alimentaires consisterait à mettre en place des objectifs d'incorporation souples en partant du principe que les cultures utilisées pour produire des agrocarburants peuvent être redirigées vers les marchés alimentaires pour faire baisser les prix en cas de flambée des cours.⁶² Mais même si les objectifs d'incorporation souples 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.⁶³ Des recherches d'Oxfam aux Philippines révèlent que les terres acquises pour la production d'agrocarburants en 2010 pourraient être exploitées pour produire jusqu'à 2,4 millions de tonnes de riz, suffisamment pour rendre les Philippines autonomes en matière de production rizicole.⁶⁴

En 2008, lorsque les agrocarburants représentaient 3,5 % du carburant destiné aux transports dans l'UE, une étude mandatée par la Commission européenne avait estimé qu'une superficie de 7 millions d'hectares était nécessaire pour produire les cultures requises pour répondre à cette demande. Sur la base des données très peu fiables disponibles, près de la moitié de ces terres se trouvaient en dehors de l'UE.⁶⁵ Si la totalité de ces terres avaient été consacrées à la production de blé et de maïs, elles auraient pu nourrir 127 millions de personnes pendant une année complète.⁶⁶ (Les calculs ayant permis d'obtenir ce chiffre sont présentés dans l'**Annexe**.)

Concurrence sur les terres avec les communautés

Alors même que les politiques sur les agrocarburants provoquent une augmentation des prix des denrées alimentaires, les acquisitions foncières pour produire des agrocarburants rendent les populations encore plus dépendantes de marchés alimentaires volatiles. Selon l'International Land Coalition, les acquisitions foncières destinées à la production d'agrocarburants (dont les cultures de soja, canne à sucre, palmiers à huile et jatropha) pourraient représenter plus de 60 % des grandes transactions foncières conclues dans le monde ces dix dernières années.⁶⁷

L'impact des transactions foncières liées aux agrocarburants sur la production alimentaire va au-delà de ce que les investisseurs choisissent de cultiver sur les terres qu'ils achètent. Ces transactions empêchent en outre des millions de familles d'accéder aux terres dont dépend leur survie. L'industrie des agrocarburants prétend cibler les terres marginales ou dégradées, classées « inexploitées » dans les statistiques officielles.⁶⁸ Mais, comme le reconnaît la Banque mondiale, bien peu de ces terres classées « disponibles » ne sont pas revendiquées.⁶⁹ Même lorsque les indicateurs nationaux suggèrent de grandes réserves de terres adaptées, les sites ciblés se trouvent souvent au sein de zones cultivées et d'exploitations, notamment des zones irriguées et des terres utilisées par de petits agriculteurs, laissant présager d'une concurrence intense avec les communautés locales.⁷⁰

Des communautés privées des terres dont elles dépendent

Le stimulus commercial pour atteindre les objectifs chiffrés d'incorporation d'agrocarburants dans les carburants traditionnels en UE d'ici 2020 exige d'acquérir rapidement les terres nécessaires pour les cultures destinées à la production d'agrocarburants. Or, les transactions foncières prennent du temps, souvent plus de temps que celui dont disposent les compagnies d'agrocarburants, ce qui rend les transactions

fongières destinées à la production d'agrocarburants intrinsèquement risquées. La question de savoir si une acquisition foncière est ou non un « accaparement des terres »⁷¹ dépend des caractéristiques de chaque situation (notamment, a-t-elle été conclue avec la participation ou l'accord des communautés affectées ?) ; il est donc difficile d'estimer l'étendue des acquisitions foncières se passant mal, sans compter les différends préalables.

Le manque de données systématiques ne signifie pas qu'il n'y a pas d'accaparement des terres : il arrive que les communautés ne fassent pas entendre leur voix parce qu'elles ont peur, qu'elles ne comprennent pas le processus, ou parce qu'elles ne peuvent pas financer une représentation, notamment. Quoi qu'il en soit, moins les droits fonciers ruraux sont reconnus dans un pays, plus des transactions foncières sont susceptibles d'y être conclues, dont une bonne partie pour des cultures destinées à la production d'agrocarburants.⁷² De nombreux investisseurs ne tiennent pas leurs engagements en matière de compensation et de création d'emplois, et les rapports de force biaisés lors des négociations sur l'accès aux terres débouchent souvent sur un accord défavorable pour les communautés locales.⁷³

Encadré 5 : la promesse d'un marché au Ghana

En 2003, les petites exploitations agricoles représentaient quelque 80 % de la production agricole totale du Ghana, et l'agriculture à grande échelle avait tendance à impliquer des plantations de taille moyenne, d'environ 3 500 hectares. Depuis 2006, les investisseurs font preuve d'un intérêt sans précédent pour l'acquisition de bien plus vastes étendues de terres pour des cultures destinées à la production d'agrocarburants. Le secteur des agrocarburants au Ghana en est encore à ses prémices, mais la plupart des cultures ghanéennes destinées à la production d'agrocarburants sont susceptibles d'être exportées vers l'UE pour être transformées en biodiesel.⁷⁴ Les chaînes d'approvisionnement entre le Ghana et les pays européens sont déjà en place.⁷⁵

Une étude de cas menée sur une plantation destinée aux agrocarburants au Ghana a révélé que les transactions foncières pour la production d'agrocarburants pouvaient exacerber la pauvreté rurale en privant les communautés d'un accès à des ressources vitales. 69 familles ont perdu leurs terres lorsqu'une plantation de 14 000 hectares de jatropha destinée à la production de biodiesel s'est installée dans la région de Brong Ahafo (nord-est) ; ces familles n'ont pas participé aux négociations et n'ont reçu aucune compensation de quelque forme que ce soit pour leur perte. Seules 18 de ces familles se sont vues proposer des terres de substitution qu'elles ont dû acheter elles-mêmes.

Les femmes sont les grandes perdantes : elles utilisaient auparavant une bonne partie des terres désormais occupées par la plantation pour cultiver des denrées alimentaires telles que des arachides, des poivrons, du gombo et des tomates, ou pour cueillir des aliments très nutritifs comme les champignons ou chasser du petit gibier, et pour ramasser du karité et des graines de caroube à vendre sur les marchés locaux. L'histoire n'est pas encore terminée. 1 500 familles supplémentaires pourraient perdre leurs terres si la plantation s'étend comme prévu ces prochaines années.⁷⁶

Un accès aux terres déterminant

Souvent, lors d'une acquisition foncière pour la production d'agrocarburants, les communautés perdent les terres dont elles dépendaient pour la culture et la cueillette, les ressources en eau, en carburant et en matériaux de construction, ainsi que pour le pâturage des animaux qui sont souvent leur principal bien et leur première source de revenus. Les droits fonciers sont l'une des ressources les plus puissantes dont disposent les personnes pauvres pour améliorer leurs moyens de subsistance. Alliée à un investissement public adéquat, la défense des droits fonciers des petits producteurs offre des opportunités de croissance économique, contribue à une productivité accrue⁷⁷ et peut promouvoir la viabilité environnementale de l'exploitation des terres.⁷⁸ Outre les droits fonciers individuels, l'expérience montre que les personnes vivant dans la pauvreté dépendent souvent des ressources disponibles sur les terres communales et les forêts pour compléter leurs revenus en vendant du charbon, des articles d'artisanat et de la nourriture.⁷⁹

Selon la FAO, l'accès aux ressources, et en particulier aux terres, a influé sur la capacité des ménages à affronter la flambée des prix des denrées alimentaires de 2008, à revenus équivalents, les prix élevés des denrées alimentaires frappant plus durement les ménages sans terre.⁸⁰ Des recherches menées par Oxfam ont révélé que l'accès aux terres et aux jardins a fortement contribué à la résilience des ménages des îles du Pacifique suite à la crise économique mondiale.⁸¹ Selon des recherches menées par Oxfam comparant plusieurs communautés au Vietnam, les zones dans lesquelles les ménages détenaient de petites parcelles de terre pouvant répondre à leurs besoins alimentaires s'en sont bien mieux sorties que celles où les familles n'avaient plus accès à des terres productives.⁸²

Le droit à l'alimentation est le seul des nombreux droits humains à être tributaire de l'accès aux terres et aux ressources.⁸⁴ L'éviction des communautés de leurs terres afin d'y implanter des cultures destinées à la production d'agrocarburants brise le lien culturel essentiel entre ces communautés et la terre sur laquelle elles sont nées, vivent et sont inhumées.

Les femmes exposées en cas de dérapage des transactions foncières

Les cas d'accaparement des terres conclus sans la participation ou le consentement des communautés affectées ont des répercussions dévastatrices sur les personnes qui dépendent de ces terres pour nourrir leur famille. Les femmes, en particulier, ont rarement l'occasion de participer aux négociations sur les transactions foncières. Elles détiennent moins de titres de propriété foncière que les hommes et, comme elles sont plus rarement en position de force au sein des organisations communautaires et des autorités locales, elles se trouvent dans une situation moins favorable pour négocier avec les autorités gouvernementales ou les investisseurs concernant les éventuelles transactions foncières dans leur communauté.⁸⁵ Les femmes ont

La tendance à négliger les droits existants découle souvent d'un cadre juridique hérité du temps de la colonisation (renforcé ou ancré plus profondément après l'indépendance) selon lequel les terres non revendiquées ou non enregistrées sont supposées « vides » et donc disponibles pour un transfert avec de nouvelles garanties.

