

## Carburants verts, carburants du développement ?

*Pour une meilleure cohérence des politiques en Afrique de l'Ouest*

### Idées clés :

- ▶ **Mettre en cohérence les politiques énergétiques, alimentaires et de développement ;**
- ▶ **Promouvoir des partenariats « gagnant-gagnant »** entre les entreprises de biocarburants, les gouvernements, les producteurs agricoles et les consommateurs et les acteurs locaux ;
- ▶ **Accompagner l'adoption d'un code de bonne conduite** pour un label « **Carburant Vert – Carburant du Développement** ».

Cette note aborde les opportunités, les défis et les risques liés au développement des biocarburants dans les pays du Sahel et d'Afrique de l'Ouest où les problèmes de sécurité alimentaire et de pouvoir d'achat se posent avec acuité. Après un rappel des faits et des débats autour des carburants verts, la note présente les politiques et stratégies nationales et régionales au regard des enjeux alimentaires et fonciers. Un code de bonne conduite définissant le cahier des charges d'un label « **Carburant Vert - Carburant du Développement** » pourrait concilier les ambitions commerciales, énergétiques et alimentaires ouest-africaines tout en permettant à la région de trouver sa place dans le nouveau marché mondial de l'énergie.

## Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest/OCDE

Le Seine Saint-Germain, 4 Boulevard des Iles  
92130 Issy-les-Moulineaux

Adresse postale :

2 rue André Pascal  
75775 Paris cedex 16

Tél : +33 (0)1 45 24 89 87

Fax : +33 (0)1 45 24 90 31

[www.westafricaclub.org](http://www.westafricaclub.org)



## Table des matières

I.	LE BOOM DES BIOCARBURANTS : FAITS ET DEBATS .....	3
1.1.	Le marché mondial.....	3
1.2.	Les incitations politiques.....	4
1.3.	Le Débat : Pour et Contre .....	5
II.	LES BIOCARBURANTS EN AFRIQUE DE L'OUEST : OPPORTUNITES, DEFIS ET RISQUES .....	7
2.1.	Les investissements du secteur privé .....	7
2.2.	Les politiques et stratégies en matière de biocarburants .....	10
2.3.	Un challenge difficile.....	11
III.	LES PERSPECTIVES .....	13
3.1.	L'Afrique de l'Ouest et le business mondial de l'or vert .....	13
3.2.	Vers un label « carburant vert – carburant du développement » ? .....	14

## I. Le boom des biocarburants : faits et débats

### 1.1. Le marché mondial

Face à la flambée des cours du pétrole et au nom de la protection de l'environnement, les pays développés et émergents mettent en œuvre des politiques incitatives à la production de biocarburants. Pour l'heure, l'essentiel de la production repose sur des technologies dites de première génération<sup>1</sup> utilisant des produits agricoles alimentaires pour fabriquer des carburants « verts ».

Il s'agit principalement :

- ▶ De **l'éthanol**, utilisé dans les moteurs à essence, produit à partir de plantes amylacées (contenant de l'amidon : principalement le maïs et dans une moindre mesure le blé) et sucrières (principalement la canne à sucre, marginalement la betterave). L'éthanol est essentiellement produit et consommé aux États-Unis et au Brésil.
- ▶ Des **Esters Méthyliques d'Huiles Végétales (EMHV)** utilisés dans les moteurs diesel, communément appelés « **biodiesels** ». La production utilise des huiles végétales (colza, tournesol, soja, palme, etc.). L'usage des biodiesels est aujourd'hui une spécificité européenne.

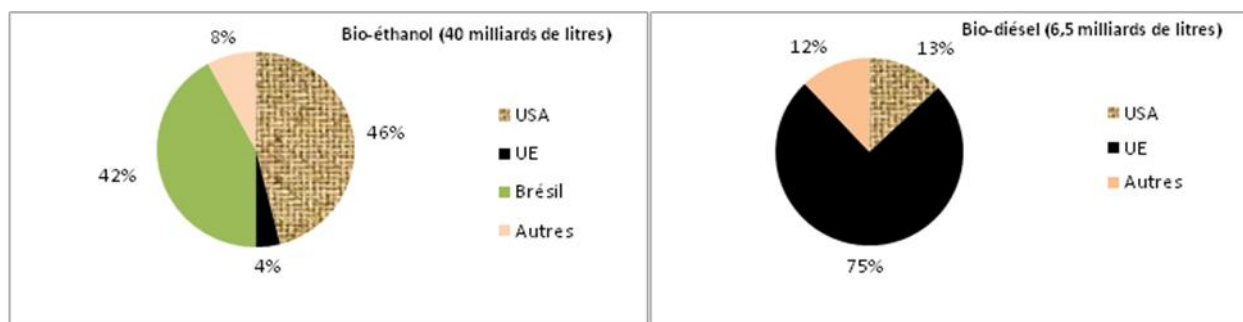


Figure 1. Production mondiale de biocarburants en 2006 (Source : Naylor *et al.*, 2007 ; World Bank, 2008)

Le Brésil a ouvert la voie dès le milieu des années 70, d'abord avec un certain succès, puis avec plus de difficultés du fait de la baisse des cours du pétrole dans les années 90. La hausse continue de l'or noir enclenchée depuis quelques années a enclenché un véritable boom, au niveau mondial cette fois.

