



Bulletin Mensuel - Numéro 203 - Juin 2014

## NOTRE OPINION

### [Les grands projets d'infrastructure dans des forêts: la construction d'une base sans fondement](#)



Le WRM a consacré ce bulletin spécial au thème de l'infrastructure et des forêts en raison des rapports fondamentaux qui existent entre l'infrastructure et les activités qui provoquent la destruction des forêts. Les projets d'infrastructure sont indispensables pour que les minéraux, le bois, le pétrole, etc. puissent être extraits, stockés ou exportés vers les grands centres de production et de consommation qui se trouvent à l'extérieur des forêts et du pays.

## L'INFRASTRUCTURE COMME COLONNE VERTEBRALE DE LA DESTRUCTION DES FORETS ET DES TERRITOIRES

### [L'accélération du déboisement: la financiarisation comme moteur des projets d'infrastructure](#)



L'intérêt de l'investissement dans l'infrastructure ne réside plus dans les installations elles-mêmes ou dans la production de biens : de plus en plus, les investisseurs sont poussés par la possibilité d'obtenir des bénéfices par le biais d'instruments financiers. L'aspect fondamental est donc l'intensification du processus de financiarisation, dans lequel les investissements ont pour but de « prendre » plutôt que de « faire ».

### [Cambodge: on asphalté des forêts pour construire des hôtels et des casinos](#)



Le plus grand parc national du Cambodge, Botum Sakor, hébergera un projet qui inclut un réseau routier, un aéroport, un port, deux barrages, des immeubles, des hôtels, des hôpitaux, deux terrains de golf et un casino. Les habitants de la zone sont obligés de quitter leurs foyers. Simultanément, une voie ferrée reliera une usine sidérurgique située dans le nord, dans la province de Preah Vihear, à un nouveau port situé dans le sud, dans le golfe de Thaïlande, province de Koh Kong.

### [Amazonie : disputes territoriales et conflits](#)

Dans l'optique des dominateurs, la seule possibilité de l'Amazonie est de rester dans



la périphérie de la périphérie, vers laquelle se déplacent les activités économiques à forte intensité de ressources naturelles, qui dégradent l'environnement, et celles qui visent essentiellement l'exportation, fortement subventionnées et financées à des taux d'intérêt dérisoires.



### [La Banque Asiatique de Développement et la « croissance » fondée sur des projets d'infrastructure en Inde et dans la région du Mékong \(1\)](#)

La Banque asiatique de développement joue un rôle fondamental dans la création de la demande et des conditions nécessaires à la privatisation généralisée dans presque tous les secteurs de la région Asie-Pacifique. Son modèle de développement, à partir d'une « croissance » fondée sur les projets d'infrastructure, est déprédateur, antidémocratique, discriminatoire et destructeur.



### [Infrastructures, développement et ressources naturelles en Afrique: Quelques exemples du Cameroun](#)

Cet article a pour but d'illustrer, à partir de deux projets d'infrastructure, l'oléoduc Tchad-Cameroun et le chemin de fer Congo Nord – Kribi accompagné du port d'eau profonde de Kribi, quelques-unes des implications et des risques que ces projets comportent.



### [Développement ou destruction : que signifient les projets d'infrastructure pour les forêts et la population d'Afrique ?](#)

Quand les gouvernements européens s'aperçurent que les terres et les gisements de minéraux d'Afrique avaient beaucoup de valeur, les incursions militaires devinrent la méthode d'appropriation préférée. Les premières infrastructures, chemins et voies ferrées, construites pour transporter des soldats et du matériel, servirent ensuite à exporter le butin grâce à un vaste réseau de routes, de chemins de fer et de ports.

## LES GENS SE METTENT À L'OEUVRE

- [Lettre à la Commission interaméricaine des droits de l'homme](#)
- [HidroAysén tombe à l'eau dans le Comité des Ministres grâce à la forte pression sociale](#)
- [Les mouvements sociaux célèbrent un vote historique dans le Conseil des droits de l'homme des Nations unies](#)
- [Le Tribunal permanent des peuples \(TPP\) s'est réuni avec des mouvements sociaux du monde entier, et le Traité international des peuples sur les sociétés transnationales \(STN\) a été lancé](#)
- [« Il n'y aura pas moyen d'inverser le changement climatique, à moins de stopper les entreprises polluées et de changer le système »](#)

## RECOMMANDATIONS

- [“Énergie, travail et finance”](#)
- [Le partenariat public-privé et la capture des institutions : l’État, les institutions internationales et les peuples indigènes au Tchad et au Cameroun](#)
- [La consultation non consultée de l’Équateur](#)
- [Le FSC se séparera-t-il de Suzano ?](#)
- [Affamés de terres : les petits producteurs nourrissent le monde avec moins d’un quart de l’ensemble des terres agricoles](#)

## NOTRE OPINION

Les grands projets d’infrastructure dans des forêts: la construction d’une base sans fondement



Quand nous demandons à quelqu’un d’énumérer les principales causes du déboisement des forêts tropicales, le plus souvent nous entendons parler, par exemple, des mines, de l’extraction de bois, de pétrole et de gaz, de l’élevage extensif ou de l’agriculture industrielle. Par contre, il est beaucoup moins fréquent d’entendre mentionner les projets d’infrastructure, de transport ou d’énergie. Les installations de ce genre sont indispensables pour pouvoir mettre sur le marché, stocker ou exporter des minéraux, du bois, du pétrole, du soja, de la viande, de l’électricité, etc., à l’extérieur des forêts et du pays, dans les grands centres de production et de consommation.

Le WRM a décidé de consacrer ce bulletin spécial au thème de l’infrastructure et des forêts, en raison des rapports fondamentaux qui existent entre l’infrastructure et les activités qui provoquent la destruction des forêts. Si l’infrastructure est la base ou le fondement d’un système, on peut conclure que ce système est destructeur, puisqu’il laisse dans son sillage une forêt dévastée. Cela n’arrive pas seulement dans le cas des mines à ciel ouvert ou des grandes zones d’élevage, mais aussi par suite de la construction de l’infrastructure au milieu de la forêt : routes, gazoducs et oléoducs, lignes de transmission d’électricité, etc., qui constituent un

véritable réseau interconnecté de destruction.

Les conflits des entreprises de construction de grands travaux d'infrastructure avec les communautés qui dépendent des forêts et qui sont touchées par ces travaux sont déjà nombreux et tendent à augmenter. On annonce que les activités minières, gazières et pétrolières, l'élevage et l'agriculture industrielle dans les zones de forêt tropicales risquent de doubler et même de tripler au cours des prochaines décennies [voir le Bulletin 188 du WRM], ce qui veut dire que les grands barrages hydroélectriques, les réseaux ferroviaires, les réseaux fluviaux et les ports augmenteront eux aussi de façon proportionnelle. Pour aggraver encore les choses, nous contribuons à la réalisation de ces travaux avec l'argent de nos impôts, qui se transforme en prêts subventionnés pour les projets de ce genre, accordés par les banques de développement nationales ou multilatérales. À cela s'ajoutent les fonds de pension et d'autres fonds d'investissement qui font partie du système du capital financier et qui investissent dans les projets d'infrastructure.

De nombreuses communautés s'efforcent péniblement de résister à l'offensive des projets destructeurs parmi lesquels figurent les projets d'infrastructure. Dans le présent bulletin nous souhaitons présenter quelques éléments pour que vous puissiez avoir un panorama général des projets d'infrastructure des principaux pays et régions d'Amérique latine, d'Afrique et d'Asie qui possèdent des forêts tropicales. En outre, nous essayons d'analyser certaines tendances, dont la financiérisation et la privatisation croissantes des projets d'infrastructure, qui ont pour but, d'une part, d'obtenir davantage de bénéfices pour les actionnaires des entreprises participantes et pour les investisseurs associés au marché financier, et, d'autre part, d'accélérer encore plus la mise en œuvre de ces projets.

Dans cette conjoncture si peu encourageante, nous estimons nécessaire de lancer un débat sur ce que nous voulons en matière d'infrastructure et pour qui, et sur ce que représente l'infrastructure pour les communautés qui habitent les forêts. On convoque parfois ces communautés à une manifestation à ce sujet, comme les audiences ou « consultations » publiques à propos d'un oléoduc, une nouvelle route ou une centrale hydroélectrique. Néanmoins, le plus souvent la mise en œuvre de ces projets a été décidée à l'avance, de sorte que la possibilité d'une consultation sérieuse est nulle. Il est encore plus rare que le gouvernement contacte les populations pour connaître leur avis sur l'infrastructure en question, c'est-à-dire ce qu'il leur faut pour fortifier les bases, les fondements susceptibles de les aider réellement à améliorer leur vie, par exemple en matière d'économie, de santé, d'éducation, de transport, d'énergie et de communication. Il est rare que les gouvernements se soucient de connaître les problèmes des communautés et de s'occuper des demandes qu'elles formulent à partir de leurs réalités ; en revanche, ils respectent strictement les programmes des travaux souhaités et exigés par les grandes entreprises.

Les projets élaborés avec les communautés à partir de leurs demandes seront probablement de bons projets qui visent à améliorer leur qualité de vie parce qu'ils partent de la réalité locale, et leur coût sera loin d'atteindre la valeur milliardaire des grands travaux d'infrastructure prévus dans l'intérêt des propriétaires des entreprises minières, pétrolières, gazières, forestières, agro-industrielles, etc. En plus des forêts détruites qu'ils laissent sur leur passage dans les pays où ils sont mis en œuvre, ils laissent des dettes que nous devons rembourser à l'avenir. Les travaux d'infrastructure de ce genre ne créent aucune base et ne construisent aucun fondement solide pour les populations qui dépendent de la forêt, parce qu'ils rendent impossible toute perspective d'avenir.

Nous espérons que les communautés touchées par ces grands travaux, étant de mieux en mieux informées, réussiront à s'organiser, à se connecter entre elles et à résister toujours plus, pour que leurs combats contre les projets destructeurs redoublent d'énergie et que leurs aspirations et leurs propositions quant à l'infrastructure qu'elles souhaitent puissent commencer à prévaloir. Espérons aussi qu'elles auront notre appui!