Banque mondiale⁸³

davantage tendance que les hommes à consacrer les revenus dont elles disposent à l'alimentation, aux soins de santé et à l'éducation de leurs enfants. Les transactions foncières destinées à la production d'agrocarburants signifient donc que les femmes et leurs enfants rencontreront plus de difficultés à joindre les deux bouts, même si certains hommes bénéficient de revenus supérieurs.⁸⁶

Des recherches sur la production d'agrocarburants à grande échelle au Mozambique ont révélé que les femmes sont rarement impliquées dans les consultations sur les acquisitions foncières et ne signent pratiquement jamais les documents faisant l'objet de la discussion, alors même qu'elles constituent la majeure partie de la main-d'œuvre.⁸⁷ Selon une étude sur les plantations de palmiers à huile dans le district de Sanggau en Indonésie, les droits des femmes à détenir et à utiliser des terres sont systématiquement mis à mal par les pratiques des sociétés, qui enregistrent les petites exploitations (généralement détenues aussi bien par des femmes que par des hommes) au nom de l'homme chef de famille.⁸⁸ Pour ne rien arranger, la violence faite aux femmes est souvent une composante classique des conflits concernant les terres.⁸⁹

Encadré 6 : le modèle brésilien ne doit pas être exporté dans le monde entier

Le Brésil est un acteur majeur sur les marchés mondiaux de l'éthanol. Les exportations brésiliennes d'éthanol vers l'UE ont rapidement augmenté depuis 2007, encouragées par la politique européenne sur les agrocarburants ; en 2010, près d'un cinquième de l'éthanol produit dans le pays a été exporté vers l'Union européenne.⁹⁰ En plus d'être un acteur majeur, le Brésil est très impliqué dans la « diplomatie de l'éthanol », promouvant son modèle de production d'éthanol comme le plus efficace et le plus propre pour la production d'agrocarburants.⁹¹ L'État brésilien vise à étendre le marché pour l'éthanol brésilien et la technologie brésilienne de production d'agrocarburants. Par ailleurs, il soutient l'expansion à l'étranger des sociétés brésiliennes et de leurs partenaires multinationaux, qui détiennent une part croissante de ces sociétés. Depuis 2005, le Brésil a conclu plusieurs accords avec des pays et des régions tiers, comme l'UE, les États-Unis et des organisations africaines régionales, afin de soutenir la production d'agrocarburants par le biais du dialogue politique, de l'aide financière et d'accords de coopération technique.⁹² L'une des priorités de la BNDES, la banque brésilienne de développement, est d'étendre le secteur des agrocarburants à l'international, en ciblant particulièrement l'Afrique sub-saharienne.

Il y a toutefois d'importants problèmes associés au modèle de monoculture extensive pour la production de la canne à sucre au Brésil, comme l'importante pollution de l'air et de l'eau, les stress hydriques localisés, l'érosion des sols, la déforestation, la perte de biodiversité et les violations du droit du travail.⁹³ Face aux inquiétudes concernant les impacts sociaux et environnementaux de la production d'agrocarburants, l'État brésilien a interdit l'expansion de la canne à sucre dans les écosystèmes sensibles et a amélioré les réglementations sur la contamination de l'air et le droit du travail, même s'il reste à voir dans quelle mesure celles-ci seront mises en œuvre.⁹⁴ Les risques sont d'autant plus grands lorsque la production d'agrocarburants s'étend rapidement dans des pays régis par des cadres de gouvernance plus faibles.

Par exemple, en 2009, le Brésil et l'UE ont commencé à investir dans l'expansion de la production d'agrocarburants au Mozambique. Selon le chef des relations internationales pour Embrapa, une société détenue par l'État brésilien, « dans cette région, la moitié des terres sont occupées par de petits producteurs, et l'autre moitié est inoccupée, tout comme dans l'Extrême Ouest de Bahia et le Mato Grosso dans les années 1980 ». Le ministre de l'Agriculture du Mozambique, José Pacheco, a déclaré : « Les exploitants brésiliens ont une riche expérience qui est la bienvenue. Nous voulons répliquer au Mozambique ce qu'ils ont fait dans le Cerrado [brésilien] il y a trente ans. Ces agriculteurs souhaitent investir au Mozambique ». ⁹⁵ Toutefois, s'il y a peut-être des terres disponibles au Mozambique, l'argument des « terres inoccupées » a contribué à ouvrir la voie aux accaparements de terres agricoles de premier choix, avec un bon accès aux marchés, malgré la résistance de ceux qui les exploitaient déjà. ⁹⁶

Une menace supplémentaire sur des ressources en eau déjà rares

Étant donné la menace que fait peser le changement climatique sur la disponibilité de l'eau pour la production alimentaire, ⁹⁷ il n'est pas étonnant que l'acquisition des droits sur l'eau accompagne de nombreuses transactions foncières. ⁹⁸ Dans de nombreux pays en développement, la production d'agrocarburants est en concurrence avec d'autres utilisations de l'eau, notamment l'utilisation domestique. ⁹⁹ Les femmes, qui sont traditionnellement responsables des tâches domestiques tributaires de la disponibilité et de la qualité de l'eau (notamment la collecte d'eau utilisée pour la boisson, pour les lessives et pour cultiver la nourriture pour leur famille), sont les plus directement touchées par les conséquences de la rareté ou de la pollution de l'eau.

Encadré 7 : comment « des sociétés ont volé l'eau » au Guatemala

Le Guatemala produit actuellement plus de 44 % de l'éthanol à base de canne à sucre d'Amérique centrale, et compte sur son territoire huit des treize plus grosses usines de transformation de la région. La majorité de l'éthanol produit au Guatemala est exporté vers l'UE ¹⁰⁰. La demande accrue en agrocarburants exerce une pression sur les terres disponibles pour la production de canne à sucre. Tandis que la côte sud du pays est la zone la plus appropriée pour la production de canne à sucre, l'eau y est disponible en quantité limitée. D'ailleurs, on a déjà vu un cas de surexploitation de l'eau par des sucreries en amont, privant les agriculteurs en aval de l'eau nécessaire pour irriguer leurs champs. ¹⁰¹ Ironie du sort, le mode de culture de la canne à sucre élimine les défenses naturelles contre les inondations, et cela s'est traduit par des inondations pendant la saison des pluies. ¹⁰²

Le personnel d'Oxfam a rencontré une agricultrice vivant et travaillant dans la commune de San Basilio dans le département du Suchitepéquez, au milieu de plantations de canne à sucre en monoculture destinées à l'exportation. Elle explique : « Les sociétés de canne à sucre ont rasé toutes les plantations où elles comptaient planter, et les forêts ont disparu du long des berges. Les sources d'eau se sont tarées. Il y avait avant des

sources d'eau partout; on avait creusé des puits pour l'eau de boisson, mais ils sont tous à sec maintenant... Les sociétés nous ont volé l'eau pour l'utiliser pour leurs cultures, dans leurs plantations. Elles dévient les cours d'eau vers leurs exploitations et il n'y a plus d'eau dans les rivières pour faire la lessive ou pour se laver. »¹⁰³

Le fait d'accroître la production d'agrocarburants est susceptible de puiser encore davantage dans les ressources en eau, déjà soumises à une forte demande, surtout si les cultures doivent être irriguées. Ce qui rentre en concurrence directe avec les cultures alimentaires.¹⁰⁴ Quelque 45 milliards de m³ d'eau d'irrigation ont été utilisés pour la production d'agrocarburants en 2007, soit six fois plus que l'eau bue par toute la population mondiale la même année.¹⁰⁵

Par exemple, le projet de Procana au Mozambique occupera 30 000 hectares de terres pour cultiver de la canne à sucre destinée à la production de bioéthanol et prélèvera l'eau d'un barrage assurant déjà l'irrigation des cultures des villages locaux.¹⁰⁶ L'expansion de la production d'éthanol de canne à sucre au Mozambique est soutenue par l'UE et le Brésil, et il est probable que la majorité de l'éthanol de canne à sucre produit au Mozambique sera exporté vers l'UE.¹⁰⁷ La concurrence autour des rares ressources en eau va s'intensifier à mesure que les effets du changement climatique feront sentir, d'autant plus que la demande en agrocarburants augmente.

Tout aussi problématique, la production d'agrocarburants s'accompagne souvent d'un usage intensif de pesticides et d'engrais qui polluent l'eau et les sols.¹⁰⁹ D'après une modélisation réalisée en 2009, la production d'agrocarburants à elle seule devrait représenter un cinquième de l'augmentation de l'utilisation des engrais d'ici 2030.¹¹⁰ Plus en aval dans la chaîne de production, les installations de transformation sont également susceptibles de contaminer les ressources en eau.¹¹¹

Encadré 8 : Paraguay – le soja d'à côté

Pour les 44 familles vivant à côté des immenses plantations de soja dans la communauté de Lote 8 dans l'est du Paraguay, il est devenu pratiquement impossible de cultiver les terres. L'eau s'est progressivement raréfiée, les ressources locales étant exploitées pour irriguer les plantations. Suite à l'épuisement de la nappe phréatique, le communauté 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.

Les petits exploitants sont également contraints de planter hors saison afin de protéger leurs cultures de haricots, de petits pois, de manioc et de fruits contre les fumigations répandues sur le soja, ce qui réduit leur rendement. Ces fumigations présentent également un risque pour leur santé, un fardeau supplémentaire pour les femmes qui sont généralement en charge de soigner les malades.