Tableau 1. Production mondiale de biocarburants en 2007

	Production 2007 (Million litres)	
	Éthanol	Biodiesel
USA	26 500	1 688
Canada	1 000	97
Union Européenne	2 253	6 109
Brésil	19 000	227
Chine	1 840	114
Inde	400	45
Indonésie	0	409
Malaisie	0	330
Autres	1 017	1 186
<b>Total Monde</b>	<b>52 009</b>	<b>10 204</b>

Source : OCDE/TAD (2008)

<sup>1</sup> D'intenses travaux de recherche sont en cours pour élaborer les biocarburants de deuxième génération à partir de déchets agricoles et ligneux, d'arbres à croissance rapide ou encore de micro algues, graisses animales, etc.

En 2007, la production mondiale de biocarburants était de 62 213 milliards de litres (tableau 1). Les États-Unis, l'UE et le Brésil sont les trois principaux producteurs (figure 1). La production mondiale d'éthanol est passée de 17,5 milliards de litres en 2000 à 52 milliards de litres en 2007, soit une augmentation de 200 %. La production de biodiesel est, quant à elle, passée de près de 0,8 milliard de litres en 2000 à 10,2 milliards de litres en 2007. L'OCDE et la FAO estiment que ces volumes pourraient être multipliés par 1,6 pour l'éthanol et par 2 pour le biodiesel entre 2008 et 2017.

Pour le bioéthanol, le Brésil est le principal exportateur suivi de la Chine : respectivement 3,4 milliards et 1 milliard de litres en 2006. Malgré une production intérieure importante et en forte croissance les États-Unis sont les plus gros importateurs avec 2,75 milliards de litres en 2006.

Pour le biodiesel, l'UE est le premier marché d'importation avec 1,12 milliard de litres en 2007. Les principaux exportateurs sont les États-Unis, l'Indonésie et la Malaisie ; respectivement 0,45, 0,45 et 0,35 milliard de litres en 2007.

## **1.2. Les incitations politiques**

Les principaux pays consommateurs ont des objectifs ambitieux. La Chine espère consommer 6,3 milliards de litres de bioéthanol en 2012, contre 3,8 milliards en 2006. Les États-Unis espèrent passer à 29 milliards de litres en 2012 contre 18,5 en 2006 ; l'objectif étant d'atteindre 10 % de biocarburant dans la consommation totale de carburant d'ici 2020. L'objectif de l'Union européenne est d'atteindre un taux d'incorporation en biocarburant de 5,75 % en 2010 et de 10 % d'ici 2020. Le Brésil, quant à lui, s'est fixé un objectif de 5 % d'incorporation du biodiesel d'ici 2013. De même, il ambitionne d'exporter environ 20 % de sa production de bioéthanol d'ici 2011.

La production bénéficie d'un environnement particulièrement incitatif (encadré 1) par le biais de nombreuses réglementations et législations. Celles-ci concernent surtout : les réductions de taxes, les garanties de prêt et les subventions directes. Le gouvernement américain soutient plus de 200 mesures d'un coût total estimé entre 5,7 à 7,3 milliards de dollars par an. Ce soutien représente de 0,38 à 0,49 \$ US par litre de biocarburant. Les producteurs de ce pays bénéficient également de mesures de protection notamment de tarifs élevés imposés sur les importations.

### **Encadré 1. Le boom de l'éthanol aux États-Unis**

Entre 2001 et 2007, la capacité de production d'éthanol des États-Unis a augmenté de 220 % ; de 1,9 milliard à 6,1 milliards de gallons. L'essentiel de cette croissance a été rendu possible par des réglementations et des lois du gouvernement qui supporte activement l'industrie de l'éthanol par la création d'une demande obligatoire d'éthanol et des opportunités d'investissements financiers attrayantes dans les capacités de production d'éthanol. Le marché mûrit sous l'effet d'un nombre croissant d'IPO (offre publique initiale), de M&A (fusions-acquisitions), du développement de grands investissements et de la R&D (Recherche et Développement). Les États-Unis sont devenus le plus grand producteur d'éthanol dans le monde. Le développement futur de cette filière devra tenir compte des enjeux spécifiques du marché. Les problèmes d'adéquations entre la répartition géographique de la production et celle de la consommation, de manque d'infrastructures de distribution et de transport d'éthanol, de types de propriété et de la capacité limitée de production de maïs, auront un impact déterminant.