---

## L'INFRASTRUCTURE COMME COLONNE VERTEBRALE DE LA DESTRUCTION DES FORETS ET DES TERRITOIRES

L'accélération du déboisement: la financiarisation comme moteur des projets d'infrastructure



Les projets d'infrastructure tels que routes, chemins de fer, ports, aéroports, installations pour l'extraction de pétrole, de gaz et de minéraux ou pour la génération d'énergie, comme les grands barrages, sont constamment présentés comme nécessaires au « développement ». Or, loin de satisfaire aux besoins des populations locales, comme l'accès à l'électricité, à l'eau potable ou à l'assainissement, ces projets servent à faciliter et à répandre un système économique qui vise à « développer » l'extraction continue de matières premières, destinées en priorité au marché d'exportation.

S'agissant d'un élément-clé du système économique dominant, l'infrastructure à grande échelle est une des causes profondes de la dévastation des forêts et des moyens de subsistance locaux. Les discours qui définissent le développement comme l'accès à des « matières premières » pour le commerce et « l'intégration régionale » aux marchés mondiaux passent sous silence les milliers de réalités différentes des populations qui se voient confrontées aux effets néfastes de ces projets. À l'heure actuelle, les gouvernements, les banques multilatérales de développement (la Banque mondiale, les Banques interaméricaine, asiatique et africaine de développement, etc.) et des groupes comme le Mercosur ou le G-20 encouragent à nouveau l'investissement dans l'infrastructure qui, cette fois, sera aussi un moyen d'échapper à la crise actuelle de la suraccumulation (beaucoup de capitaux mais peu de possibilités d'investissement).

En 1994, la Banque mondiale publia son Rapport sur le développement dans le monde : une infrastructure pour le développement, où elle recommandait la privatisation des services publics pour « renforcer l'efficacité et améliorer la fourniture des services d'infrastructure » (1). Le gouvernement cessait d'être « propriétaire » des projets de développement pour en devenir le « facilitateur ». Ce programme de privatisation fut encouragé (et imposé) pendant les années 90, surtout au moyen de partenariats public-privé (PPP). Néanmoins, de nos jours ce processus va encore plus loin. Comme l'expose un rapport de l'organisation The Corner House (2), une série d'instruments et de réglementations ont été créés, grâce auxquels l'infrastructure devient un nouveau type d'actifs qui produisent davantage de bénéfices dans ce qu'on appelle les marchés financiers.

Ainsi, l'élément-clé de ce nouveau boom est l'intensification du processus de financiarisation (voir le [Bulletin 181 du WRM](#)). Le moteur de l'investissement dans l'infrastructure ne se trouve plus dans les installations elles-mêmes ou dans la production de biens : il est de plus en plus dans la possibilité d'obtenir des bénéfices par des

moyens financiers. Les fonds d'investissement privés, par exemple, y jouent un rôle fondamental. Ils achètent la plupart des actions d'une entreprise, prennent en charge son administration, augmentent sa rentabilité, et revendent ensuite les actions à profit. Pour l'investisseur financier, le type d'infrastructure, son but ou ses bénéficiaires éventuels n'ont pas d'importance, pourvu que le secteur en question fonctionne comme une plateforme qui permette l'accumulation permanente de capital.

Au cours des deux dernières décennies, le secteur des entreprises est vite devenu un grand investisseur dans l'infrastructure. Le rapport de The Corner House déjà mentionné signale que, entre 2002 et 2007, la valeur des projets d'infrastructure avec participation d'entreprises avait atteint près de 603 milliards de dollars, d'après les chiffres de la Banque mondiale. Ce montant dépasse de loin l'assistance au développement faite pendant la même période par les 34 pays de l'Organisation pour la coopération et le développement économique, l'OCDE. De même, la Banque a rapporté en 2012 que la participation privée à l'infrastructure avait atteint son point culminant en 2010, avec 160 milliards de dollars. L'Inde, par exemple, espère obtenir 40 % des 200 millions de dollars que le secteur privé entend dépenser en infrastructure entre 2013 et 2017.

En Amérique du Sud, l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale sud-américaine (IIRSA) prévoit de mettre en œuvre plus de 500 projets qui ont déjà commencé à détruire les économies et les territoires des zones concernées (voir le [Bulletin 161 du WRM](#)). La construction de voies terrestres et fluviales vise à faciliter l'extraction et le transport des « ressources naturelles » de la région. En plus des investissements de fonds publics, 37 % des frais de l'IIRSA sont couverts par des PPP et 17 % par le secteur privé. Par exemple, Brookfield Asset Management, une société canadienne qui gère des actifs financiers, et sa partenaire espagnole Abertis ont pris le contrôle de 3 200 km d'autoroutes brésiliennes qui appartenaient à l'entreprise espagnole OHL (3). Brookfield gère quatre fonds d'investissement dans les secteurs du transport et de l'énergie d'Amérique latine. Beaucoup de routes traversent des parcs nationaux et des territoires indigènes, pour permettre l'expansion d'entreprises agro-industrielles, forestières, minières et pétrolières. Les populations locales de toute la région s'opposent énergiquement à ces projets (4).

Chaque nouvelle transaction rapporte des bénéfices aux intermédiaires qui sont à l'affût de gros rapports. En plus des fonds d'investissement privés, d'autres intermédiaires importants sont les « fonds d'infrastructure », qui investissent dans des sociétés et non dans des projets, rendant possible la construction de grandes installations sans les risques souvent associés à leur financement direct (5). Les fonds d'infrastructure reçoivent des investissements d'acteurs institutionnels tels que les fonds de pension, aujourd'hui gérés comme s'il s'agissait de fonds privés. Ceci dissimule encore plus les divisions entre ce qui est public et ce qui est privé.

En Afrique, par exemple, des pays comme la Namibie, le Kenya, le Nigeria, le Botswana et la Tanzanie essaient de réformer leurs législations pour que les fonds de pension nationaux puissent investir dans des projets d'infrastructure. L'Afrique du Sud et le Nigeria l'ont déjà fait.

Au Pérou, le projet Camisea est la plus grande installation énergétique et la plus controversée du pays. Un de ses gazoducs, de 1 085 km de long, géré par Kuntur Transportadora de Gas, a bénéficié du soutien financier du fonds d'investissement privé Conduit Capital Partners (6). En plus de l'énorme déforestation causée par l'extraction de gaz en plein cœur de l'Amazonie, des milliers d'hectares supplémentaires ont été déboisés pour installer des tuyaux, des usines de fractionnement, des ports, des chemins d'accès et des réseaux de lignes électriques. Ces installations traversent des réserves communales, des territoires indigènes et des parcs nationaux (7). La plupart du gaz produit est consommé par les installations minières des Andes péruviennes, lesquelles se superposent à leur tour à presque la moitié des territoires des communautés paysannes de la région (8). D'autre part, les mines aussi ont besoin de construire des chemins d'accès, d'installer des campements, creuser des tranchées et des puits d'exploration, etc.

Dans quelques pays du Sud, le volume investi dans l'infrastructure par les fonds d'investissement dépasse

même l'investissement des banques multilatérales de développement. En Inde, par exemple, tandis que la Banque mondiale a investi dans l'infrastructure 3 milliards de dollars en 2009-2010, les investissements privés sont passés d'un milliard en 2006 à quatre milliards dollars en 2010 (9). L'entreprise qui a construit presque 4 000 km de routes en Inde, IMC Constructions, avait dit en 2011 : « Il faut chercher des fonds d'investissement privés pour capter de plus en plus [de capitaux] et pouvoir ainsi entreprendre davantage de projets » (10).

Néanmoins, les banques multilatérales de développement se servent aussi d'intermédiaires financiers, tels que les fonds d'investissement privés, pour diminuer les risques des investisseurs privés. De même, elles créent les conditions nécessaires pour attirer davantage de capitaux financiers. En Angola, par exemple, la Banque mondiale a proposé un milliard de dollars pour financer des projets d'infrastructure et d'agriculture, espérant ainsi attirer davantage de fonds privés, dont des fonds de pension (11). En faisant appel à des intermédiaires financiers, les banques multilatérales pourraient même se débarrasser de n'importe quelle « sauvegarde » sociale ou environnementale à laquelle elles se seraient engagées.

Les grands projets d'infrastructure continuent d'imposer un réaménagement du territoire, imposé cette fois par le capital financier, pour créer des « couloirs commerciaux ». Ces couloirs sont essentiels pour le modèle économique dominant, car ils facilitent et rendent moins cher le pillage. Des millions de tonnes de « biens » sont extraits et distribués, surtout pour stimuler la consommation illimitée qui domine dans les pays du Nord et qui cherche à pénétrer de plus en plus dans ceux du Sud.

Cependant, avec l'intensification de la financiarisation les entreprises sont constamment achetées et vendues par des intermédiaires divers, comme les fonds de capital ou les fonds d'infrastructure. Ainsi, leurs activités, c'est-à-dire l'extraction de minéraux ou le commerce de biens, ne suffisent plus à produire le niveau de bénéfices souhaité. Ce processus a de graves conséquences pour les économies et les moyens d'existence locaux, car il devient de plus en plus difficile, pour les populations concernées et pour les organisations qui les accompagnent, de suivre à la trace les entreprises « responsables » de la dévastation.

Un autre problème important est de savoir pour qui et dans quel but est financée une infrastructure déterminée, et quelles sont celles qui ne le sont pas. Bien que la construction de grandes installations ait toujours été marquée par les intérêts des grandes entreprises et non par ceux des populations locales, on voit maintenant que les gouvernements sont encore plus intéressés à multiplier ces projets parce qu'ils peuvent en tirer davantage de bénéfices. Cela empêche l'adoption de politiques publiques qui répondent en priorité à la demande locale de services élémentaires, tout en aggravant les injustices à l'égard des populations qui subissent les conséquences de ces projets et la destruction de leurs territoires, souvent couverts de forêts. Les gouvernements et les institutions publiques jouent un rôle fondamental dans ce processus, car ils facilitent les investissements à long terme aux marchés de capitaux.