La plupart des importations de soja enregistrées par l'UE en provenance du Paraguay est utilisé pour nourrir le bétail, et non comme agrocarburant. Toutefois, ces données sous-estiment grandement la quantité de soja exportée du Paraguay vers l'UE, car la majorité des exportations de soja du

Lorsque la quantité et la variété des denrées alimentaires généralement produites par les petites exploitations familiales diminuent, ce sont les femmes qui sont contraintes de trouver un emploi à l'extérieur pour acheter de la nourriture.

Clotilde Arévalo, Lote 8, Paraguay¹⁰⁸

Paraguay transitent par l'Argentine et l'Uruguay avant d'être distribuée vers d'autres pays.¹¹²

Le Paraguay ne dispose actuellement pas des moyens requis pour transformer le soja en biodiesel.¹¹³ Cela pourrait changer. En effet, le nouveau gouvernement soutient les négociants en matières premières tels que ADM et Dreyfus, en attribuant des allègements fiscaux pour encourager les investissements dans la production et le broyage du soja, potentiellement pour la production de biodiesel.¹¹⁴ Parallèlement, l'Argentine dispose d'imposantes raffineries de biodiesel et a augmenté sa capacité de production de 700 % en seulement cinq ans.¹¹⁵

Entre 2006 et 2007, les exportations de soja du Paraguay vers l'Argentine ont quasiment quadruplé.¹¹⁶ Bien que l'Argentine ne propose plus d'incitations commerciales sur les importations de soja du Paraguay depuis 2008¹¹⁷ et malgré les tensions récentes entre l'Argentine et l'Europe, il est peu probable que cette tendance se soit totalement inversée étant donné les très hauts niveaux de production de biodiesel à base de soja en Argentine. Le Paraguay peut continuer d'exporter vers l'Argentine ou choisir de développer son propre secteur spécialisé dans les agrocarburants à destination de l'UE.

En 2008, le biodiesel représentait environ 80 % des agrocarburants utilisés dans l'UE, dont un cinquième environ était produit à base d'huile de soja.¹¹⁸ Avec la quasi-totalité du biodiesel argentin importé dans l'UE,¹¹⁹ il apparaît clairement que les objectifs chiffrés d'incorporation d'agrocarburants dans les carburants traditionnels en UE ont joué un rôle important dans l'extension des plantations de soja au Paraguay et dans d'autres pays d'Amérique du Sud.

EMBARGO EN VIGUEUR JUSQU'AU LUNDI 17 SEPTEMBRE 2012,

3. IL EST TEMPS DE METTRE UN TERME AUX OBJECTIFS D'INCORPORATION

Au vu de l'impact manifeste de la politique européenne sur les agrocarburants en matière d'accès à la nourriture, aux terres et aux ressources naturelles dans les pays en développement, il est impératif de prendre des mesures dès maintenant.

Les inquiétudes concernant la durabilité des agrocarburants fabriqués à partir de cultures alimentaires sont souvent balayées en affirmant qu'il sera bientôt possible de les remplacer par des agrocarburants sophistiqués à base de résidus d'arbres, d'herbe, d'algues et d'autres sources.¹²⁰ Il n'est pourtant pas prévu que ces technologies soient commercialisées dans un avenir proche : selon l'International Energy Association, les agrocarburants traditionnels devraient encore prévaloir jusqu'en 2050.¹²¹ Les investissements nécessaires à la construction d'une raffinerie d'agrocarburants sophistiqués pourraient être dix fois supérieurs à ceux requis pour construire une raffinerie d'agrocarburants de première génération de capacité similaire.¹²² D'après les prévisions de la Commission européenne, la part des agrocarburants de première génération dans les énergies renouvelables consacrés au transport ne devrait pratiquement pas évoluer dans la prochaine décennie, passant de 90 % actuellement à 88 % en 2020.¹²³

Certains agrocarburants sophistiqués tels que ceux produits à partir de déchets ou qui ne requièrent pas de terres peuvent présenter de réels avantages en termes de coût, d'énergie et d'émission de carbone et méritent d'être explorés.¹²⁴ Mais étant donné que de nombreux agrocarburants sophistiqués mobilisent également des terres, la plupart des risques associés aux agrocarburants de première génération s'y appliquent aussi : les monocultures à grande échelle pourraient menacer la biodiversité, le droit à l'accès à la nourriture et les droits fonciers, et faire concurrence à la production alimentaire en matière d'accès aux terres, à l'eau et aux intrants.

Bien que l'accroissement de la production d'agrocarburants, boosté par les objectifs d'incorporation, s'accompagne dans l'ensemble d'effets négatifs, toutes les productions d'agrocarburants ne sont pas néfastes. Selon une étude d'Oxfam, la production d'agrocarburants peut même bénéficier aux populations pauvres si elle est réalisée correctement.¹²⁵ La solution implique notamment de définir de meilleurs critères de durabilité visant à garantir plus souvent de bonnes pratiques en matière de production d'agrocarburants. Les critères de durabilité de l'UE doivent être affinés pour tenir compte de toutes les émissions de gaz à effet de serre associées à la production d'agrocarburants, et pour commencer à corriger les effets dévastateurs des agrocarburants sur la sécurité alimentaire, l'accès aux terres et à l'eau, et les moyens de subsistance des personnes vivant dans les pays en développement.

Mais même améliorés, la plupart des programmes de durabilité couvrent seulement une part de la production en s'appuyant sur la relative responsabilité de certains investisseurs, mais laissent le champ libre aux investisseurs irresponsables.¹²⁶ Et quelle que soit leur efficacité dans la pratique, les critères de durabilité n'ont pas vocation à résoudre tous les problèmes associés à la production d'agrocarburants. Ils visent plutôt à améliorer les pratiques commerciales et excluent les problèmes externes aux activités de l'entreprise, comme l'impact de la production d'agrocarburants sur le prix des denrées alimentaires, par exemple, ou le glissement d'activités agricoles sur des terres à forte biodiversité ou utilisées pour l'agriculture à petite échelle.¹²⁷ Une partie de la solution est entre les mains des États, et nombre d'entre eux devraient en faire bien davantage pour mettre un terme à l'accaparement de terres et pour s'assurer que les investisseurs agissent dans l'intérêt des populations locales. Toutefois, même les pays qui prennent avec sérieux la protection et la promotion des droits fonciers et des droits d'accès à la nourriture n'ont aucune chance face à la demande croissante en agrocarburants, boostée par les objectifs d'incorporation.

Les objectifs de l'UE pour 2020 en matière d'énergie renouvelable dans le secteur des transports et les objectifs d'incorporation mis en place par 27 États européens gavent une industrie qui croît trop et trop rapidement, de façon inéquitable et non viable. Aucun programme de durabilité ne fait le poids face aux fortes incitations à produire plus d'agrocarburants aux dépens des droits des populations et de l'environnement.

Les agrocarburants sophistiqués, les critères de durabilité et les critiques adressées à la gouvernance des pays en développement sont autant d'arguments biaisés utilisés pour ne pas reconnaître que les États de l'UE ont en leur pouvoir de faire une différence pour les vies de millions de personnes souffrant de la faim en traitant le problème à sa source. L'heure de la lutte a sonné : il est temps de mettre un terme aux objectifs d'incorporation.

RECOMMANDATIONS

- Les États de l'UE doivent mettre un terme aux objectifs chiffrés d'incorporation d'agrocarburants dans les carburants traditionnels au niveau national.
- La Commission européenne, le Parlement européen et les États de l'UE doivent réviser la directive de l'UE sur les énergies renouvelables adoptée en 2009, afin de :
 - supprimer l'objectif contraignant de 10 % d'énergies renouvelables dans les transports d'ici 2020;
 - tenir compte de l'intégralité des émissions de gaz à effet de serre des agrocarburants en intégrant dans le calcul des gaz à effet de serre les émissions découlant du changement d'affectation des sols indirect;
 - introduire des critères de durabilité sociale pour la production d'agrocarburants, couvrant la sécurité alimentaire, l'accès aux terres et à l'eau, les droits humains et le principe de

consentement préalable libre et éclairé pour toutes les communautés affectées par les transactions foncières.

- La stratégie de l'UE en matière d'énergies renouvelables après 2020 doit tenir compte des impacts néfastes de la politique actuelle relative aux agrocarburants sur la sécurité alimentaire et l'accès aux terres dans les pays en développement. Tandis que des objectifs généraux ambitieux concernant les énergies renouvelables sont une composante essentielle de la promotion des énergies renouvelables durables, 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 subventions et objectifs d'incorporation d'agrocarburants.

EMBARGO EN VIGUEUR JUSQU'AU LUNDI 17 SEPTEMBRE 2012,

ANNEXE

En 2008, lorsque les agrocarburants représentaient 3,5 % du carburant destiné aux transports dans l'UE, une étude mandatée par la Commission européenne avait estimé qu'une superficie de 7 millions d'hectares était nécessaire pour produire les cultures requises pour répondre à cette demande. Sur la base des données très peu fiables disponibles, près de la moitié de ces terres se trouvaient en dehors de l'UE. Si la totalité de ces terres avaient été consacrées à la production de blé et de maïs, elles auraient pu nourrir 127 millions de personnes pendant une année complète.