Source : <http://www.ethanolstatistics.com>

### 1.3. Le Débat : Pour et Contre

Les biocarburants menacent-ils l'alimentation humaine et animale ? Expliquent-ils la hausse des cours mondiaux des produits alimentaires ?

Les analyses divergent.

« La hausse des prix des produits alimentaires s'explique en partie par la forte croissance de la production des biocarburants et par la spéculation internationale qui entoure le marché de produits agricoles. »

La production d'un litre de bioéthanol requiert : 14,3 kg de canne à sucre, 2,5 kg de maïs, 2,9 kg de blé, 16,7 kg de sorgho ou 5,6 kg de manioc.

La part de la production mondiale de céréales consacrée à cet usage est encore marginale. Elle est cependant en très forte croissance. L'incidence sur les cours mondiaux, au moins de certains produits, est indiscutable. Elle est sans doute – aussi en très grande partie - liée au développement de la spéculation internationale. Entre février 2005 et février 2008, le nombre de contrats sur le maïs est passé de 660 millions, à près d'un milliard et demi. L'effet « domino » sur le prix de l'alimentation du bétail et sur les cours d'autres céréales est incontestable. (encadré 3)

En 2007/08, les États-Unis ont utilisé près de 80 millions de tonnes de maïs pour la fabrication de bioéthanol, soit respectivement 32 millions de plus qu'en 2006/07 et 60 millions de plus qu'en 2000. Dans ce pays, le prix du maïs a augmenté de 60 % entre 2005 et 2007. Le rapport sur les *Perspectives agricoles de l'OCDE/FAO 2008-2017* table sur une augmentation des prix de 40 à 60 % d'ici 2017.

Les États-Unis étant le premier exportateur mondial de maïs (60 % des exportations totales), on est en droit de s'interroger sur les conséquences futures – directes et indirectes - sur le marché mondial ; même si pour l'heure les exportations américaines n'ont pas diminué.

### COUNTERTHINK: FUEL VS. FOOD



D'autres analyses suggèrent au contraire que la hausse des cours mondiaux traduit une mutation structurelle de l'économie mondiale. Ils soulignent que les biocarburants peuvent être une chance pour le monde agricole.

#### Encadré 2. Les biocarburants ne menacent pas la sécurité alimentaire : Arguments d'un expert

« Face à un diagnostic erroné, on met en place des mesures inadaptées », s'insurge Bernard Bachelier, directeur de la Fondation pour l'agriculture et la ruralité dans le monde (Farm), dans le cadre d'une présentation organisée par les producteurs de biocarburants. La croissance démographique et économique (avec les changements d'habitudes alimentaires qui l'accompagnent), les nouvelles stratégies agricoles, les accidents climatiques, le plafonnement de la production, la baisse des investissements dans l'agriculture sont, selon Bernard Bachelier, les raisons fondamentales de cette hausse.

La preuve, les prix du riz ont été multiplié par trois tandis que pas un litre d'éthanol n'est tiré de cette céréale. Les exportations américaines de maïs sont restées stables tandis que la consommation interne de maïs pour l'éthanol a progressé. Autrement dit, l'augmentation de la production américaine de maïs pour éthanol n'est en rien responsable de la hausse des cours mondiaux. « De 1961 à 1999, les rendements céréaliers ont augmenté de 2,5 % par an dans les pays en développement. Depuis le début des années 1990, la progression est tombée à 1,1 % par an », ajoute Bernard Bachelier. Les biocarburants pourraient même permettre d'améliorer les revenus des agriculteurs.

Source : Le Figaro, 29 mai 2008

### **Encadré 3. Prix élevés des produits alimentaires aux États-Unis**

Ce qui se dit dans la rue est que les prix futurs du maïs ont augmenté à cause de la hausse de la demande pour la production de l'éthanol de maïs. (...) Le coût du maïs pour la livraison de juillet 2007 était de 3,72 dollars US le boisseau. Cela représente environ une augmentation de 60 % sur le prix moyen d'un boisseau de maïs de 1988 à 2006. Mais l'augmentation nette du prix alimentaire est inférieure à 60 %. Une fois transformé en éthanol, un boisseau de 56 livres de maïs permet encore de disposer d'environ 16 livres de grain pouvant être distillés, transformés en gluten alimentaire, en huile, compensant en partie la perte de produit utilisé pour la production d'éthanol. L'impact inflationniste des prix élevés du maïs est également atténué par le pourcentage du maïs utilisé dans chaque produit alimentaire. Plus le pourcentage de maïs utilisé dans les ingrédients est fort, plus le prix final à payer par le consommateur sera élevé. Les prix finaux à la consommation seront également déterminés par la demande en exportation, l'efficacité de la production (incluant l'utilisation des engrais, herbicides et insecticides), l'utilisation croissante des terres marginales à faible rendement pour la production, le temps de maturation du maïs, la demande du consommateur et l'avarice (ou la crainte) des spéculateurs du marché à terme.