Les grands projets d'infrastructure comportent souvent une répression – violente – des populations qui s'opposent à l'accaparement de grandes étendues de terre. Et quels sont les territoires endommagés par ces projets ? Quels secteurs de la population subissent les conséquences d'un barrage ou d'un gazoduc ? Ces installations dont les populations locales n'ont pas besoin se multiplient maintenant grâce à la financiarisation, et provoquent une dévastation et une violation des droits de l'homme considérables. En définitive, ce sont les rapports de pouvoir dans la société qui déterminent quels sont les gagnants et les perdants de cet « élan » constructeur.

Les entreprises qui construisent des routes, des barrages et des pipelines sont devenues la base de l'expansion des marchés financiers. Les bénéfices sont obtenus grâce à l'investissement dans les entreprises elles-mêmes, et non dans l'infrastructure ; cette situation est caractéristique d'une époque où les investissements ont pour but de « prendre » plutôt que de « faire ». De nouveaux acteurs financiers, accompagnés de sociétés

transnationales, de banques multilatérales et de gouvernements nationaux, aggravent ainsi une cause profonde et grave du déboisement : un modèle économique axé sur l'accumulation permanente de capital. Ainsi, la financiarisation de l'infrastructure cache, derrière les discours sur le « développement » et le « progrès », une aggravation de l'injustice, de la destruction des forêts et de la violence sociale.

Pour en savoir plus voir : Nick Hildyard, More than bricks and mortar. Infrastructure-as-asset-class: financing development or developing finance?, The Corner House, [www.thecornerhouse.org.uk/sites/thecornerhouse.org.uk/files/Bricks%20and%20Mortar.pdf](http://www.thecornerhouse.org.uk/sites/thecornerhouse.org.uk/files/Bricks%20and%20Mortar.pdf).

(1) Banque mondiale, 1994, Rapport sur le développement dans le monde : une infrastructure pour le développement, <http://documentos.bancomundial.org/curated/es/1994/06/12336619/world-development-report-1994-infrastructure-development-rapport-sur-le-developpement-dans-le-monde-1994-une-infrastructure-pour-le-developpement>.

(2) Hildyard, N. (2013), More than bricks and mortar. Infrastructure-as-asset-class: financing development or developing finance?, The Corner House, [www.thecornerhouse.org.uk/sites/thecornerhouse.org.uk/files/Bricks%20and%20Mortar.pdf](http://www.thecornerhouse.org.uk/sites/thecornerhouse.org.uk/files/Bricks%20and%20Mortar.pdf).

(3) ODG et TNI, Impunidad S.A., Herramientas de reflexión sobre los “súper derechos” y los “súper poderes” del capital corporativo, [www.tni.org/sites/www.tni.org/files/download/impunidad\\_sa.pdf](http://www.tni.org/sites/www.tni.org/files/download/impunidad_sa.pdf).

(4) Voir une liste de projets et de résistances sur : [www.abayalacolectivo.com/iirsa/#](http://www.abayalacolectivo.com/iirsa/#).

(5) Re:Common, Large Infrastructure to Overcome the Crisis? [www.recommon.org/eng/?p=2923](http://www.recommon.org/eng/?p=2923).

(6) Le fonds de Conduit Capital Partners, LLC, qui a soutenu ce projet est le “Latin Power III”, [www.conduitcap.com/kuntur.htm](http://www.conduitcap.com/kuntur.htm).

(7) WRM, Enmascarando la destrucción en la Amazonía Peruana, <http://wrm.org.uy/es/libros-e-informes/enmascarando-la-destruccion-redd-en-la-amazonia-peruana/>.

(8) Zevallos, M., 24 de mayo de 2013, Retroceso en la implementación de la consulta previa, Noticias Aliadas, [www.noticiasaliadas.org/articles.asp?art=6831](http://www.noticiasaliadas.org/articles.asp?art=6831).

(9) India tops World Bank's loan list, <http://business.rediff.com/report/2010/jun/23/india-tops-world-banks-loan-list.htm>.

(10) Private Equity Paves Road for India's Infrastructure, [www.preqin.com/item/private-equity-paves-road-for-india-s-infrastructure/102/3798](http://www.preqin.com/item/private-equity-paves-road-for-india-s-infrastructure/102/3798).

(11) World Bank offers Angola \$1 billion to fund infrastructure, agriculture, [www.theafricareport.com/Southern-Africa/world-bank-offers-angola-1-billion-to-fund-infrastructure-agriculture.html](http://www.theafricareport.com/Southern-Africa/world-bank-offers-angola-1-billion-to-fund-infrastructure-agriculture.html).

[index](#)

---

Cambodge: on asphalte des forêts pour construire des hôtels et des casinos



Le plus grand parc national du Cambodge, Botum Sakor, sera maintenant l'hôte d'un projet d'infrastructure de 340 km<sup>2</sup>, dirigé par une société immobilière du nord de la Chine, le Tianjin Union Development Group. Les forêts à forte biodiversité seront transformées en un complexe touristique de la taille d'une ville pour « des fêtes et des distractions de grand luxe », et les villageois de la zone se voient obligés à abandonner leurs foyers.

Les plans de l'Union Group comprennent un réseau routier avec autoroute à quatre voies, un aéroport international, un port pour grands navires de croisière, deux barrages, des copropriétés, des hôtels, des hôpitaux, deux terrains de golf et un casino. Sur les chantiers situés au long de l'autoroute de 64 km et surveillés par des soldats cambodgiens sont logés de nombreux ingénieurs chinois. Un garde forestier provincial empêche l'accès au site du complexe, aidé par la police militaire.

Le projet inclut de transférer les villageois qui restent vers des maisons édifiées à 10 km à l'intérieur des terres. Cependant, comme l'a expliqué l'un d'entre eux, dans cette nouvelle zone, « il n'y a ni travail, ni eau, ni école, ni temple. Il n'y a que la malaria ». Nhorn Saroen, de 52 ans, est un de ceux qui ont déjà été déplacés avec des centaines de familles. « Ils nous ont dit que c'était un territoire chinois et que nous ne pouvions même pas couper un arbre », et il a ajouté : « quelques-uns ont refusé de partir. On a confisqué leurs terres, et maintenant ils n'ont plus rien ». À lui, on lui a donné une maison dans un village construit exprès, loin de la côte, le privant ainsi de son principal moyen d'existence, la pêche. Un autre villageois nous a raconté que les forêts situées derrière sa nouvelle maison appartiennent à la société chinoise : « Si nous osons couper un seul arbre, nous pouvons être emprisonnés ou avoir à payer une compensation de quelque 100 dollars par arbre, au gré des autorités locales ».

L'an dernier, le gouvernement cambodgien a accordé à un grand nombre de sociétés des « concessions économiques de terres », pour qu'elles développent 7 631 km de côtes, en grande partie situées dans des parcs nationaux et des réserves de faune. Entre 2010 et 2011, la superficie des concessions a été multipliée par six, en partie à cause de la pénétration de l'influence économique de la Chine en Asie du Sud-est.

L'appropriation de terres, les coupes illégales et l'expulsion sont communes au Cambodge depuis longtemps mais, en accordant des terres en concession, le gouvernement a légalisé ces pratiques sur les dernières zones naturelles du pays. « Cette terre m'a appartenu depuis la génération de mes grands-parents », dit Srey Khmao, de 68 ans, habitante de Thmar Sar. « J'y ai vécu en paix jusqu'à ce que l'Union Group a menacé les villageois et leur a ordonné de retirer leurs affaires ».

La loi foncière cambodgienne de 2001 interdit les concessions économiques de plus de 10 000 hectares. Cependant, l'Union Groupa obtenu un bail de 99 ans grâce à un décret royal de 2008 qui découpa 36 000 hectares du parc de Botum Sakor et en modifia la définition. La même année, le Ministre de l'Environnement signa un contrat avec le président du comité de direction de l'Union Group. L'an dernier, l'entreprise reçut

9 100 hectares de plus, adjacents aux antérieurs, pour construire un barrage hydroélectrique.

Une porte-parole de l'Union Group a dit que le réseau routier avait été bien reçu par les gens de la zone. « Les résidents ont dit qu'ils voyaient enfin des rues et des autos en vrai », cite-t-elle. « De ce point de vue, je crois que nous avons aidé le Cambodge ». La Chine est à la fois le plus gros investisseur étranger et la première source d'aide extérieure. Cette aide, qui est habituellement apportée sous forme de projets d'infrastructure non conditionnés, a permis au Premier Ministre Hun Sen de moins dépendre des bailleurs de fonds occidentaux. Les cartes réalisées par l'organisation cambodgienne de droits de l'homme Licadho montrent d'énormes concessions au milieu de réserves de faune comme celles de Boeng Per et Phnom Aural, alors que les 19 concessions ont dévoré presque tout le parc national de Virachey, sur la lointaine frontière du Cambodge avec le Laos et le Vietnam. Cependant, les concessions et les projets d'infrastructure se heurtent à une forte résistance. « La compagnie chinoise est en train de mettre nos villages en danger. Nous refusons d'abandonner nos foyers », dénonce une femme qui craint d'être expulsée.

### Des voies ferrées pour l'industrie minière

Une voie ferrée de 400 km et un nouveau port sont en cours de planification dans la province cambodgienne de Preah Vihear. Ces projets entraîneront de graves conséquences pour l'environnement et la société, ainsi que la perte de terres traditionnelles et de l'accès aux ressources pour les populations locales. En outre, la voie et le port serviront essentiellement aux industries minières de la région.