Ce calcul a été formulé d'après les tableaux ci-dessous. Il se base sur le nombre d'hectares utilisés sur l'année 2008 pour produire des agrocarburants à destination des marchés de l'UE dans différents pays, d'après ECOFYS (voir le **Tableau 1**). On part du principe que du maïs blanc peut être exploité sur des terres utilisées pour cultiver des palmiers à huile et de la canne à sucre, et qu'il est possible de produire du blé sur des terres utilisées pour cultiver du soja, du colza, du maïs jaune et de la betterave sucrière. D'après les hypothèses d'ECOFYS et les données de la FAO, la quantité totale de maïs et de blé cultivables sur ces terres a été calculée comme suit :

- Le poids (kg) de blé et de maïs cultivable sur les terres utilisées pour produire des agrocarburants a été calculé séparément pour chaque pays producteur, ainsi qu'à l'échelle de l'UE (**Tableau 2**, kg/ha) d'après les rendements moyens de chaque pays producteur en 2008 (**Tableau 2**, kg/ha), et d'après les estimations ECOFYS concernant la superficie utilisée dans chacun de ces pays pour produire des agrocarburants à destination de l'UE en 2008 (**Tableau 2**, ha d'agrocarburants).
- Le pouvoir calorifique issu du blé et du maïs récoltés en 2008 (**Tableau 2**, kcal/kg) a été calculé en divisant l'apport calorifique par habitant en 2008 (par culture, par pays) par le poids (kg) par habitant en 2008 (par culture, par pays) afin de tenir compte du fait que l'énergie contenue dans une culture ne se transforme pas totalement en pouvoir calorifique après transformation.
- La quantité de kcal susceptible d'être produite sur des terres destinées aux agrocarburants (**Tableau 2**, kcal/ha d'agrocarburants) a été calculée en comparant la quantité de blé et de maïs susceptible d'être produite sur des terres destinées aux agrocarburants en 2008 (**Tableau 2**, kg/ha) au nombre de calories par kg du blé et du maïs en 2008 (**Tableau 2**, kcal/kg).
- Le nombre de personnes qui pourraient être nourries avec les cultures de blé et de maïs produites sur des terres réservées aux agrocarburants (**Tableau 2**, personnes/an) a été calculé en partant du principe que chaque individu a besoin de 1 800 kcal par jour, soit l'apport calorifique minimum moyen recommandé par la FAO.¹²⁸

Tableau 1 : superficie utilisée pour produire des agrocarburants à destination de l'UE en 2008

Agrocarburants kg/ha en 2008	Argentine	Bolivie	Brésil	Éthiopie	Guatemala	USA	Indonésie	Malaisie	Pakistan	Pérou	Ukraine	UE	TOTAL
Canne à sucre		11	91	0.1	3				16	2.5			123.6
Huile de palme			0.2				190	98					288.2
Maïs						0.3							0.3
Colza											366	3171	3537
Blé												360	360
Betterave à sucre											0.3	131	131.3
Soja	542	1.2	782			1270							2595.2
TOTAL													7035.6

Source : ECOFYS, 2012

Tableau 2 : quantité de nourriture pouvant être produite sur des terres destinées aux agrocarburants pour l'UE en 2008

Blé, 2008	kg/Ha	kcal/tête/jour	kg/tête/an	kcal/kg	Ha d'agrocarburants	kg par Ha d'agrocarburants	kcal/Ha d'agrocarburants	Personnes/an
Argentine	1,963	694	94	2695	542000	1063819172	2866766324035	4363419
Bolivie	1,293	398	53.8	2700	1200	1551733	4189968066	6377
Brésil	2,550	386	53.7	2624	782000	1993838812	5231135013458	7962154
Ukraine	3,670	870	111.9	2838	366300	1344252868	3814722951715	5806275
USA	3,017	614	83	2700	1270300	3833087060	10349796879178	15753115
UE	5,674	775	103.6	2730	3662000	20777536164	56732099830034	86350228
MOYENNE	3,028			2714				
TOTAL BLÉ					6623800			120241569

Maïs, 2008	kg/Ha	kcal/tête/jour	kg/tête/an	kcal/kg	Ha d'agrocarburants	kg par Ha d'agrocarburants	kcal/Ha d'agrocarburants	Personnes/an
Bolivie	2,312	275	36.9	2720	11000	25432264	69180582629	105298
Brésil	4,080	214	25	3124	91200	372091805	1162563634917	1769503
Éthiopie	2,137	412	43.6	3449	100	213673	736976854	1122
Guatemala	2,276	800	85.1	3431	3000	6827037	23425320846	35655
Indonésie	4,078	255	37.7	2469	190000	774744190	1912713938574	2911285
Malaisie	5,219	65	8.1	2929	98000	511477778	1498124726302	2280251
Pakistan	3,415	73	8.2	3249	16000	54646384	177567427034	270270
Pérou	2,967	182	19.2	3460	2500	7418253	25666380915	39066
MOYENNE	3,310			3,104				
TOTAL MAÏS					411800			7412449

QUANTITÉ TOTALE								127654018
------------------------	--	--	--	--	--	--	--	------------------

Source : FAOSTAT et ECOFYS, 2012

NOTES

Dernier accès aux ressources Web : août 2012 (sauf mention contraire)

- ¹ Journal officiel de l'Union européenne (2003), « DIRECTIVE 2003/30/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou autres carburants renouvelables dans les transports », 8 mai 2003, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:123:0042:0042:FR:PDF>
- ² Eur-Lex (2009), « Directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) », <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009L0028:FR:NOT>. Outre la directive sur les énergies renouvelables, un autre texte de loi promouvant l'utilisation des agrocarburants a été adopté : la directive sur la qualité des carburants. L'Art. 7A de la directive sur la qualité des carburants contraint les fournisseurs de carburant à réduire de 6 % d'ici 2020 les émissions liées à la production des carburants destinés aux transports. On pensait alors que l'utilisation de davantage d'agrocarburants constituerait pour les fournisseurs un moyen clé d'atteindre cet objectif. Les mêmes critères de durabilité pour les agrocarburants que ceux convenus pour la directive sur les énergies renouvelables s'appliquent.
- ³ A. Vecchiet (2011), « 2011 European Biofuels Blending Obligations », Esse Community, <http://esse-community.eu/articles/1261/>. Ces objectifs d'incorporation exprimés soit en pourcentage de la teneur énergétique, soit en pourcentage du volume.
- ⁴ Commission européenne (2012), « Énergies renouvelables : un acteur de premier plan sur le marché européen de l'énergie », communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, 6 juin, http://ec.europa.eu/energy/renewables/doc/communication/2012/comm_fr.pdf, p. 5.
- ⁵ EurObserv'ER (2011), « Baromètre biocarburants », http://www.eurobserv-er.org/pdf/biofuels_2011.pdf ; Ecofys (2008), « Biofuels Baseline », Ecofys, [http://www.ecofys.com/files/files/ecofys_2011_biofuels_baseline\(2008\).pdf](http://www.ecofys.com/files/files/ecofys_2011_biofuels_baseline(2008).pdf)
- ⁶ Commission européenne (2011), « Biofuels - Sustainability schemes », http://ec.europa.eu/energy/renewables/biofuels/sustainability_schemes_en.htm. Les programmes reconnus par la Commission européenne offrent un accès à la totalité du marché de l'UE. Les États membres peuvent certifier le respect des critères de durabilité pour leur propre marché. La Commission peut également déléguer la surveillance à des pays tiers par le biais d'accords bilatéraux ou multilatéraux. Les États-Unis plaident actuellement en faveur d'un tel accord bilatéral avec l'UE pour leur production de soja. Voir American Soybean Association (non daté), « EU Renewable Energy Directive », http://www.soygrowers.com/issues/eu_renewable_energy_directive.htm
- ⁷ L. German et L. Schoneveld, G (2011), « Social sustainability of EU-approved voluntary schemes for biofuels: Implications for rural livelihoods », CIFOR, <http://www.cifor.org/nc/online-library/browse/view-publication/publication/3551.htm>. Voir également : Searchinger (2009), « Government Policies and Drivers of World Biofuels, Sustainability Criteria, Certification Proposals and their Limitations », dans R.W. Howarth et S. Bringezu (eds.) (2009), « *Biofuels: Environmental Consequences and Interactions with Changing Land Use: Proceedings of the Scientific Committee on Problems of the Environment SCOPE International Biofuels Project Rapid Assessment* », 22-25 septembre 2008, Gummertsbach, Allemagne, <http://cip.cornell.edu/biofuels> ; et Birdlife International et al (2009), « Biofuels: handle with care: An analysis of EU biofuel policy with recommendations for action », http://www.transportenvironment.org/sites/default/files/media/2009%2011_biofuels_handle_with_care.pdf
- ⁸ Birdlife International et al (2011), « Driving to Destruction: The impacts of Europe's biofuel plans on carbon emissions and land », <http://www.greenpeace.org/eu-unit/Global/eu-unit/reports-briefings/2011%20pubs/1/driving-to-destruction-08-11-10.pdf>, et C. Bowyer (2010), « Anticipated Indirect Land Use Change Associated with Expanded Use of Biofuels and Bioliquids in the EU – An Analysis of the National Renewable Energy Action Plans », IEEP, http://www.ieep.eu/assets/731/Anticipated_Indirect_Land_Use_Change_Associated_with_Expanded_Use_of_Biofuels_and_Bioliquids_in_the_EU_-_An_Analysis_of_the_National_Renewable_Energy_Action_Plans.pdf.
- ⁹ Les études sur le CASI mandatées par la Commission européenne sont maintenant accessibles au public : voir http://ec.europa.eu/energy/renewables/studies/land_use_change_en.htm. Voir aussi Transport & Environment (2012), « Biofuels: dealing with indirect land use change (ILUC) », <http://www.transportenvironment.org/publications/biofuelsand-land-use-change-review-independent-studies>.
- ¹⁰ L'article 17.7 de la directive de 2009 sur les énergies renouvelables stipule :
- « La Commission présente tous les deux ans au Parlement européen et au Conseil un rapport relatif à l'incidence de l'augmentation de la demande en biocarburants sur la viabilité sociale dans la Communauté et les pays tiers et à l'incidence de la politique communautaire en matière de biocarburants sur la disponibilité des denrées alimentaires à un prix abordable, en particulier pour les personnes vivant dans les pays en développement, et à d'autres questions générales liées au développement. Les rapports traitent du respect des droits d'usage des sols. (...) La Commission propose, s'il y a lieu, des mesures correctives, en particulier s'il y a des éléments attestant que la production des biocarburants a un impact important sur le prix des denrées alimentaires. »
- Le cahier des charges pour le rapport que doit publier la Commission en 2012 est disponible ici : http://ec.europa.eu/dgs/energy/tenders/doc/2011/s098_159745_tenders_specifications.pdf.
- ¹¹ Eur-Lex (2009), « Directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) », <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009L0028:fr:NOT>
- ¹² Commission européenne (2012), « Énergies renouvelables : un acteur de premier plan sur le marché européen de