**Les prix de maïs n'évoluent pas dans un environnement isolé.** Au fur et à mesure que le prix du maïs augmente, il y a une pression correspondante à la hausse sur le prix payé pour les autres grains comme le riz et le blé. Les mauvaises conditions de production en Europe, aux États-Unis et en Australie, ajoutées aux faibles stocks de blé, et l'augmentation de la production de biocarburants, se sont combinées pour pousser les prix internationaux de blé à des niveaux jamais observés depuis 10 ans. Nous pouvons nous attendre à ce que le prix du pain, des pâtes, et des céréales augmente en 2007.

### **❖ Les biocarburants et la question du foncier agricole**

Les débats portent également sur un possible détournement des terres agricoles destinées à la production vivrière à des fins de production de carburants verts.

Entre 2004 et 2007, 18 millions d'hectares supplémentaires ont été mis en culture dans le monde dont 4,4 millions (24 %) dédiées aux biocarburants. Les superficies utilisées à travers le monde pour la production de biocarburants sont estimées à 8,4 millions d'hectares en 2007, soit 1,3 % des superficies totales consacrées aux céréales, oléagineux et coton. D'autres estimations indiquent que si les objectifs mondiaux sont maintenus (passer de 38,7 milliards de litres en 2005 à 141,2 milliards de litres en 2030) le besoin en terre serait de 42,2 millions d'hectares, soit 3 % des superficies totales cultivées.

Certains experts avancent que les mesures incitatives à la production de biocarburants conduiront inévitablement à de nouveaux modes d'allocation des terres et de leur utilisation :

- ▶ Accroissement de la demande en terres cultivables ;
- ▶ Augmentation de la valeur marchande des terres ;
- ▶ Réallocation des titres de propriété foncière vers ceux ayant de gros capitaux d'investissement comme les compagnies, les producteurs riches, etc. ;
- ▶ Difficultés d'accès et d'utilisation des terres de pâture.

La Chine fait déjà face à ce type de problème. L'Amérique latine et l'Afrique disposent encore de réserves de terres agricoles considérables. A l'intérieur de ces continents, les problèmes se posent de façon différenciée selon les spécificités nationales et locales.

## ❖ *Les nouveaux enjeux liés à la nouvelle économie mondiale de l'énergie*

Au-delà des divergences, toutes les opinions et les analyses se rejoignent sur un point essentiel : l'interdépendance des enjeux (énergie, environnement, alimentation) et des échelles (locale, nationale, régionale, internationale). La nouvelle économie mondiale de l'énergie se développe à très grande vitesse. Elle réserve sans doute de bonnes et de mauvaises surprises.

*Comment faire en sorte que tous les impacts positifs ne soient pas cantonnés dans les pays développés et émergents et les conséquences négatives dans les zones en développement d'Asie, d'Amérique latine et d'Afrique ?* Ni le continent américain, ni l'Union européenne, ni Chine et l'Inde, ne peuvent ignorer l'impact global de leurs politiques énergétiques. Plus que jamais, la question de **cohérence des politiques** doit être mise au cœur de la réflexion et de l'action.

## II. Les biocarburants en Afrique de l'Ouest : opportunités, défis et risques

Même si pour le moment la part de la production ouest-africaine est insignifiante sur le marché mondial et difficilement quantifiable, les pays de la région semblent résolus à bénéficier de la manne d'un marché aussi nouveau que prometteur.

### 2.1. *Les investissements du secteur privé*

Dans la quasi-totalité des pays d'Afrique de l'Ouest, d'importants programmes de production de biocarburants sont négociés avec des sociétés multinationales<sup>2</sup>. Parce qu'elle dispose d'importantes superficies de terres agricoles non exploitées<sup>3</sup>, parce qu'on peut y produire des matières premières végétales à haut potentiel, la région est convoitée.

---

<sup>2</sup> Voir notamment le site [www.africa-environment.org](http://www.africa-environment.org)

<sup>3</sup> L'Afrique de l'Ouest dispose d'un réservoir important de terres cultivables. Aujourd'hui, près des deux tiers ne sont pas mis en valeur, dont notamment 9 millions d'hectares irrigables. Cependant, les potentiels sont très variables d'un endroit à l'autre.