Le groupe CISMIG (Cambodia Iron and Steel Mining Industry Group) possède un permis gouvernemental pour rechercher le minerai de fer sur environ 130 000 hectares près de la ville de Rovieng, province de Preah Vihear. En janvier 2013, le CISMIG a signé un contrat avec deux entreprises d'État chinoises pour construire 400 km de voies ferrées et un port, en vue de relier une usine sidérurgique située dans le nord, dans la province de Preah Vihear, à un nouveau port dans le golfe de Thaïlande, province de Koh Kong, situé dans le sud.

Beaucoup d'entreprises ont des permis d'exploration en Preah Vihear et dans les provinces voisines. Il n'y a pas encore de grandes mines en activité dans la zone, mais il est faisable que, dans le futur, on en extraie du minerai de fer pour alimenter en matière première l'usine sidérurgique du CISMIG. À part cela, d'autres mines de production de divers minéraux pourraient être tentées d'utiliser les voies ferrées pour transporter leur production depuis les provinces éloignées du nord et du nord-est. De plus, selon le président du CISMIG, le port pourra s'occuper de l'acheminement de 50 millions de tonnes de marchandises par an.

Il est très difficile de prédire combien de personnes et quelles zones se verront directement affectées par le projet, vu la maigre information disponible pour le public. Le tracé exact de la voie ferrée n'est pas encore connu mais, avec plus de 400 km de longueur, on peut supposer qu'il touchera une quantité considérable de terres actuellement habitées ou cultivées par les cambodgiens.

La ville de Rovieng est proche voisine de la forêt de Prey Lang, déjà menacée. Avec l'augmentation des installations, d'autres industries pourront aussi se développer dans la zone et au long de la voie ferrée, soumettant ainsi à une pression accrue les forêts et les bassins dont l'importance est vitale. Bien des habitants de la zone de Rovieng sont indigènes, et il y a déjà des cas de conflits entre les communautés indigènes et les compagnies minières qui prospectent dans la zone.

D'un autre côté, la ville côtière de Koh Kong est encore très boisée et, pour parvenir à la côte, le chemin de fer devra passer à travers le Parc National de Botum Sakor. Selon le tracé de la voie, il peut être amené à traverser ou à avoir un impact sur la Réserve de faune de Beng Per et celle d'Aural, sur la Zone protégée de Central Cardamom Mountains, et sur la forêt protégée de Koh Kong. Le chemin de fer devra aussi traverser les concessions de l'Union Development Group (1). Il était prévu de commencer les travaux l'an dernier, mais les chantiers sont actuellement arrêtés à cause de problèmes de financement (2). Néanmoins, le projet prévoit

que tout soit terminé en 2017, et deviendra alors le plus grand « développement » d'infrastructure de l'histoire du Cambodge.

Information extraite de l'article et la vidéo d'Andrew Marshall et Prak Chan Thul, Reuters, "Insight: China gambles on Cambodia's shrinking forests", [www.reuters.com/article/2012/03/07/us-cambodia-forests-idUSTRE82607N20120307](http://www.reuters.com/article/2012/03/07/us-cambodia-forests-idUSTRE82607N20120307), et du document d'information d'Equitable Cambodia et Focus on the Global South, "The Chinese North-South Railway Project", <http://focusweb.org/sites/www.focusweb.org/files/Cambodia-China-Railway-Development-BRIEF-EN.pdf>.

(1) Daniel Carteret, 22 avril 2014, The Phnom Penh Post, <http://www.phnompenhpost.com/business/lack-funds-delays-railway>.

(2) Idem.

[index](#)

---

Amazonie : disputes territoriales et conflits



« On nous considère comme la périphérie de la périphérie »

Avant d'entamer le débat sur les profonds changements qui sont en train de se produire en Amazonie depuis quelques années – en particulier après le retour aux grands projets d'infrastructure logistique publics et privés (routes, ports, aéroports, systèmes de communication, voies fluviales, voies ferrées, centrales hydroélectriques, gazoducs, oléoducs et autres) – il nous semble intéressant de présenter un problème propre à la région, auquel on ne réfléchit pas toujours : l'Amazonie est à la périphérie de tous les pays dont elle fait partie. Si nous observons attentivement une carte, nous voyons qu'en Bolivie, au Pérou, en Équateur, en Colombie, au Venezuela, au Guyana, au Surinam, en Guyane française et au Brésil, l'Amazonie est la périphérie de la périphérie. Elle ne contient aucune capitale des pays cités ni de la colonie française. Elle est généralement la zone la mieux conservée, mais elle est aussi la plus vide de politiques publiques favorables à la population. On la considère comme un territoire sans population, économiquement en retard, sans entrepreneurs et qui, justement pour cela, doit être occupé, conquis, dominé, contrôlé et intégré à la mondialisation capitaliste pour que ses ressources naturelles soient exploitées et exportées pour, finalement et principalement, le plus grand bénéfice de grands groupes politiques et économiques du Brésil et d'ailleurs.

Si le Brésil est défini par beaucoup comme la périphérie capitaliste, que dire de l'Amazonie ? Selon la façon de voir des dominateurs, l'unique alternative qui lui reste est de continuer à être la périphérie de la périphérie, vers où se déplacent les activités économiques intensives qui concernent les ressources naturelles (terre, eau, forêt, sol et sous-sol) qui favorisent la dégradation environnementale (mines, élevage, production d'énergie et de bois, entre autres), et dont les produits sont essentiellement destinés à l'exportation, fortement subventionnées par le gouvernement brésilien (au moyen d'exonérations fiscales) et financées avec des intérêts très bas. Les industries polluantes qui n'intéressent pas le Japon, l'Europe et les États-Unis opèrent leur transfert vers l'Amazonie, ainsi que celles qui demandent une grande quantité d'énergie pour fabriquer leurs produits (les fonderies d'aluminium par exemple), ou un volume considérable d'eau (comme la production de palmiers à huile et de soja, ou l'extraction de minerais), ou d'autres dont les sources de matière première sont en voie d'épuisement dans les zones où elles opèrent : les entreprises forestières asiatiques.

### La dispute pour les territoires et leurs ressources

Les grands projets d'infrastructure en Amazonie obéissent à divers objectifs. En premier lieu les routes, les centrales hydroélectriques, les ports et d'autres entreprises garantissent à de puissants groupes économiques nationaux ou étrangers l'accès, l'utilisation et le contrôle de vastes zones territoriales et des ressources naturelles existantes dans la région. L'infrastructure que l'on est en train d'édifier dans la région arrive à point pour permettre la mise à sac généralisée. Et l'on découvre que ces territoires ne sont pas démographiquement vides. Divers peuples indigènes y vivent, riverains, mineurs, "quilombolas" et autres. Il s'agit donc de territoires occupés, dans quelques cas depuis des siècles, et dont les habitants maintiennent des relations qualitativement différentes des nôtres avec la nature qu'ils ne voient pas comme une simple marchandise. De fait, en ouvrant ces zones à l'exploitation prédatrice pour satisfaire des demandes étrangères, les gouvernements, les entreprises et leurs alliés sont en train de disséminer le conflit en Amazonie, vu que les communautés traditionnelles paysannes et les peuples indigènes ne permettront pas que leurs terres soient détruites sans réagir d'une façon ou d'une autre.

En deuxième lieu vient l'intérêt du Brésil pour l'intégration de l'infrastructure en Amérique du Sud, qui vise à réduire les coûts d'exportation du soja, des minerais, du bois, de la viande et d'autres produits vers les marchés des différents continents. De plus, cette démarche a permis aux entreprises brésiliennes de commencer à contrôler les marchés des pays voisins, comptant pour cela avec l'appui total de la Banque nationale de développement économique et social (BNDES), d'autres institutions financières publiques et privées, des différents ministères, du parlement, etc. Et ceci sans mentionner l'intention, de la part des segments sociaux qui contrôlent l'État, de transformer le Brésil en puissance hégémonique en Amérique du Sud.

En troisième lieu, les projets d'infrastructure sont importants pour les trois pays qui se disputent actuellement l'hégémonie en Amérique du Sud (dans la Pan-Amazonie en particulier) : le Brésil, la Chine et les États-Unis. Ces trois pays ont intérêt à ce que les travaux prévus soient effectivement exécutés. Pour la Chine, par exemple, qui a besoin d'une grande quantité de minerais et de produits alimentaires, l'Amazonie est devenue un de ses principaux fournisseurs. En plus de la question économique, les États-Unis veulent consolider leur présence militaire sur cette portion du continent américain. Dans ce sens, la Colombie reste la plus grande "tête de pont" des intérêts états-uniens dans notre région. Si, d'un côté, la connexion territoriale à partir des projets d'infrastructure séduit les États et les entreprises transnationales du Brésil, de la Chine et des États-Unis, de l'autre elle tend à rendre plus aigus les conflits entre eux, car leurs perspectives géopolitiques et stratégiques divergent sur plusieurs points. Comment se résoudront de tels conflits? Là est la question !

En quatrième lieu, les mouvements sociaux, les ONG, les associations pastorales et autres segments sociaux qui s'opposent à cette logique de développement économique basée sur l'exploitation intensive et extensive des ressources naturelles de l'Amazonie, ne luttent pas contre une entreprise ou une autre, contre un gouvernement ou un autre. Ils luttent contre un bloc de pouvoir profondément articulé du plan local au plan international. Ce

bloc de pouvoir unit des gouvernements, des entreprises (ALCOA, VALE, Suez, Odebrecht, Camargo Correa), des parlements, le pouvoir judiciaire, des oligopoles de communication (TV, radios, Internet, agences de presse, journaux, revues, etc.), des banques (Santander, Itaú, Bradesco, BNDES, Banque mondiale, Banque interaméricaine de développement, Fonds monétaire international (FMI) et d'autres encore), des agences multilatérales (en particulier l'Organisation Mondiale du Commerce – OMC), des entreprises (1) et même une partie des mouvements sociaux et des ONG.