- l'énergie », communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, 6 juin, http://ec.europa.eu/energy/renewables/doc/communication/2012/comm_fr.pdf.
- ¹³ A. Jung et al (2010), « Biofuels - At What Cost? Government support for ethanol and biodiesel in the European Union - 2010 Update », GSI, IISD, FiFo Institute of Public Economics, University of Cologne, http://www.iisd.org/gsi/sites/default/files/bf_eunion_2010update.pdf. Pour plus d'informations sur les calculs, voir : C. Charles et P. Wooders (2011), « Subsidies to Liquid Transport Fuels: A comparative review of estimates », GSI, IISD, http://www.iisd.org/gsi/sites/default/files/liquid_fuel_subsidies.pdf.
- ¹⁴ G. Georgiopoulos et H. Papachristou (2012), « Trade unionists, communists and pensioners angry at punishing spending cuts in Greece marched through central Athens on Wednesday as lawmakers set to work on legislation needed to secure payment of a second bailout for the debt-laden country », *Reuters*, <http://www.reuters.com/article/2012/02/22/us-greece-idUSTRE8120HI20120222>
- ¹⁵ S. Cour des Comptes (2012), « L'UE remet en question la durabilité des biocarburants dans un rapport », *EurActiv*, <http://www.euractiv.com/fr/climat-environnement/lue-remet-en-question-la-durabil-news-512081>
- ¹⁶ I. Gerasimchuk et al (2012), « State of Play on Biofuel Subsidies: Are policies ready to shift? », The International Institute for Sustainable Development, <http://www.circleofblue.org/waternews/wp-content/uploads/2012/06/Biofuel-State-of-Play-final-1206.pdf>
- ¹⁷ M. Kojima (2010), « Liquid Biofuels: Background Brief for the World Bank Group Energy Sector Strategy », Banque mondiale, http://siteresources.worldbank.org/EXTESC/Resources/Biofuel_brief_Web_version.pdf
- ¹⁸ A. Rauch et M. Thöne (2011), « Biofuels —At What Cost? Mandating ethanol and biodiesel consumption in Germany », FiFo Institute for the Global Studies Initiative (GSI) de l'Institut international du développement durable (IISD), Genève, <http://www.globalsubsidies.org/research/biofuel-subsidies-germany>. Calculs par tête basés sur les prévisions de la population de 15 ans et plus en 2020, d'après une référence fixée en 2007 pour l'Allemagne et en 2010 pour le Royaume-Uni : 54 millions au Royaume-Uni et 71 millions en Allemagne. Voir M. Mamolo et S. Scherbov (2011), « Population Projections for Forty-Four European Countries: The Ongoing Population Ageing », Vienna Institute of Demography of the Austrian Academy of Sciences, http://www.oew.ac.at/vid/download/edrp_2_09.pdf, et Office for National Statistics (2011), « National Population Projections, 2010-based projections », <http://www.ons.gov.uk/ons/publications/re-reference-tables.html?edition=tcn%3A77-229866>.
- ¹⁹ Pour plus de détails sur l'augmentation des coûts d'infrastructure associée aux proportions supérieures d'agrocultures dans le carburant destiné aux transports, voir : GAO (2011), « Challenges to the Transportation, Sale, and Use of Intermediate Ethanol Blends », 3 juin, <http://www.gao.gov/products/GAO-11-513>. Pour en savoir plus sur les enseignements tirés au Brésil concernant les investissements infrastructurels associés à l'utilisation de proportions élevées d'agrocultures, voir : J. R. Moreira (2006), « Bioenergy and Agriculture: Promises And Challenges, Brazil's Experience With Bioenergy », International Food Policy Research Institute, http://www.ifpri.org/Sites/Default/Files/Publications/Focus14_08.Pdf. Pour un débat sur les différentes options, voir : S. Porder et al (2009), « Toward an integrated assessment of biofuel technologies », dans R.W. Howarth et S. Bringezu (eds.) (2009), *op cit*.
- ²⁰ Ecofys (2008), *op cit*.
- ²¹ R. Edwards et al (2008), « Biofuels In The European Context: Facts And Uncertainties », Commission européenne, http://ec.europa.eu/dgs/irc/downloads/irc_biofuels_report.pdf
- ²² Ecofys (2008), *op cit*. ; B. Markley (2012a), « Paraguay: Oilseeds and Products Annual », USDA Foreign Agricultural Service, 21 mars, http://gain.fas.usda.gov/Recent%20GAIN%20Publications/Oilseeds%20and%20Products%20Annual_Buenos%20Aires_Paraguay_3-21-2012.pdf ; et S. Cour des Comptes (2012), « L'UE remet en question la durabilité des biocarburants dans un rapport », *EurActiv*, <http://www.euractiv.com/fr/climat-environnement/lue-remet-en-question-la-durabil-news-512081>.
- ²³ ICTSD (2008), « Biofuel Production, Trade and Sustainable Development », <http://ictsd.org/downloads/2012/02/biofuel-production-trade-and-sustainable-development.pdf>
- ²⁴ L. van Wey (2009), « Social and distributional impacts of biofuel production », dans R.W. Howarth et S. Bringezu (eds.) (2009), *op cit*. Une récente analyse documentaire portant sur 1 476 documents consacrés aux impacts sociaux des agrocultures n'en a trouvé que 15 contenant des preuves empiriques ; correspondance de J. Tomei (2012) avec l'auteur, University College London.
- ²⁵ K. Obidzinski et al (2012), « Environmental and social impacts of oil palm plantations and their implications for biofuel production in Indonesia », *Ecology and Society* 17(1): 25, <http://dx.doi.org/10.5751/ES-04775-170125>
- ²⁶ S. Bringezu et al (2009), « Vers la production et l'utilisation durables des ressources : Évaluation des biocarburants », PNUE, http://www.unep.org/pdf/Assessing_Biofuels_French.pdf.
- ²⁷ K. Obidzinski et al (2012), « Environmental and social impacts of oil palm plantations and their implications for biofuel production in Indonesia », *Ecology and Society* 17(1): 25, <http://dx.doi.org/10.5751/ES-04775-170125>
- ²⁸ M. Colchester (2011), « Palm oil and indigenous peoples in South East Asia », International Land Coalition, http://www.forestpeoples.org/sites/fpp/files/publication/2010/08/palmoilindigenouspeoplesoutheastasiafinalmceng_0.pdf.
- ²⁹ B. Tiominar (2011), « Plantations and Poverty: Notes from a village deep in oil palm territory », *Down to Earth*, <http://www.downtoearth-indonesia.org/sites/downtoearth-indonesia.org/files/Plantations%20and%20poverty-eng.pdf>.
- ³⁰ Alors que le biodiesel à base d'huile de colza produit dans l'Union européenne était la forme la plus répandue d'agrocultures en 2009, les importations de biodiesel à base d'huile de palme et de soja ont explosé en 2011 suite aux récoltes médiocres de colza. Voir : M. Hogan et I. Sekularac (2011), « Analysis: EU biodiesel plants fear » <http://www.reuters.com/article/2011/11/15/us-biodiesel-europe-analysis-idUSTRE7AE0GJ20111115>