## Quelques exemples d'investissements privés en Afrique de l'Ouest

- ▶ **Burkina Faso** : les sociétés françaises Agro Énergie Développement (AgroEd) et DAGRIS sont présentes dans le secteur de la production de biocarburants. AgroEd a signé un accord avec le gouvernement burkinabè portant sur 200 000 ha de *Jatropha curcas*. AgroEd est également présent au Bénin, en Guinée au Sénégal et au Togo.
- ▶ **Côte d'Ivoire** : la 21st Century Energy, une société américaine ambitionne de produire 3,5 milliards de litres d'éthanol par an pour le marché africain et international, à base de maïs, canne à sucre, sorgho doux, graine de coton, résidus de noix de cajou. L'investissement est de 130 millions US \$ ; il devrait susciter la création de 10 000 emplois. D'autres sociétés étrangères comme la Green Oil (filiale de la société pétrolière canadienne Independence Oil and Gas) ou Jatrocil sont également présentes.
- ▶ **Guinée** : AgroEd a signé un accord avec les autorités en décembre 2007 pour un montant de 150 millions d'euros. De même, la société espagnole International Ingermas a également s'est engagée à hauteur de 150 millions d'euros pour l'aménagement de 100 000 ha de *Jatropha curcas*.
- ▶ **Ghana** : la société brésilienne Constran S. A. en partenariat avec la Northern Sugar Resources Ltd du Ghana ambitionne l'exploitation de 30 000 ha de canne de sucre pour la production d'éthanol essentiellement destiné au marché suédois. Les prévisions de production sont de 75 000 m<sup>3</sup> en 2010 et 150 000 m<sup>3</sup> en 3<sup>e</sup> année du projet. La société suédoise Svensk Etanol kemi AB (Sekab) s'est engagée pour l'achat de la totalité de la production. Le montant de l'investissement est de 306 millions US \$ dont 206 millions de prêt de la Banque d'État brésilienne de développement (BNDES) à Northern Sugar Resources Ltd.
- ▶ **Mali** : l'accord entre les autorités et AgroEd porte dans un premier temps sur l'exploitation de 30 000 ha dans la zone de l'Office du Niger.
- ▶ **Nigeria** : Viscount Energy, une société chinoise a conclu un protocole d'accord avec le gouvernement de l'Etat d'Ebonyi pour l'établissement d'une usine d'éthanol à base de canne à sucre et de manioc (80 millions US \$).



Ce dynamisme des opérateurs privés internationaux dans la région, cette injection d'importants capitaux, sont porteurs d'opportunités, de création de richesses et d'emplois, mais aussi de risques. *Comment saisir les premières en se prémunissant des secondes ?*

**Encadré 4. *Jatropha curcas* L.**

*ou « l'or vert du désert »*

Également appelé pourghère, pignon d'Inde ou médiciner, cet arbuste (de la famille des [Euphorbiaceae](#)) d'origine brésilienne et dont la durée de vie peut atteindre quarante ans, a un rendement en huile qui peut être trois à quatre fois supérieur à celui du colza ou du soja. S'il est adapté à une variété relativement large d'environnement (de 0 à 1 000 mètres d'altitude, sous une pluviométrie pouvant aller jusqu'à 1 200 mm/an), il est particulièrement adapté aux zones arides. Très sobre (il peut survivre plusieurs mois sans apport d'eau), il ne nécessite ni engrais, ni entretien particulier. Dans ces zones, il ne peut entrer en compétition avec les cultures alimentaires. Il est traditionnellement utilisé dans les systèmes de production agricole comme haie vive défensive pour la protection des cultures et notamment des jardins maraîchers. C'est une plante très peu ou pas du tout attaquée par les animaux – D'ailleurs elle appelée « Wanbe Bang ma » en langue vernaculaire mooré du Burkina Faso, ce qui signifie « Manges moi et tu me connaîtras » - Ou « bagani » en Bambara, ce qui veut dire poison.



Les pays de l'Afrique de l'Ouest sont ainsi placés devant un quadruple défi :

- ▶ Veiller à éviter la concurrence avec l'agriculture à vocation alimentaire et préserver le capital naturel ;
- ▶ Faire naître des filières tournées en priorité vers le marché ouest-africain pour desserrer « l'étau du pétrole » ;
- ▶ Se prémunir contre une exploitation purement rentière de leurs ressources. En d'autres termes, négocier des accords « gagnant – gagnant » avec les multinationales, de manière tripartite impliquant les secteurs public et le privé ainsi que les organisations représentatives des communautés locales – ce qui permettrait de tirer le meilleur profit des retombées économiques et sociales de la production de carburants verts : veiller à retirer des revenus suffisants, à susciter la création du plus grand nombre d'emplois locaux, à favoriser le développement de distilleries coopératives et/ou les investisseurs locaux<sup>4</sup> ;
- ▶ Se positionner sur un marché mondial très concurrentiel. Les investisseurs iront naturellement là où les conditions seront les meilleures, où les contraintes (réglementaires, environnementales, voire éthiques) seront les plus faibles.

<sup>4</sup> Aux États-Unis, la propriété des distilleries est passée rapidement des mains des coopératives (qui détenaient 100 % de la capacité de production en 1999) à celles des compagnies pétrolières qui en détiennent désormais 90 %.

## 2.2. Les politiques et stratégies en matière de biocarburants

Quatre pays - le Ghana, le Nigeria, le Mali et le Sénégal - se sont dotés de stratégies nationales (tableau 2). Ces politiques définissent des objectifs de production (320 000 hectares de *Jatropha curcas* au Sénégal en 2012, un million d'hectares au Ghana à moyen terme, 25 millions de litres d'éthanol par an au Mali entre 2008 et 2023), des mesures fiscales incitatives, parfois des systèmes de garantie des prix aux producteurs et mettent en place des structures parapubliques de régulation.