Ces acteurs s'unissent pour garantir l'appui de l'opinion publique et l'exécution des projets d'infrastructure, en ayant maintenant reconnu leurs effets irréversibles sur l'environnement, les peuples indigènes, les communautés traditionnelles et les populations urbaines, pour réaliser des réformes législatives qui assouplissent les législations environnementales ou autres, afin de faciliter l'accès des grandes entreprises aux terres indigènes et à celles qui appartiennent encore aux quilombolas, aux zones de préservation (forêts nationales, parcs, réserves extractivistes, etc.), et pour définir les mesures d'apaisement et/ou de compensation qui rendent possible le retrait de milliers de personnes des zones d'intérêt pour le grand capital. De plus, nous ne pouvons omettre les mesures qui visent à combattre tous les secteurs qui font obstacle aux stratégies des forces hégémoniques, comme la criminalisation des leaders et de leurs organisations, la persécution politique, l'étranglement financier de leurs institutions et même l'utilisation de la violence physique.

En cinquième lieu, les grands projets d'infrastructure sont associés à la stratégie du bloc de pouvoir cité précédemment, qui consiste à transformer tous les éléments de la nature en actifs environnementaux. Cela signifie que nous entrons dans une phase du capitalisme où l'on fixe un prix à la nature. Le débat aujourd'hui tourne autour du prix de la tonne de carbone, du prix du travail de pollinisation des abeilles, de la forêt sur pied, des potentialités des fleuves à produire de l'énergie, de la capacité des algues de capturer les déchets polluants, etc.

En sixième lieu, la construction de tous les ouvrages d'infrastructure qui intéressent le grand capital contribue aussi à ce que les mécanismes de domination restent aux mains de ce bloc de pouvoir. Les ports, les aéroports, les routes, les centrales hydroélectriques et autres servent, par exemple, à financer les campagnes électorales de certains membres des pouvoirs exécutif et législatif. De la même manière, en garantissant l'accès, l'utilisation et le contrôle de vastes étendues territoriales et de leurs ressources naturelles à de puissants groupes d'entreprises, les projets d'infrastructure contribuent à ce que le système capitaliste trouve de nouveaux moyens pour s'alimenter et se reproduire indéfiniment.

En septième lieu, les grands projets d'infrastructure sont justifiés à partir d'idées-clés qui exercent une profonde influence sur l'imaginaire populaire. Parmi ces idées se trouvent les notions de progrès et de développement. Le pouvoir politique ou idéologique de ces idées est très fort. À cause de cela, il nous est très difficile de nous opposer au discours dominant, puisque d'une certaine façon nous nous retrouvons prisonniers des schémas de la pensée hégémonique dans la société. Il est donc indispensable que nous nous ouvrons à d'autres possibilités, comme le débat sur le Bien Vivre divulgué à partir des expériences des peuples indigènes andins, ou même de la réflexion critique sur le néo-extractivisme (2). Nous devons briser les chaînes qui nous imposent des idées comme progrès ou développement. Cela est aussi important que de réaliser des manifestations pour empêcher la construction d'un complexe hydroélectrique ou l'installation d'une entreprise minière.

Guillermo Carvalho, FASE/PA – Brasil

E-mail : [gcarvalho@fase-pa.org.br](mailto:gcarvalho@fase-pa.org.br)

(1) Associação Brasileira de Alumínio (ABAL), [Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base](#) (ABDIB), [Associação Brasileira das Concessionárias de Energia Elétrica](#) (ABCE), Confederação Nacional da Indústria (CNI), Conselho Empresarial Brasil-Estados Unidos, etc.

(2) En résumé, nous appelons extractivisme ou néo-extractivisme le modèle de développement basé sur l'exploitation intensive des ressources naturelles (mines, hydrocarbures et autres), contrôlées par de grands groupes économiques nationaux ou transnationaux et qui ont la capacité de provoquer de graves dommages socio-écologiques.

[index](#)

---

La Banque Asiatique de Développement et la « croissance » fondée sur des projets d'infrastructure en Inde et dans la région du Mékong (1)



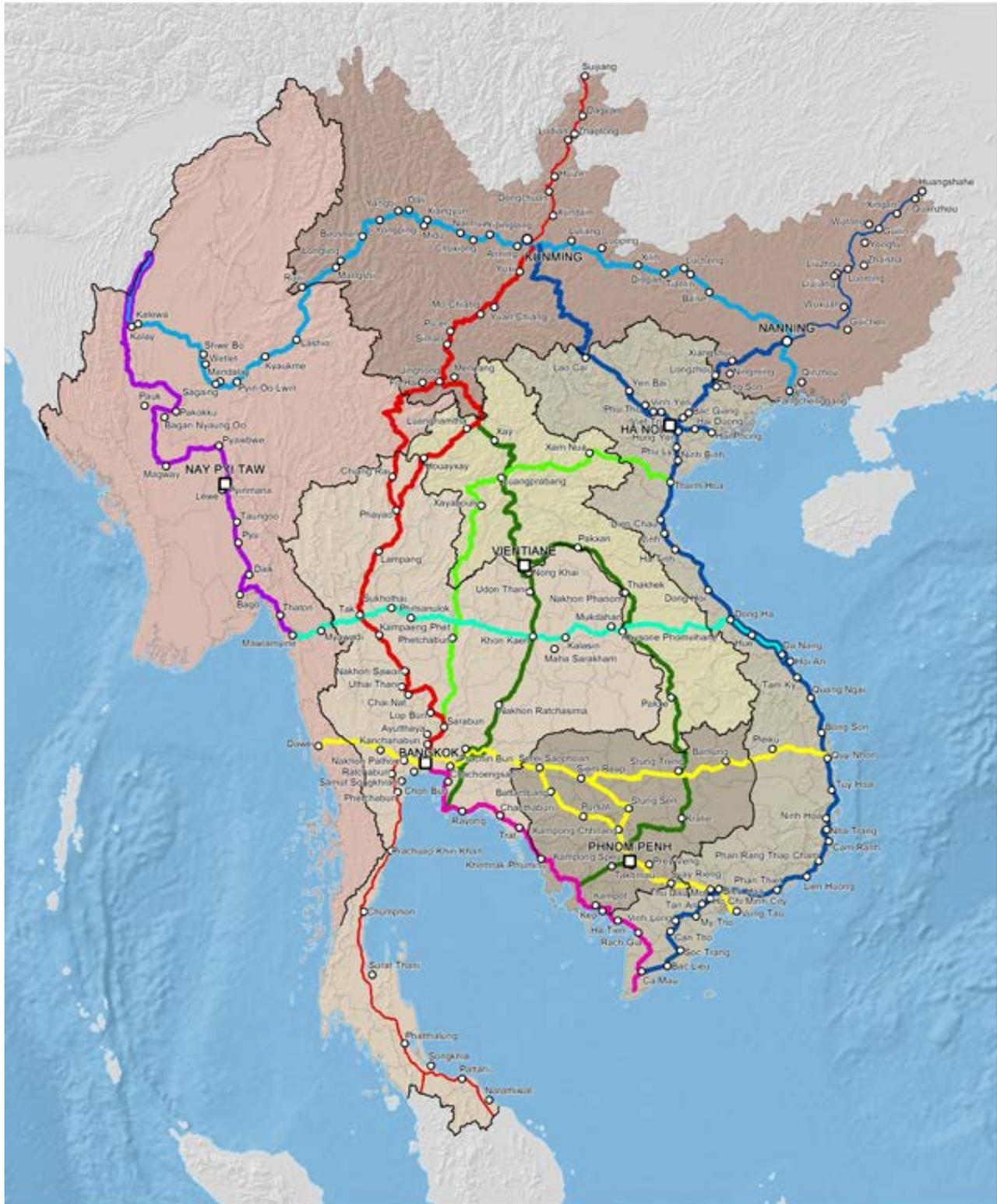
La Banque asiatique de développement (BAsD) est fondamentale pour créer la demande et les conditions nécessaires à la privatisation généralisée dans presque tous les secteurs de la région Asie-Pacifique, depuis le transport, l'énergie et l'urbanisation jusqu'à l'agriculture, l'eau et les finances. A partir d'une « croissance » fondée sur des projets d'infrastructure, le secteur industriel se voit agressivement poussé dans les projets financés par la BAsD, au moyen de plans de partenariat public-privé (PPP), de prêts, de cofinancement et de divers autres instruments financiers.

Avec des discours sur la croissance inclusive et durable et sur l'intégration régionale, la BAsD soutient des projets qui accélèrent le commerce et l'investissement, particulièrement dans des pays riches en ressources naturelles, malgré les dégâts environnementaux reconnus et l'aliénation des populations locales. Les plus importants de ces projets d'infrastructure concernent le transport, l'énergie et la technologie de l'information et de la communication, à quoi s'ajoutent des politiques et des systèmes normatifs et financiers pour attirer les capitaux privés afin qu'ils investissent dans ces projets.

Dans sa Stratégie pour 2020, la BAsD se montre favorable à ce que le secteur privé joue un rôle plus important dans le financement de l'infrastructure, soit comme sponsor soit comme promoteur de formes d'investissement communément utilisées dans les marchés financiers, comme les bons et les fonds à capital privé (pour information sur ces différentes sortes d'investissement, voir aussi le Bulletin 181 du WRM). La BAsD soutient aussi les « couloirs économiques » comme zones où se concentre un fort développement d'infrastructure, dans le but d'attirer des investisseurs privés et de faciliter le libre commerce et l'investissement.

La Grande sous-région du Mékong (GMS) est le principal programme d'intégration régionale de la BAsD. Commencé en 1992, le GMS vise à transformer toute la région du Mékong en une vaste zone de commerce et d'investissement, alimentée par les opérations du secteur industriel qui la dirigerait. L'investissement de capitaux s'est effectué dans sa majeure partie dans le transport (routes, voies ferrées, aériennes et fluviales), l'énergie, les télécommunications, le tourisme, l'agriculture et le renforcement du secteur industriel. Depuis 1992, ont été

effectués – ou sont en cours de réalisation – des projets d'infrastructure pour un montant total proche de 10 000 millions de dollars. Parmi eux figurent l'élargissement de l'autoroute entre Pnom Penh (Cambodge) et Ho Chi Minh Ville (Vietnam), et le Couloir économique Est-Ouest qui finira par s'étendre de la mer d'Andaman jusqu'à la ville vietnamienne de Danang (1).