- ⁵⁰ Voir FEWS NET (2012), « Haiti Price Bulletin », http://v4.fews.net/docs/Publications/Haiti_2012_06_EN.pdf ; et USAID (2010), « USAID Office of Food for Peace Haiti Market Analysis », http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PNADX774.pdf.
- ⁵¹ L'analyse s'arrête en juin 2008 car l'impact des ouragans d'août-septembre 2008 et du séisme de janvier 2010 sur les marchés alimentaires en Haïti fausse la transmission des prix des marchés internationaux. Voir également : FEWS NET (2008), « Haiti Food Security UpdateL No. 35/Coverage period: August 26–September 30, 2008 », http://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/4C227C5C352D1FEAC12574F2003AF5A2-Full_Report.pdf ; et USAID (2010), « Emergency Market Mapping and Analysis: The Market for Beans in Sud-est Department of Haiti », emma-toolkit.org/wp-content/uploads/2011/06/EMMA-Haiti-2010-Beans-Market-Sud-Est.pdf. À cause des rigidités à la baisse (les prix de vente montent bien plus rapidement qu'ils ne descendent), les prix de vente dans le pays restent souvent élevés même lorsque les cours de référence internationaux commencent à baisser. Toutefois, les prix haïtiens ont suivi d'assez près les prix internationaux : une diminution de 33 % des prix internationaux de l'huile de palme et de 40 % pour l'huile de soja entre septembre et décembre 2008 a ainsi entraîné une diminution de 28 % du prix de l'huile de cuisson à Port-au-Prince. Voir : USAID (2010), « USAID Office of Food for Peace Haiti Market Analysis », http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PNADX774.pdf.
- ⁵² A. Casson (1999), « The Hesitant Boom: Indonesia's Oil Palm Sub-Sector in an Era of Economic Crisis and Political Change », Center for International Forestry Research, http://www.cifor.org/publications/pdf_files/casson.pdf
- ⁵³ D. Sheil et al (2009), « The impacts and opportunities of oil palm in Southeast Asia », CIFOR Occasional Paper, http://www.cifor.org/publications/pdf_files/OccPapers/OP-51.pdf ; A. Zainal et al (2012), « Dealing with Commodity Price Volatility in East Asia », University of Indonesia Faculty of Economics, http://www.aseansec.org/documents/ASEAN+3RG/2012/final%20report%20dealing%20with%20commodity%20price%20volatility_UI_edit.pdf ; A. Rifin (2009), « Price Linkage between International Price of Crude Palm Oil (CPO) and Cooking Oil Price in Indonesia », document de présentation à l'International Association of Agricultural Economists Conference, Pékin, Chine, 16–22 août 2009, http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/50828/2/Price%20Linkage_Revision.pdf.
- ⁵⁴ S. Keats et al (2010), « Food price transmission: rising international cereals price and domestic markets », ODI Project Briefings 48, octobre 2010, <http://www.odi.org.uk/resources/details.asp?id=5079&title=food-price-transmission>.
- ⁵⁵ La modélisation ne tient pas compte des impacts locaux car ils sont diffus et fortement localisés, et par conséquent difficiles à quantifier. Les modèles ont tendance à privilégier les données facilement disponibles, même si elles ne reflètent la situation que de manière partielle et donnent donc des résultats qui ne représentent pas fidèlement les véritables impacts.
- ⁵⁶ X. Andrade et al (2009), « Empowering women through access and control over the land, Forum Mulher Report ». Maputo : Forum Mulher.
- ⁵⁷ OCDE et FAO (2012), « OECD-FAO Agricultural Outlook 2012 », http://www.oecd-ilibrary.org/agriculture-and-food/oecd-fao-agricultural-outlook-2012_agr_outlook-2012-en.
- ⁵⁸ La nature imprévisible des récentes flambées des prix et la volatilité des prix qui a suivi, ont aggravé les carences chroniques de la petite agriculture et l'impuissance de nombreux petits agriculteurs ; même si les prix sur les marchés internationaux sont montés en flèche, cela n'a pas bénéficié aux millions de personnes pauvres vivant de l'agriculture.
- ⁵⁹ N. Hossain et D. Green (2011), « Vivre en pleine flambée des prix : comment la crise des prix des denrées alimentaires de 2011 affecte-t-elle les personnes pauvres ? », <http://www.oxfam.org/fr/policy/vivre-en-pleine-flambée-des-prix>. Voir également : J. Compton (2010), « Impact of the global food crisis on the poor: what is the evidence? », ODI, <http://www.odi.org.uk/resources/docs/6371.pdf> ; Food Security Portal (2011), « How Do Rising Food Prices Affect Men and Women Differently? », 8 décembre, <http://www.foodsecurityportal.org/how-do-rising-food-prices-affect-men-and-women-differently> ; N. Kumar et A. Quisumbing (2011), « Gendered Impacts of the 2007–08 Food Price Crisis: Evidence Using Panel Data from Rural Ethiopia », IFPRI Discussion Paper 01093, <http://www.ifpri.org/sites/default/files/publications/ifpridp01093.pdf> ; A. Quisumbing et al (2011), « Do Shocks Affect Men's and Women's Assets Differently? A Review of Literature and New Evidence from Bangladesh and Uganda », IFPRI Discussion Paper 01113, <http://www.ifpri.org/sites/default/files/publications/ifpridp01113.pdf> ; et Z.E. Horn (2009), « No Cushion to Fall Back On: The global economic crisis and informal workers », Inclusive Cities Study, WIEGO, <http://wiego.org/sites/wiego.org/files/publications/files/Horn-Global-Economic-Crisis-1.pdf>.
- ⁶⁰ N. Hossain et D. Green (2011), *op cit.* ; et J. Compton (2010), *op cit.*
- ⁶¹ M. Cohen et al (2008), « Impact of Climate Change and Bioenergy on Nutrition », IFPRI, <http://www.ifpri.org/sites/default/files/publications/cohenetal2008climate.pdf>
- ⁶² C. Durham (2012), « Can biofuels policy work for food security? An analytical paper for discussion », DEFRA, <http://www.defra.gov.uk/publications/2012/06/27/pb13786-biofuels-food-security/>
- ⁶³ L'une des principales considérations sous-jacentes au travail de fond réalisé par l'IFPRI sur l'impact potentiel du développement des agrocarburants est la reconnaissance du fait qu'une production accrue pourrait faire peser une plus grande pression sur les ressources naturelles fragiles dont dépendent les paysans pauvres, avec le risque de dégrader encore davantage les terres et de mettre à mal les ressources limitées en eau, voir IFPRI (2008), « Biofuels and food security », <http://www.ifpri.org/publication/biofuels-and-food-security>.
- ⁶⁴ R. Bernabe (2010), « Private Sector Agricultural Land Investments: Impacts on Small Men and Women Farmers and on Food Security », document non publié mandaté par Oxfam GB aux Philippines ; M. Cecilia de los Reyes et E. Santoalla (eds.) (2010), « Private Sector Investments in Land for Food and Biofuels: Investing in Rural Development or Aggravating Hunger and Poverty? », document non publié d'Oxfam GB aux Philippines.
- ⁶⁵ Ecofys (2008), *op cit.*
- ⁶⁶ Ce calcul se base sur le nombre d'hectares utilisés sur l'année 2008 pour produire des agrocarburants à destination des marchés de l'UE dans différents pays, d'après ECOFYS. On part du principe que du maïs blanc peut être exploité sur des terres utilisées pour cultiver des palmiers à huile et de la canne à sucre, et qu'il est possible de

produire du blé sur des terres utilisées pour cultiver du soja, du colza, du maïs jaune et de la betterave sucrière. Selon les données de la FAO, le poids (kg) de blé et de maïs cultivable sur les terres utilisées pour produire des agrocarburants a été calculé séparément pour chaque pays producteur, ainsi qu'à l'échelle de l'UE, d'après les rendements moyens en 2008. En partant du principe que chaque individu a besoin de 1 800 kcal par jour, les apports calorifiques par kg en 2008 ont été calculés séparément pour chaque pays producteur (ainsi qu'à l'échelle de l'UE) pour le blé ou le maïs blanc, selon les cas. Pour plus d'informations, voir l'[Annexe](#).