Dans certain cas, la volonté d'une répartition équitable de la production sur le territoire national est affichée (Côte d'Ivoire, Sénégal). La dimension « développement » est également mise en avant par les ONG internationales qui, de plus en plus, investissent le secteur. Internationale Earth Rights Institute (ERI) met en œuvre un projet sous-régional d'un total de 700 000 ha de *Jatropha curcas* dont 400 000 ha en Côte d'Ivoire et 100 000 ha au Burkina Faso, au Mali et au Niger. Dans ce programme, les producteurs ont l'obligation d'intégrer les productions alimentaires dans le système.

**Tableau 2. Exemples de politiques nationales de développement des biocarburants**

Pays	Produit ciblé	Substrats	Objectifs et incitation
<b>Sénégal</b>	Biodiesel	<i>Jatropha curcas</i>	<p><b>Objectifs quantifiés période 2007 – 2012 :</b></p> <p>(a). 1 190 millions de litres d'huile            (b). 1 134 millions de litres d'huile raffinée ou de biodiesel pour une demande total de type biodiesel estimé à 1 095,5 millions de litres en 2007            (c). 321 000 hectares de terres à emblaver à raison de 1 000 ha par communauté rurale</p> <p><b>Mesures incitatives :</b></p> <p>(a). Création d'une société anonyme d'exploitation de la filière biocarburant avec 40 % du capital aux sociétés étrangères            (b). Prix au producteur garanti et suffisamment rémunérateur pour susciter l'intérêt des paysans            (c). Encadrement et assistance en intrants agricoles et techniques garantis aux producteurs par les promoteurs</p>
<b>Nigeria</b>	Bioéthanol Biodiesel	Canne à sucre, sorgho, manioc <i>Jatropha curcas</i>	<p><b>Mesures incitatives :</b></p> <p>(a). Approbation du taux d'incorporation de 10 % pour l'éthanol et de 20 % pour le biodiesel, en vue de créer la demande nationale            (b). Désignation/classification officielle du biocarburant comme un secteur industriel allié à l'agriculture            (c). Mesures fiscales : réduction, exemption de taxes, TAV pour 10 ans            (d). Création d'une commission énergie de biocarburant (Biofuel Energy Commission) chargée de la gestion de l'industrie en relation avec les ministères et les agences            (e). Réglementation des importations qui devraient se faire à travers la Commission            (f). Création d'une agence de recherche sur les biocarburants</p>
<b>Mali</b>	Biodiesel Éthanol	<i>Jatropha curcas</i> Canne à sucre	<p><b>Objectifs quantifiés période 2008 – 2023 :</b></p> <p>(a). Taux de remplacement du gasoil ou du DDO par l'huile de <i>Jatropha curcas</i>            2008 – 2013 : 10 %            2014 – 2018 : 15 %            2018 – 2023 : 20 %            (b). 25 millions de litres d'éthanol par an pendant la période</p> <p><b>Mesures incitatives :</b></p> <p>(a). Création d'une agence de développement des biocarburants</p>

Sources: NNPC/Nigeria (2007); Mali (2008); MDRA/Sénégal (2007)

Au niveau régional, la CEDEAO et l'UEMOA travaillent à la mise en place de stratégies visant à faciliter l'accès des populations rurales et périurbaines aux services énergétiques pour la réduction de la pauvreté et l'atteinte des Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD). L'UEMOA mène des réflexions avec ses États membres pour faciliter la mise en place d'une stratégie régionale de développement de la filière éthanol/biocarburant dans le cadre de son Programme Régional Biomasse Énergie (PRBE). Un mémorandum entre l'UEMOA et le Brésil a été signé en octobre 2007 pour soutenir le développement de la composante Biocarburants du PRBE.

A l'occasion d'une visite du Président sénégalais au Brésil du 15 au 17 mai 2007, le président brésilien a évoqué l'idée d'une « OPEP Verte » où les pays ouest-africains seraient partie prenante: « *Le Brésil dispose d'une avance dans le domaine des carburants verts et – sous le leadership du Sénégal, nous voulons étendre cette initiative aux autres pays africains non producteurs de pétrole.* ». En marge de la réflexion lancée par l'UEMOA, une association africaine des producteurs de biocarburant (AAPB) a vu le jour en 2006.