**Transport Corridors of the Greater Mekong Subregion**

- |                                |                                  |
|--------------------------------|----------------------------------|
| <b>Economic Corridor Roads</b> | — North-South Corridor Extension |
| — Central Corridor             | — Northeastern Corridor          |
| — East-West Corridor           | — Northern Corridor              |
| — Eastern Corridor             | — Southern Coastal Corridor      |
| — Eastern Corridor Extension   | — Southern Corridor              |
| — North-South Corridor         | — Western Corridor               |

- ◻ National capital
- Administrative center
- Corridor town

0 100 200 400 Kilometers

Boundaries are not necessarily authoritative  
Data source: ADB, GMS EOC, UN FAO GAUL, NASA SRTM

Couloirs de transport de la Grande sous-région du Mékong

[www.gms-eoc.org/uploads/map/archives/map/GMS-TransportCorridor\\_30.jpg](http://www.gms-eoc.org/uploads/map/archives/map/GMS-TransportCorridor_30.jpg)

La stratégie des couloirs économiques est aussi financée en Inde. Dans l'État de Chhattisgarh, la BASD fournira 430 500 000 USD pour financer les six couloirs de transport et les réseaux de chemins qui traverseront les forêts et les zones indigènes, proches de riches gisements de houille et de minéraux. Un des projets les plus destructeurs auquel participe la BASD est le Couloir industriel Dehli-Mumbai (DMIC), un mégaprojet d'infrastructure qui s'étend de Dehli à Mumbai en traversant six États sur un parcours total de 1 483 km. Le DMIC comprend la construction de super autoroutes, de centrales électriques, de ports, de voies ferrées, d'aéroports, de villes-satellites, de villes-aimants, de nœuds industriels, de parcs technologiques,

etc. On estime actuellement que l'investissement requis pour que le DMIC soit opératif est de 90 000 millions de dollars; la plus grande partie proviendra du gouvernement japonais, et la BAsD aura aussi une participation considérable. Même si le gouvernement de l'Inde est le « propriétaire » du DMIC, 75 % des projets qu'il englobe appartiennent au secteur privé, grâce aux contrats PPP.

La BAsD a beau promettre de réduire la pauvreté, en Inde par exemple, le DMIC s'emparera de terres jusqu'à une distance de 200 km de chaque côté du Couloir Dehli-Mumbai pour assurer le transport de marchandises, tandis que les 11 régions d'investissement et les 13 zones industrielles auront besoin chacune de 100 à 250 km<sup>2</sup> de terres. Environ 180 millions de personnes se verront touchées et des milliers d'hectares de terres agricoles et d'élevage passeront aux mains d'entreprises en nette croissance, avec peu de bénéfices pour la population locale. Le DMIC captera l'eau dont ont besoin les paysans pour des cultures vivrières, et les communautés rurales pour leur vie quotidienne. Des études existantes montrent que les fleuves de la région du DMIC sont déjà surexploités et ne peuvent en supporter davantage (2). L'acquisition de terres et d'eau pour le DMIC déplacera des millions de personnes, détruira des paysages et des ressources naturelles de grande valeur, et déclenchera de violents conflits entre les communautés locales et les forces de sécurité de l'État.

De plus, le programme de prêts de la BAsD à l'Inde pour 2013-2015 concernera quatre secteurs d'infrastructure essentiels : les transports, l'énergie, l'urbanisme et l'agriculture et les ressources naturelles, et deux secteurs transversaux : les finances et le développement de connaissances. L'Alliance stratégique avec le pays pour la période 2013-2017, qui est en voie de formulation, comprendra le développement de couloirs économiques hautement prioritaires, créera des marchés pour l'investissement en infrastructure et favorisera « l'intégration » régionale par l'intermédiaire de la SASEC, Coopération économique sous-régionale du Sud de l'Asie (3).

Les gouvernements devront acquérir des terres, assurer l'accès à l'eau et aux gisements de minéraux, faciliter le financement, la protection et les garanties face aux risques, et se doter des politiques et des réglementations nécessaires au fonctionnement des entreprises privées. Mais la participation à la prise de décisions concernant ces divers projets ne s'étend pas aux communautés locales dont les vies et les moyens d'existence subiront des dommages irréparables. Le second Projet de développement rural de Chittagong Hill, Bangladesh, obligera à l'acquisition de terres des communautés locales, qui représentent plus de 40 % de la population indigène du pays.

Comme dit un article sur « Le développement et les terres communales du Mékong » : « Combien pèse l'influence des habitants de la région sur le choix en matière de développement ? Quelle participation ont-ils sur les décisions qui touchent leur bien-être et celui de leurs enfants ? Comment peuvent-ils agir sur les changements qui se produisent et qui, souvent, ne sont pas à la portée de leur contrôle immédiat ? Comment peuvent-ils imaginer et convertir en réalité un futur meilleur que ce modèle de développement centré sur l'économie, qu'on place sans cesse devant leurs yeux, en leur demandant de considérer cela comme une question de confiance aveugle, avec l'espoir que leurs besoins et leurs aspirations seront pris en compte ? » (4)

Le modèle de développement de la BAsD est déprédateur, antidémocratique, discriminatoire et destructif. Il obtient des bénéfices pour les entreprises et les classes élevées, mais il appauvrira les travailleurs, les agriculteurs artisanaux, les pêcheurs, les communautés indigènes et les populations pauvres, rurales et urbaines. Ceux qui lui résistent ou en font remarquer les injustices sont catalogués comme ennemis du développement et de l'État, poursuivis et emprisonnés. La BAsD ne peut pas être réformée, elle doit être stoppée. Il est impératif que nous unissions nos forces pour nous opposer au modèle de développement extractif et destructif de la BAsD et à son programme de privatisation.

Information extraite et adaptée de l'article de Shalmali Guttal, « Pursuing Privatization: the ADB Unchanging Vision of Development », Focus on the Global South,

<http://focusweb.org/content/pursuing-privatization-ados-unchanging-vision-development>.

(1) <http://www.adb.org/countries/gms/overview>.

(2) Delhi-Mumbai Corridor, A Water Disaster in the Making? Romi Khosla et Vikram Soni, Economic and Political Weekly, 10 mars 2012. Vol. XLVII N° 10.

(3) Fiche d'information sur la Banque asiatique de développement et sur l'Inde :

<http://www.adb.org/sites/default/files/pub/2013/IND.pdf>

(4) Mekong Commons, Development and the Mekong Commons,

<http://www.mekongcommons.org/development-and-the-mekong-commons/>.

[index](#)

---

## Infrastructures, développement et ressources naturelles en Afrique: Quelques exemples du Cameroun



Dans un monde caractérisé par une croissance en berne, l'Afrique est généralement présentée comme le continent de l'avenir, avec une croissance moyenne autour de 5%, qui est restée constante, même pendant la crise financière mondiale. Le potentiel du continent est en effet élevé, avec des ressources naturelles diversifiées et faiblement exploitées: ressources extractives, bois d'œuvre, terres arables pour l'agriculture, etc. Le développement d'infrastructures est cependant nécessaire pour espérer assister à l'attraction escomptée des investissements sur le continent. Inspirés par l'exemple des dynamiques économies des nouveaux pays industrialisés d'Asie, d'Amérique du sud voire d'Afrique, de nombreux pays du continent aspirent à leur tour à devenir des économies émergentes à échéance d'une génération. Avec l'assistance de bailleurs de fonds ou d'investisseurs privés, ces Etats se sont engagés dans de vastes programmes de construction d'infrastructures, dans les domaines des télécommunications, de l'énergie et des transports. A titre d'illustration, la Banque Mondiale, dans un rapport intitulé *Africa Infrastructure: A Time for Transformation* (2010) dressait un diagnostic de la situation sur le continent. Le rapport constatait, entre autres, que plus de la moitié des gains de croissance de l'Afrique pouvait être attribuée aux infrastructures, et que cette proportion augmenterait dans les années à venir. Il chiffrait également à 93 milliards de dollars par an (dont un tiers pour la maintenance) l'effort financier nécessaire pour doter le continent des infrastructures dont il aurait besoin.

Les impacts de cette stratégie sur l'environnement et sur les droits des populations les plus pauvres du continent, bien souvent dépendantes des ressources naturelles pour leur subsistance ne sont pas toujours envisagées de manière adéquate, et il est possible que les communautés rurales paient finalement un très lourd tribut au développement des infrastructures. L'objectif de cet article est d'illustrer, à partir de deux projets d'infrastructure localisés au Cameroun, quelques-unes de leurs implications tentaculaires, et les risques qui leurs sont associés.

### L'oléoduc Tchad-Cameroun (1)

Construit à partir de l'an 2000 pour transporter le pétrole brut produit au sud du Tchad (bassin de Doba) vers Kribi sur la côte atlantique du Cameroun, l'oléoduc de plus de 1000 km était alors le projet d'infrastructure le plus important jamais construit en Afrique subsaharienne. Le Cameroun et le Tchad, pays hôtes de cet investissement n'avaient aucune expérience dans la réalisation et le suivi des études d'impact environnemental

et social de projets d'une telle envergure. L'implication de la Banque Mondiale et de la Société Financière Internationale, partenaires financiers du projet, s'était alors traduite par l'application au projet des standards du Groupe de la Banque Mondiale (étude d'impact, régime des compensations autochtones, mécanismes de recours, ...). Et malgré l'attention particulière de l'opinion publique internationale, en raison des controverses ayant entouré les phases de préparation et d'approbation du projet, on a pu constater que les mesures d'atténuation sociale et environnementale n'avaient pas fonctionné comme prévu, et ces faiblesses avaient résulté en des impacts négatifs parfois non prévus mais désormais irréversibles. A titre d'exemple on peut citer la petite communauté de pêcheurs d'Ebomé, village de l'arrondissement de Kribi qui abrite le point de sortie de l'oléoduc vers l'océan atlantique. Cette communauté jadis prospère a vu son économie locale totalement détruite par le dynamitage d'un récif poissonneux situé à 2 kilomètres de la côte. Ce récif n'aurait pas été identifié lors de l'étude d'impact du projet, et sa destruction n'a donné lieu à aucune réparation immédiate malgré les protestations des pêcheurs. L'installation plus de cinq ans plus tard d'un récif artificiel sur le site n'a pas ramené les poissons. Il faut dire que pour la communauté d'Ebomé le récif était aussi un site sacré, habitat des « mami wata », esprits de l'eau, censés entre autres attirer le poisson et le mettre à la disposition du village. La destruction du récif aurait entraîné la colère et le départ des esprits... Ce cas n'est pas isolé, et plus de 10 ans après la célébration du premier baril de pétrole, on dénombre encore de nombreux problèmes non résolus dus à la construction de l'oléoduc. Après deux recours au Panel d'Inspection de la Banque Mondiale (2), deux recours sont actuellement en cours devant le bureau du Conseiller-médiateur de la Société Financière Internationale, ce qui atteste de la persistance des problèmes environnementaux et sociaux (3).