- ⁶⁷ W. Anseeuw et al (2011), « Land Rights and the Rush for Land: Findings of the Global Commercial Pressures on Land Research Project », International Land Coalition, <http://www.landcoalition.org/cpl/CPL-synthesis-report/>
- ⁶⁸ J. Behrman et al (2011), « The Gender Implications of Large-Scale Land Deals », IFPRI Discussion Paper 01056, <http://www.ifpri.org/sites/default/files/publications/ifpridp01056.pdf>
- ⁶⁹ K. Deininger et D. Byerlee (2011), « Rising Global Interest in Farmland: Can it yield sustainable and equitable benefits? », Banque mondiale, http://siteresources.worldbank.org/INTARD/Resources/ESW_Sept7_final_final.pdf
- ⁷⁰ W. Anseeuw et al (2012), « Transnational Land Deals for Agriculture in the Global South: Analytical Report based on the Land Matrix Database », The Land Matrix Partnership, <http://landportal.info/landmatrix/media/img/analytical-report.pdf>
- ⁷¹ Selon la Déclaration de Tirana de l'ILL (2011), l'accapement des terres désigne des « acquisitions et des concessions, qui présentent une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :
- (i) qui sont contraires aux droits humains et en particulier aux droits des femmes à un traitement équitable ;
 - (ii) qui ne reposent pas sur le consentement préalable, libre et éclairé des usagers affectés ;
 - (iii) qui ne reposent pas sur une évaluation minutieuse, ou ne tiennent pas compte des impacts sociaux, économiques et environnementaux (y compris sur les aspects du genre) ;
 - (iv) qui ne font pas l'objet de procédures transparentes définissant des engagements clairs et contraignants en ce qui concerne les activités, l'emploi et le partage des bénéfices ; et
 - (v) qui ne reposent pas sur une planification démocratique efficace, une supervision indépendante et une participation significative. »
- Voir : http://www.landcoalition.org/sites/default/files/aom11/Tirana_Declaration_ILC_2011_FR.pdf
- ⁷² K. Deininger et D. Byerlee (2011), *op cit.*
- ⁷³ L. Cotula (2008), « Fuelling Exclusion? The biofuels boom and poor people's access to land », IIED, <http://pubs.iied.org/pdfs/12551IIED.pdf>
- ⁷⁴ Voir M. Caminiti (2007), « Feasibility Study of Biofuel Production in Ghana: Assessing Competitiveness and Structure of the Industry's Value Chain », Elliott School of International Affairs of The George Washington University, <http://elliott.gwu.edu/assets/docs/acad/ids/capstone/ghana07.pdf>
- ⁷⁵ Voir par exemple : AFP (2008), « Ghana to produce ethanol for export to Sweden », 4 mai, reproduit par Energy Daily, http://www.energy-daily.com/reports/Ghana_to_produce_ethanol_for_export_to_Sweden_999.html ; et Innovative Technology Systems, Inc. (2011), « ITS contracts with Ghanaian biodiesel facility to export biodiesel to EU », 1er janvier, <http://3c-its.com/press-releases/its-contracts-with-ghanaian-biodiesel-facility-to-export-biodiesel-to-eu/>
- ⁷⁶ G. C. Schoneveld et al (2011), « Land-based investments for rural development? A grounded analysis of the local impacts of biofuel feedstock plantations in Ghana », *Ecology and Society* 16(4) : 10, <http://dx.doi.org/10.5751/ES-04424-160410>
- ⁷⁷ N. Kumar et A. Quisumbing (2010), « Policy reform towards gender equality in Ethiopia: little by little the egg begins to walk », IFPRI, <http://siteresources.worldbank.org/EXTARD/Resources/336681-1236436879081/5893311-1271205116054/QuisumbingKumar.pdf>
- ⁷⁸ FAO (2002), « Le régime foncier et le développement rural », Études sur les régimes fonciers 3, <http://www.fao.org/docrep/005/Y4307F/Y4307F00.HTM>. Voir également : D. A. Ali (2011), « Environmental and Gender Impacts of Land Tenure Regularization in Africa: Pilot evidence from Rwanda », Banque mondiale, Document de travail de recherche sur les politiques 5765, http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/IW3P/IB/2011/08/18/000158349_20110818104704/Rend ered/PDF/WPS5765.pdf
- ⁷⁹ T. Shimizu (2006), « Assessing the access to forest resources for improving livelihoods in West and Central Asia countries », LSP, Document de travail n° 33, FAO, <ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/009/ah237e/ah237e00.pdf>. Voir également : P. M. Stromberg (2010), « Impacts of Liquid Biofuels on Ecosystem Services and Biodiversity », UNU-IAS, Rapport sur les politiques, http://www.ias.unu.edu/resource_centre/Biofuels%20e-ver2.pdf
- ⁸⁰ FAO (2008), « Prix élevés des aliments et sécurité alimentaire : les ménages pauvres sont les plus durement touchés », *L'état de l'insécurité alimentaire dans le monde 2008*, <ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/011/i0291f/i0291f03.pdf>
- ⁸¹ S. Feeny (2010), « The Impact of the Global Economic Crisis on the Pacific Region », Oxfam Australie et Oxfam Nouvelle-Zélande, <http://www.oxfam.org.nz/report/the-impact-of-the-global-economic-crisis-on-the-pacific-region>
- ⁸² ActionAid et Oxfam (2010), « The Impacts of the Global Economic Crisis on Migration Patterns in Viet Nam: Findings from rapid assessments in five provinces and cities, Marc–August 2009 », <http://policy-practice.oxfam.org.uk/publications/the-impacts-of-the-global-economic-crisis-on-migration-patterns-in-vietnam-find-112523>
- ⁸³ K. Deininger et D. Byerlee (2011), *op cit.*, p. 99
- ⁸⁴ E. Wickeri et A. Kalhan (2010), « Land Rights Issues in International Human Rights Law », IHRB, http://www.ihrb.org/pdf/Land_Rights_Issues_in_International_HRL.pdf
- ⁸⁵ J. Behrman et al (2011), *op cit.*
- ⁸⁶ *Ibid.*
- ⁸⁷ I. Nhamumbo et A. Salomão (2010), « Biofuels, land access and rural livelihoods in Mozambique », IIED.

- <http://pubs.iied.org/12563IIED.html>. Cela reflète un problème systémique entourant la participation des femmes dans les prises de décisions. Par exemple, des recherches concernant la prise de décision au sein des communautés du Cap-Oriental, en Afrique du Sud, ont permis de constater que les femmes n'avaient pas suffisamment de temps pour assister aux réunions à cause de leurs tâches domestiques. Et même lorsqu'elles en auraient le temps, elles ne sont souvent pas averties des réunions, ou ne peuvent pas s'y rendre par manque de moyens de transport. Les choses changent : les femmes sont maintenant invitées à assister aux réunions dans de nombreuses communautés, mais leur niveau de participation dans les prises de décisions reste limité. Voir également : S. B. Mayeza (2006), « Women and decision-making in sustainable land use and natural resource management in rural Kwazulu-Natal: case studies of Ekuthuleni and Platt state », thèse du département de géographie et d'études environnementales à l'université de KwaZulu-Natal, Pietermaritzburg, http://researchspace.ukzn.ac.za/xmlui/bitstream/handle/10413/2342/Mayeza_Seraphina_Banjani_2006.pdf
- ⁸⁸ J. White et B. White (2010), « Agro-Fuels, Enclosure and Incorporation: Gendered Politics of Oil Palm Expansion in a Dayak Hibun Community in West Kalimantan », Document de travail, Rotterdam : International Institute of Social Studies.
- ⁸⁹ Pour une analyse détaillée de la manière dont les risques environnementaux et socio-économiques potentiels associés à la production à grande échelle d'agrocarburants liquides dans les pays en développement peut affecter différemment les hommes et les femmes, voir : A. Rossi et Y. Lambrou (2008), « Gender and Equity Issues in Liquid Biofuel production: Minimizing the Risks to Maximize the Opportunities », <ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/010/ai503e/ai503e00.pdf>
- ⁹⁰ La consommation d'éthanol au sein de l'UE devrait doubler pour atteindre 9 milliards de litres par an d'ici 2020, et le Brésil devrait couvrir le plus gros des besoins en importation de l'UE (1,4 milliards de litres), et fournir la majorité des matières premières pour la production d'agrocarburants. Voir : C. Valdes (2011), « Brazil's Ethanol Industry: Looking Forward », USDA, <http://www.ers.usda.gov/media/126865/bio02.pdf>
- ⁹¹ S. Hanson (2007), « Brazil's Ethanol Diplomacy », Document d'analyse du *Council on Foreign Relations*, 9 juillet, www.cfr.org/brazil/brazils-ethanol-diplomacy/p13721
- ⁹² S. Schlesinger (à paraître en 2012), « Cooperação e Investimentos Internacionais do Brasil - a internacionalização do etanol e do biodiesel », FASE/Oxfam, p. 26 (traduction anglaise en cours à l'heure où nous écrivons ces lignes).
- ⁹³ A. Dufey (2008), « Impacts of sugarcane bioethanol towards the Millenium Development Goals », dans P. Zuurbier et J. van de Vooren (2008), « *Sugarcane Ethanol: Contributions to climate change mitigation and the environment* », Wageningen Academic Publishers, http://www.wageningenacademic.com/_clientFiles/download/sugarcane-e.pdf. Voir également : S. Varghese (2007), « Biofuels and Global Water Challenges », IATP, http://www.iatp.org/files/451_2_100547.pdf
- ⁹⁴ *ibid.*
- ⁹⁵ S. Schlesinger (à paraître en 2012), *op cit.*
- ⁹⁶ W. Overbeek (2010), « The Expansion of Tree Monocultures in Mozambique. Impacts on Local Peasant Communities in the Province of Niassa », World Rainforest Movement, www.wrm.org.uv/countries/Mozambique/book.pdf. Voir également : L. German et al (2011), « Contemporary processes of large-scale land acquisition by investors: Case studies from sub-Saharan Africa », CIFOR Occasional Paper, http://www.cifor.org/publications/pdf_files/OccPapers/OP-68.pdf
- ⁹⁷ C. Nellemann et al (eds.), « The Environmental Food Crisis: The Environment's Role in Averting Future Food Crises », Évaluation rapide du PNUE, PNUE, <http://www.grida.no/publications/rr/food-crisis/>
- ⁹⁸ Dans une bonne partie de l'Afrique et de l'Asie, les droits à l'eau sont intrinsèquement liés à la terre, de sorte que les acquisitions foncières pour la production d'agrocarburants ont un impact direct sur l'accès aux ressources en eau. Voir : R. Meinzen-Dick et L. Nkonya (2007), « Understanding Legal Pluralism in Water and Land Rights: Lessons from Africa and Asia », dans B. van Koppen et al (eds.), *Community-based Water Law and Water Resource Management Reform in Developing Countries*, CAB International, http://www.iwmi.cgiar.org/publications/CABI_Publications/CA_CABI_Series/Community_Law/protected/Ch%202.pdf. Voir également : C. Smaller et H. Mann (2009), « A thirst for Distant Lands: Foreign investment in agricultural land and water », IISD, <http://www.iisd.org/publications/pub.aspx?id=1122> ; et GRAIN (2012), « Squeezing Africa dry: behind every land grab is a water grab », 11 juin, <http://www.grain.org/article/entries/4516-squeezing-africa-dry-behind-every-land-grab-is-a-water-grab>.
- ⁹⁹ M. J. Cohen et al (2008), « Impact of Climate Change and Bioenergy on Nutrition », IFPRI et FAO, <http://www.fao.org/docrep/010/ai799e/ai799e00.htm>
- ¹⁰⁰ K. Tay (2012), « Guatemala Biofuels Annual: A big splash of Ethanol and a drop of Biodiesel », USDA Foreign Agricultural Service, 27 juin, http://gain.fas.usda.gov/Recent%20GAIN%20Publications/Biofuels%20Annual_Guatemala%20City_Guatemala_6-27-2012.pdf
- ¹⁰¹ L. Assunção (2007), « Prospects for a biofuels industry in Guatemala: Main findings and results of the mission undertaken by the UNCTAD Biofuels Initiative », CNUCED, http://unctad.org/en/docs/ditcted200711_en.pdf
- ¹⁰² Communication personnelle, Julia Tomei
- ¹⁰³ D'après des entretiens d'Oxfam au Guatemala.
- ¹⁰⁴ S. Varghese (2007), *op cit.*
- ¹⁰⁵ R. W. Howarth et al (2009), « Executive Summary: Rapid assessment on biofuels and the environment overview and key findings », dans R. W. Howarth et S. Bringezu (eds.) (2009), *op cit.*
- ¹⁰⁶ C. de Fraitre et G. Berdes (2009), « Chapter 8: Biofuels and Water », dans R.W. Howarth et S. Bringezu (eds.) (2009), *op cit.* http://cip.cornell.edu/DPubS/Repository/1.0/Disseminate?view=body&id=pdf_1&handle=scope/1245782008. Voir également : L. German et al (2011), *op cit.*