### 2.3. Un challenge difficile

*« L'Afrique serait-elle en mesure d'assurer sa sécurité énergétique à partir de biocarburants sans porter atteinte à sa sécurité alimentaire, à son environnement et à sa biodiversité ? Avec la mise en place de standards internationaux sur les biocarburants, les pays africains, qui semblent tentés par la conquête d'un nouveau marché international, seront-ils conformes aux normes de plantation et de production durables ? Aussi, au-delà de la formulation de stratégies pour les biocarburants, les pays africains seront-ils en mesure d'atteindre leurs objectifs et être compétitifs sur le marché international ? Les chocs pétroliers des années 70 avaient stimulé le même engouement pour les énergies renouvelables (solaire et éolienne, notamment), mais force est de constater qu'après plus de deux décennies, l'Afrique ne parvient pas à faire de ces énergies un levier pour la sécurité énergétique, la réduction de la pauvreté et le développement durable. L'illusion, déjà vécue autour des technologies d'énergies renouvelables, ne risque-t-elle pas de se reproduire autour des biocarburants ? »*

Cet extrait de la note de position d'Enda sur les biocarburants en Afrique traduit bien le scepticisme d'un grand nombre d'observateurs. L'irruption du marché mondial des biocarburants en Afrique de l'Ouest est beaucoup plus rapide et puissante que le rythme de mise en œuvre des politiques nationales et des initiatives régionales.

Ceci suscite des interrogations :

- ▶ **Les politiques et stratégies, centrées sur l'augmentation de la consommation locale de biocarburants, seront-elles en mesure de réguler l'intervention fortement croissante de grands investisseurs internationaux** soucieux de répondre à l'explosion de la demande mondiale ?
- ▶ **Quels seront les effets des partenariats industriels et technologiques actuellement négociés ?** Dans quelles mesures sont-ils compatibles avec les ambitions affichées en matière de diminution de la dépendance énergétique, de sécurité alimentaire et de la protection de l'environnement ?
- ▶ **Où est la cohérence des politiques** entre les incitations fiscales à la production et à la consommation de biocarburants, la volonté d'attirer les investisseurs et celle de favoriser l'agriculture familiale, les prometteuses perspectives de gisements pétroliers dans un grand nombre de pays, la crainte des conséquences sociales et politiques de la hausse des prix à la consommation, etc. ?
- ▶ **La dimension régionale du marché des produits alimentaires est-elle bien mesurée ?** Les prix des produits agricoles à Kano (Nord Nigeria ; le plus grand marché agroalimentaire d'Afrique) sont déterminés par un nombre croissant de facteurs associant les niveaux et prévisions de production et de stocks privés en Afrique de l'Ouest, l'anticipation de la reconstitution des stocks publics de sécurité alimentaire, la *demande agroindustrielle*, les cours mondiaux du coton<sup>1</sup> et du maïs<sup>1</sup>, la demande chinoise en sorgho, etc. Le développement rapide de l'industrie du bioéthanol et du biodiesel ajoute un facteur à cette équation complexe et mouvante de la détermination des prix. Le « *marché commun* » ouest-africain existe déjà. Ses ressorts – information, anticipation, spéculation – sont les mêmes que ceux du *Chicago Board of Trade*. Si le développement des biocarburants n'est qu'un élément de plus, il confirme la nécessité d'un système *régional* de régulation. **Comment parvenir à un tel mécanisme de régulation au niveau régional ?**

### III. Les perspectives

#### 3.1. L'Afrique de l'Ouest et le business mondial de l'or vert

##### ❖ Tendances mondiales

En attendant l'arrivée des biocarburants de deuxième génération, produits à base de matériaux cellulosiques (résidus de culture, de l'industrie du bois), le monde en développement - plus particulièrement l'Afrique – se trouve face à plus de questions que de certitudes.

Il est probable que la pression exercée par la vague des biocarburants de première génération ne se desserrera pas à moyen terme. Les effets possibles sur les niveaux de production et les prix de l'ensemble des produits agroalimentaires, végétaux et animaux, le commerce international, l'allocation des terres agricoles, relèvent de combinaisons complexes d'un très grand nombre de facteurs. Il est urgent de les analyser du point de vue des pays en développement afin que ces derniers définissent des politiques d'atténuation des risques et de valorisation des opportunités.

Il est certain (le phénomène a déjà commencé) que des pays développés ou émergents augmenteront fortement leurs importations pour satisfaire leurs besoins en biocarburants. La Chine par exemple fait face à un manque de terres favorables et établit déjà des contrats avec certains pays d'Asie du Sud-Est (Laos, Cambodge, Philippines, Malaisie, Indonésie...) pour la production de manioc<sup>5</sup>, d'huile de palme, etc. Certains pays mettent en place des stratégies de conquête du marché mondial :

- ▶ La Malaisie et l'Indonésie qui comptent pour 80 % de la production globale d'huile de palme espèrent occuper 20 % de part du marché européen de biocarburant d'ici 2009 ;
- ▶ Le Brésil qui compte pour près de la moitié des exportations internationales de bioéthanol espère accroître sa production de canne à sucre de 55 % d'ici les six prochaines années comme stratégie d'anticipation à la demande en biocarburant des USA et de l'UE.