Bien qu'il soit déjà, en lui-même, un très grand projet d'infrastructure, l'oléoduc Tchad-Cameroun ne constitue cependant que la colonne vertébrale d'un vaste réseau d'oléoducs qui se mettra progressivement en place autour du Lac Tchad pour acheminer vers l'océan atlantique le pétrole de l'hinterland. Chacun des gisements pris individuellement ne serait pas économiquement viable, s'il fallait assurer le transport du brut par un oléoduc individuel partant de la zone pétrolière vers l'océan. La viabilité économique n'est ainsi assurée que par la mutualisation d'une partie des coûts de construction de l'infrastructure de transport. C'est en cela que l'oléoduc entre le Tchad et le Cameroun présente un tel intérêt stratégique: il permet d'encourager la recherche et l'exploration pétrolières dans toutes les régions situées à distance raisonnable de son tracé. C'est sans doute pour cette raison que la Banque Mondiale avait apporté une assistance décisive à la construction de l'oléoduc, par un financement, mais aussi par l'indispensable assurance contre le risque politique sans laquelle le projet aurait très difficilement pu avoir lieu, dans le contexte d'instabilité politique que connaissait alors le Tchad. Les nouveaux permis pétroliers sont presque tous situés dans des zones sensibles: à l'intérieur du Lac Tchad, dans le Parc National de Waza, dans la plaine d'inondation de Waza-Logone, de part et d'autre de la frontière entre le Tchad et la République Centrafricaine, etc. Ces projets, tout comme celui bien plus avancé et situé au sud-est du Niger (voir la carte), n'ont pas fait l'objet d'Etudes d'Impact Environnemental et Social conduites dans le respect des standards de la Banque Mondiale. Pourtant un accord a cependant déjà été trouvé entre le gouvernement du Niger et COTCO, consortium conduit par EXXON, qui a la charge de la gestion de l'oléoduc. La mise en œuvre de ces projets aura pour effet de démultiplier les impacts environnementaux et sociaux, bien au-delà du projet initial. Pourtant, au moment de la construction de l'oléoduc, certains des développements prévus aujourd'hui étaient déjà envisagés, mais n'avaient pas été pris en compte dans les études d'impact. Les ONG actives dans le suivi du projet avaient en effet constaté que l'oléoduc semblait surdimensionné, par rapport au volume des réserves établies dans le bassin de Doba. Il était donc sans doute prévu, dès le départ, que l'oléoduc servirait à transporter du brut provenant d'autres gisements que Doba. Conscients de cela, et dans le souci d'éviter que l'oléoduc facilite des opérations d'exploitation pétrolière on-shore particulièrement polluantes, des ONG avaient exigé qu'une clause du contrat passé entre le Groupe de la Banque Mondiale et ses partenaires (les Etats du Cameroun et du Tchad, et le consortium conduit par EXXON) impose aux gestionnaires de l'oléoduc de n'y accepter que du pétrole dont la production aura obéi aux mêmes exigences sociales et environnementales que pour le projet pétrolier initial. L'article 4.05 de l'accord de prêt du 29 mars 2001 entre la République du Cameroun et la Banque Mondiale est ainsi libellé:

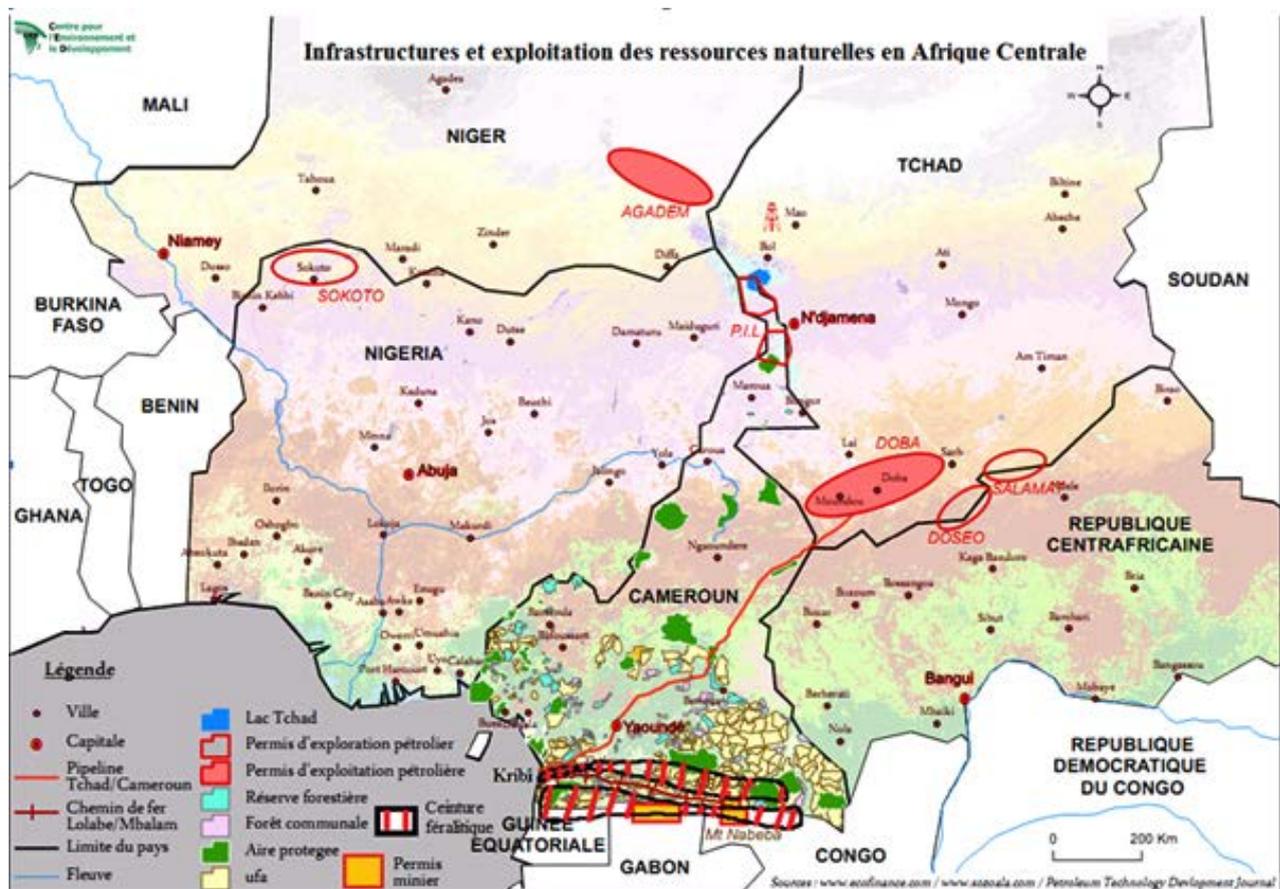
“The borrower shall ensure that any oil developed outside the Doba Basin Oil Fields, which is proposed to be transported through any part of the Transportation System in Cameroon, is developed in accordance with the principles set forth in the EMP with respect to environmental analysis and protection, consultation, information disclosure resettlement and compensation, and with the equivalent legal and administrative processes specified therein and applied with respect to the oil developed in the Doba Basin Oil Fields”

Un accord a été signé le 30 octobre 2013 entre les gouvernements du Niger et du Cameroun, pour assurer le transport des 324 millions de brut du champ d'Agadem au Niger par l'oléoduc entre le Tchad et le Cameroun. Un oléoduc de 600 km sera construit par le gouvernement nigérien du champ pétrolier jusqu'au point de raccordement avec l'oléoduc existant (4). Cette situation donne la fâcheuse impression que les promoteurs de l'oléoduc ont formulé des promesses qu'ils n'avaient pas l'intention de respecter, simplement pour assurer la mise en place de l'infrastructure principale à partir de laquelle les autres pourraient se développer, sans nécessiter de nouveaux financements contraignants d'agences publiques internationales.

Le chemin de fer Nord Congo-Kribi et le port en eau profonde de Kribi.

Bien qu'il s'agisse de deux infrastructures distinctes, il est possible de les considérer comme faisant partie d'un complexe intégré, construit par des entités différentes, mais visant une même finalité: relier les profondeurs de la forêt équatoriale et ses riches gisements à l'océan atlantique.