- ¹⁰⁷ CTA (2010), « EU, Brazil, Mozambique to sign bioenergy pact », CAT, Weblog du bureau de Bruxelles, Newsletter 233, http://brussels.cta.int/index.php?option=com_k2&id=4622&view=item
- ¹⁰⁸ M. Silva Emanuelli et al (eds.) (2009), « Red Sugar, Green Deserts », FIAN International, http://independent.academia.edu/ErickaGuity/Papers/1203052/A_case_of_violation_of_the_right_to_food_community_of_Triunfo_de_la_Cruz_Honduras
- ¹⁰⁹ C. de Fraiture et G. Berdes (2009), « Chapter 8: Biofuels and Water », dans R.W. Howarth et S. Bringezu (eds.) (2009), *op cit.*, http://cip.cornell.edu/DPubS/Repository/1.0/Disseminate?view=body&id=pdf_1&handle=scope/1245782008
- ¹¹⁰ G. Fischer et al (2009), « Biofuels and Food Security: Implications of an accelerated biofuels production », résumé de l'étude de l'OFID préparé par l'IIASA, http://www.iiasa.ac.at/Research/LUC/Homepage-News-Highlights/OFID_IIASAPam_38_bio.pdf
- ¹¹¹ C. de Fraiture et G. Berdes (2009), « Chapter 8: Biofuels and Water », dans R.W. Howarth et S. Bringezu (eds.) (2009), *op cit.*, http://cip.cornell.edu/DPubS/Repository/1.0/Disseminate?view=body&id=pdf_1&handle=scope/1245782008
- ¹¹² B. Markley (2012a), *op cit.* ; voir également : <http://www.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2009/03125.pdf>
- ¹¹³ *Ibid.*
- ¹¹⁴ ABC (2012), « Interés en producir biodiésel y etanol », 7 juin, <http://www.abc.com.py/edicion-impresa/politica/interes-en-producir-biodiesel-y-etanol-411103.html> (espagnol) ; ABC (2012), « El Poder Ejecutivo comunicó apoyo a tres inversiones industriales », 4 juillet, <http://www.abc.com.py/edicion-impresa/economia/el-poder-ejecutivo-comunico-apoyo-a-tres-inversiones-industriales-422071.html> (espagnol) et Nanduti (2012), « Franco garantiza apoyo a futuras multinacionales instaladas en Villeta », 3 juillet, <http://www.nanduti.com.py/v1/noticias-mas.php?id=55324&cat=Economia> (espagnol).
- ¹¹⁵ K. Joseph (2011), « Argentina: Biofuels Annual 2011 », USDA Foreign Agricultural Service, 7 août, [gain.fas.usda.gov/Recent GAIN Publications/Biofuels Annual Buenos Aires Argentina 7-8-2011.pdf](http://gain.fas.usda.gov/Recent%20GAIN%20Publications/Biofuels%20Annual%20Buenos%20Aires%20Argentina%207-8-2011.pdf)
- ¹¹⁶ Dutch Soy Coalition (2009), « Soy in Paraguay », http://commodityplatform.org/wp/wp-content/uploads/2009/06/factsheet_paraguay_final_120609.pdf
- ¹¹⁷ Service de recherches économiques du ministère de l'Agriculture des États-Unis (2012), « USDA Soybean Baseline, 2010-19 », 27 mai, <http://www.ers.usda.gov/topics/crops/soybeans-oil-crops/market-outlook/usda-soybean-baseline.-2010-19.aspx>
- ¹¹⁸ Voir : EurObserv'ER (2011), *op cit.* ; et Ecofys (2008), *op cit.*
- ¹¹⁹ Voir : K. Joseph (2010), « Argentina: Biofuels Annual », USDA Foreign Agricultural Service, 7 juin, [http://gain.fas.usda.gov/Recent%20GAIN%20Publications/Biofuels%20Annual Buenos Aires Argentina 7-8-2010.pdf](http://gain.fas.usda.gov/Recent%20GAIN%20Publications/Biofuels%20Annual%20Buenos%20Aires%20Argentina%207-8-2010.pdf) ; K. Joseph (2011), *op cit.* ; et B. Markley (2012b), « Argentina: Oilseeds and Products Annual », USDA Foreign Agricultural Service, 30 mars, [http://gain.fas.usda.gov/Recent%20GAIN%20Publications/Oilseeds%20and%20Products%20Annual Buenos Aires Argentina 4-3-2012.pdf](http://gain.fas.usda.gov/Recent%20GAIN%20Publications/Oilseeds%20and%20Products%20Annual%20Buenos%20Aires%20Argentina%204-3-2012.pdf)
- ¹²⁰ Voir par exemple : W. Nichols (2012), « Europe needs targets to compete on advanced biofuels, says BP chief », *Business Green*, 18 juillet, <http://www.businessgreen.com/bg/news/2192349/europe-needs-targets-to-compete-on-advanced-biofuels-says-bp-chief> ; et Advanced Biofuels USA (2012), « Truly Sustainable Renewable Future », 17 avril, <http://advancedbiofuelsusa.info/truly-sustainable-renewable-future>
- ¹²¹ IEA (2010), World Energy Outlook 2010, <http://www.worldenergyoutlook.org/publications/weo-2010/>
- ¹²² A. Zezza (2011), « Le politiche per la promozione dell'energia rinnovabile: Stato di applicazione della direttiva europea sui biocarburanti », Istituto Nazionale di Economia Agraria, p. 93, www.inea.it/public/pdf_articoli/1733.pdf (italien)
- ¹²³ Commission européenne (2012), « Énergie renouvelable : un acteur de premier plan sur le marché européen de l'énergie », http://ec.europa.eu/energy/renewables/communication_2012_fr.htm, voir également le Document de Travail des Services annexé, SWD/2012/164, p. 5
- ¹²⁴ Voir par exemple : I. Lübbecke et J. Anderson (2012), « Smart Use of Residues: Exploring the factors affecting the sustainable extraction rate of agricultural residues for advanced biofuels », Document d'information WWF, http://awsassets.panda.org/downloads/wwf_smart_use_finale_version.pdf
- ¹²⁵ S. Thornhill (2011), « The Impact of Biofuels on Food Security: An analysis for the Southern African Development Community », document non publié mandaté par Oxfam et IFPRI. Voir S. Thornhill (à paraître), « *The Impact of Biofuels on Food Security: From a Global to Household Analysis* », thèse de doctorat, Department of Food Business and Development, University College, Cork, Irlande.
- ¹²⁶ Voir par exemple R.M.T. Andrade, et A. Miccolis (2011), « Policies and institutional and legal frameworks in the expansion of Brazilian biofuels », CIFOR, <http://www.cifor.org/online-library/browse/view-publication/publication/3509.html>. Pour plus d'informations sur les effets pervers d'une couverture limitée des critères de durabilité, voir : M. Thoma (2012), « U.S. Ethanol Policies Set to Reach Their Illogical Conclusion », blog *Economist's View*, 23 juillet, <http://economistsview.typepad.com/economistsview/2012/07/us-ethanol-policies-set-to-reach-their-illogical-conclusion.html>
- ¹²⁷ R. Doombosch et R. Steenblik (2007), « Biofuels: is the cure worse than the disease? », OCDE/FAO, <http://www.cfr.org/economics/oecd-biofuels-cure-worse-than-disease/p14293>. Voir également : P.M. Stromberg (2010), *op cit.*
- ¹²⁸ Pour plus d'informations, voir le portail de la FAO sur la faim : <http://www.fao.org/hunger/fr/>

© 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

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

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 978-1-78077-156-4 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)
Oxfam Australie (www.oxfam.org.au)
Oxfam-en-Belgique (www.oxfamsol.be)
Oxfam Canada (www.oxfam.ca)
Oxfam France (www.oxfamfrance.org)
Oxfam Allemagne (www.oxfam.de)
Oxfam Grande-Bretagne (www.oxfam.org.uk)
Oxfam Hong Kong (www.oxfam.org.hk)
Oxfam India (www.oxfamindia.org)
Intermon Oxfam (Espagne) (www.intermonoxfam.org)
Oxfam Irlande (www.oxfamireland.org)
Oxfam Italie (www.oxfamitalia.org)
Oxfam Japon (www.oxfam.jp)
Oxfam Mexique (www.oxfammexico.org)
Oxfam Nouvelle-Zélande (www.oxfam.org.nz)
Oxfam Novib (Pays-Bas) (www.oxfamnovib.nl)
Oxfam Québec (www.oxfam.qc.ca)