##### ❖ Principaux enjeux

Les pays ouest-africains sont, eux aussi, placés devant le défi de la réduction de la dépendance énergétique. Cet enjeu supplémentaire s'ajoute, en le complexifiant, à celui de l'alimentation et de la lutte contre la pauvreté. Le risque de voir les ambitions de développement freinées par l'insertion dans la nouvelle économie mondiale de l'énergie n'est pas nul :

- ▶ Détournement d'une partie de la production alimentaire vers l'industrie de l'éthanol et du biodiesel - hausse des prix sur les marchés locaux - impact sur la sécurité alimentaire.
- ▶ Impacts sur l'allocation des terres cultivables.
- ▶ Concurrence avec les circuits commerciaux et artisanaux locaux créateurs d'emplois.

Les perspectives pour l'Afrique et pour l'Afrique de l'Ouest en particulier de *tirer leur épingle du jeu* sont également réelles, à condition de saisir l'opportunité de ce nouveau marché et de ses impacts positifs sur la croissance, l'emploi et le développement, tout en en gérant les risques associés à ces nouvelles opportunités.

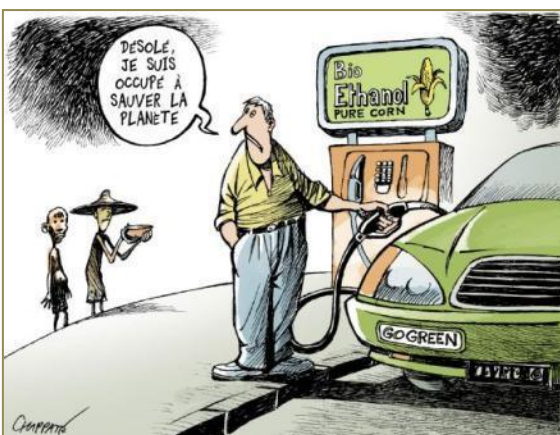
---

<sup>5</sup> Actuellement, les importations chinoises de manioc comptent pour près de deux tiers d'un commerce mondial en très forte croissance (12,5 millions de tonnes échangés mondialement contre 2 millions en 2000), qui représente 8 à 10 % de la production mondiale.

### 3.2. Vers un label « carburant vert – carburant du développement » ?

Les consommateurs des pays développés sont plus que jamais sensibles aux enjeux de la protection de l'environnement. Même si les spécialistes savent bien que le développement des biocarburants est plus motivé par la hausse des cours du pétrole que par le souci de l'écologie, l'image du « carburant vert » est un argument commercial de premier ordre. Cet argument est progressivement mis à mal par des campagnes médiatiques liant les politiques énergétiques du Nord à la famine du Sud.

*Au-delà des caricature, la nécessaire cohérence des politiques*



Réputés « carburants verts », le bioéthanol et le biodiesel peuvent-ils – aussi- devenir des « **produits développement durable** » ? Le « Nord » et le « Sud » - pourraient-ils trouver un terrain d'entente « gagnant – gagnant », conclure par exemple un « *code de bonne conduite* » ou mieux encore définir le cahier des charges d'un nouveau label « *Carburant vert/développement durable* » ?

*Ce nouveau label devrait garantir que :*

- ▶ Les sources végétales ne proviennent que de nouvelles plantations - toutes les formes de concurrence sur les terres agricoles et sylvo-pastorales seraient évitées ;
- ▶ Les programmes de production ou d'achat de la matière première ne réduisent en rien l'accès des populations aux produits concernés.
- ▶ Les mesures incitatives sont soigneusement étudiées de manière à ne pas détourner les producteurs vivriers vers la production de matières premières pour la fabrication de biocarburants.
- ▶ La préservation de l'environnement est garantie ou améliorée.
- ▶ Une part de la production de biocarburants serait destinée au marché local.

Dans les années' 90, un code de bonne conduite dans le domaine de l'aide alimentaire (Charte de l'Aide Alimentaire) avait été négocié entre les donateurs et les bénéficiaires avec la facilitation du CSAO. C'est dans un exercice de ce type que l'Afrique de l'Ouest pourrait à nouveau s'engager ; le nouveau challenge étant qu'en l'espèce, les grandes compagnies internationales de biocarburants devraient être impliquées afin de convenir des règles garantissant un développement durable.

>> **Contact** : Sibiri Jean Zoundi : [sibirijean.zoundi@oecd.org](mailto:sibirijean.zoundi@oecd.org)

**Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest/OCDE**

Adresse postale : 2 rue André Pascal, 75775 Paris Cedex 16, France  
Adresse du bureau : Le Seine Saint-Germain, 4 bd des Iles, 92130 Issy-les-Moulineaux - France  
Ligne directe : +33 (0)1 45 24 89 87 - Fax: +33 (0)1 45 24 90 31  
E-mail : [swac.contact@oecd.org](mailto:swac.contact@oecd.org) / [www.westafricaclub.org](http://www.westafricaclub.org)