Le chemin de fer pour train à grande vitesse fait partie du projet d'exploitation des gisements de fer de Mbalam (Cameroun) et de Nabeba (Congo) (5), au cœur de la forêt équatoriale, et du TRIDOM, massif forestier entre le Cameroun, le Gabon et la République du Congo. Ces permis miniers affecteront des espaces de forêts, dont certains abritent une biodiversité exceptionnelle, et servent d'habitat et de mère nourricière à de nombreuses communautés, qui s'en servent aussi pour leur subsistance, tandis que d'autres massifs sont destinés à l'exploitation forestière à grande échelle. Long d'un peu plus de plus de 500 km, le chemin de fer sera destiné à l'acheminement du minerai de fer des deux concessions d'exploitation, vers le port de Kribi. Comme on le constate sur la carte, la partie méridionale du Cameroun, tout comme le Nord du Congo et du Gabon, regorgent de gisements de fer et d'autres minerais, dont l'exploitation pourrait être facilitée par la présence du chemin de fer. Ici également comme dans le cas de l'oléoduc, à partir d'une infrastructure de base, on verra se développer un réseau de chemins de fer secondaires, reliant des permis épars à la ligne principale allant du Congo à l'Océan, et destiné à faciliter l'exploitation des ressources minières de la zone forestière autour de l'Equateur. Et ici également, les études d'impact se sont limitées à l'analyse de la zone minière et du chemin de fer principal, et ne prennent pas en compte toutes les autres infrastructures qui se grefferont inévitablement à celles déjà mises en place.



Quelles leçons tirer de ces deux exemples ?

Les leçons peuvent être nombreuses, et on se limitera à en citer quelques unes:

1. Les infrastructures planifiées sont nombreuses, mais toutes ne sont pas d'égale importance: certaines entraînent en effet plus de destruction de l'environnement et de violations de droits que d'autres; de même certaines sont plus stratégiques, en ce sens qu'elles serviront de base au développement de nombreuses autres infrastructures.
2. Si depuis la construction de l'oléoduc la réglementation sur les études d'impact environnemental et social s'est développée, elle reste largement inadaptée à la complexité croissante des projets, surtout ceux relatifs à la construction des grandes infrastructures et à l'exploitation des ressources naturelles, qui impliquent l'organisation d'une cohabitation de très longue durée avec des communautés, dont elles menacent les bases de la vie et les droits culturels.
3. On assiste à une fragmentation de l'étude des impacts environnementaux et sociaux, qui ne permet pas de mesurer véritablement les impacts cumulatifs de ces infrastructures. Cette fragmentation a pour effet de rendre plus acceptables les conséquences de ces investissements pour les communautés et l'environnement, en les relativisant.
4. L'Etat participe au fonctionnement de ces infrastructures, au nom de la quête de la compétitivité, atout indispensable pour attirer les investisseurs. L'Etat s'endette pour y parvenir et ces investissements profitent aux multinationales, qui voient leurs activités d'exploitation des ressources naturelles facilitées. Le remboursement de la dette se fera par l'ensemble des citoyens. Pourtant, les revenus générés par l'exploitation des ressources vont en grande partie aux compagnies. Et la part destinée à l'Etat souffre d'une répartition inéquitable, qui pénalise les plus pauvres, ceux justement qui souffrent le plus des effets du développement des infrastructures. Dans le cas du Cameroun par exemple, on assiste à un ré-endettement massif, surtout auprès de la Chine, pour le développement des infrastructures. Il y a fort à parier que les ressources naturelles seront mises à

contribution dans le remboursement de cette dette.

5. Le coût pour le climat de ces développements est particulièrement élevé: outre les émissions de gaz à effet de serre directement liées à la construction des infrastructures, il faut également considérer celles qui seront associées à l'exploitation des ressources et dans le cas du pétrole, à leur utilisation.

6. Construits sans une planification adéquate, ces projets d'infrastructure s'imposeront comme des contraintes aux efforts futurs d'aménagement du territoire. Ils ne sont finalement pas rentables pour tout le monde, et surtout pas pour les plus pauvres. Ils sont de plus particulièrement néfastes pour l'environnement, et s'ils sont conduits au nom du « développement », on peut penser qu'ils seront, à terme, porteurs de plus de maux que de solutions.

Samuel Nguiffo, CED-FoE Cameroun,  
([snguiffo@cedcameroun.org](mailto:snguiffo@cedcameroun.org); [snguiffo@yahoo.fr](mailto:snguiffo@yahoo.fr))

(1) Pour des informations sur le projet, voir le site

<http://ewebapps.worldbank.org/apps/ip/Pages/AllPanelCases.aspx>

(2) Le Panel d'Inspection est un mécanisme de recours indépendant ouvert aux communautés et individus négativement affectés (ou susceptible de l'être) par des projets financés par la Banque Mondiale.

<http://ewebapps.worldbank.org/apps/ip/Pages/Home.aspx> Pour des informations relatives aux deux affaires portées devant le Panel d'Inspection sur le projet pétrolier et d'oléoduc Tchad-Cameroun, voir les sites suivants : <http://ewebapps.worldbank.org/apps/ip/Pages/ViewCase.aspx?CaseId=52> et

<http://ewebapps.worldbank.org/apps/ip/Pages/ViewCase.aspx?CaseId=59>

(3) Pour des informations relatives aux affaires actuellement en cours devant le conseiller médiateur de la Société Financière Internationale, voir les sites suivants : [http://www.cao-](http://www.cao-ombudsman.org/cases/case_detail.aspx?id=168)

[ombudsman.org/cases/case\\_detail.aspx?id=168](http://www.cao-ombudsman.org/cases/case_detail.aspx?id=168)

<http://www.cao-ombudsman.org/cases/document-links/links-168.aspx>

[http://www.cao-ombudsman.org/cases/case\\_detail.aspx?id=179](http://www.cao-ombudsman.org/cases/case_detail.aspx?id=179)

<http://www.cao-ombudsman.org/cases/document-links/links-179.aspx>

(4) <http://economie.jeuneafrique.com/regions/afrique-subsaharienne/20378-le-brut-nigerien-transitera-par-le-pipeline-tchad-cameroun.html>

(5) Sur ce projet, voir

<https://sundanceresources.com.au/IRM/Company/ShowPage.aspx/PDFs/2783-99911791/PresentationCameroonTradeandInvestmentForum>

[index](#)

---

Développement ou destruction : que signifient les projets d'infrastructure pour les forêts et la population d'Afrique ?



## Antécédents

On a beaucoup écrit sur le pillage de la biodiversité et des ressources naturelles d'Afrique, en particulier lorsque ce pillage a eu des effets négatifs sur la société, l'économie et l'environnement, comme dans les cas de la coupe rase systématique des forêts, de l'extraction sauvage de minéraux et de la transformation de terres communautaires en plantations industrielles. Or, malgré les changements politiques substantiels qui se sont produits au cours des 100 dernières années, les rapports économiques de l'Afrique avec les pays du Nord sont toujours inégalitaires.

Bien que les méthodes actuelles d'appropriation des richesses de l'Afrique puissent paraître différentes de celles du passé, les effets négatifs de l'extraction de ressources restent les mêmes. Les pays africains ont eu beau conquérir la liberté politique en devenant « indépendants », beaucoup d'entre eux sont encore contrôlés par des puissances étrangères, mais non seulement par la Grande Bretagne et les pays européens : aujourd'hui, la demande de richesses africaines provient aussi d'Amérique du Nord et d'Asie.

Au début de la période coloniale, l'extraction de pierres précieuses, d'ivoire, de peaux et de plumes d'autruche était célébrée. Les habitants étaient exploités et même réduits en esclavage pour obtenir des connaissances, des aliments et de la main-d'œuvre ; les missionnaires, les négociants et les explorateurs leur payaient le strict minimum, surtout avec des colifichets, miroirs, bracelets et verroteries, mais aussi avec des armes à feu et de l'alcool. Quand les gouvernements européens apprirent que les terres et les gisements de minéraux d'Afrique étaient de grande valeur, les incursions militaires devinrent la méthode d'appropriation préférée. Les premières infrastructures, chemins et voies ferrées, furent d'abord construites pour transporter du matériel et des soldats, puis utilisées pour exporter leur butin. Avec le temps, un vaste réseau de routes, de voies ferrées et de ports fut construit pour faciliter l'extraction et le transport, surtout vers les marchés européens.

Ce fut le début d'une nouvelle étape de l'exploitation de l'Afrique. Les pays étrangers commencèrent à accumuler du capital sous forme de ressources naturelles, et bâtirent des infrastructures dans les territoires colonisés, mais les bénéfices allaient aux banques d'outre-mer, pour contribuer à financer une subjugation plus forte encore. Ce système d'extraction de ressources rétro-alimenté continue d'appauvrir les Africains encore aujourd'hui, bien que les nations colonialistes aient été remplacées par une force insidieuse mais plus puissante, constituée par des banques commerciales protégées par les gouvernements de leurs pays. Cela fonctionne aussi comme une barrière de protection « du secteur privé » très convenable pour ceux qui, dans les coulisses, orchestrent l'appropriation de terres et l'extraction de bois et de minéraux, ou le traitement primaire du butin, qui dépend lui aussi de la disponibilité de main-d'œuvre bon marché en Afrique ; en outre, cela favorise

l'application laxiste de la législation sur le travail et l'environnement.

Ainsi, bien que le panorama politique ait changé, les richesses naturelles d'Afrique ou celles qui ont été créées par les communautés du continent continuent de s'accumuler, sous forme de capital financier, dans des pays situés ailleurs.

La situation actuelle

L'appât de ce qu'on appelle « investissement étranger direct » porte aujourd'hui beaucoup de leaders et d'élites politiques d'Afrique à encourager l'extraction d'une variété encore plus grande de ressources, sous forme de « matières premières » nécessaires pour alimenter les économies industrielles du Nord. De même, un réseau complexe d'institutions financières internationales (IFI) qui collaborent entre elles s'efforce de presser le continent jusqu'à la dernière goutte. Depuis peu, les investisseurs « privés » sont éclipsés par des institutions financières multilatérales comme la Banque européenne d'investissement (BEI), la Banque mondiale (BM) et sa filiale, la Société financière internationale (SFI), qui continuent de répondre aux gouvernements qui les financent.

Le Fonds monétaire international (FMI) rôde dans l'ombre ; il exerce une influence démesurée sur les décisions d'ordre économique de nombreux pays africains et encourage une exploitation toujours plus forte de leurs ressources naturelles en quête de la simple croissance économique. Le FMI influe aussi sur les pays au PIB élevé, pour qu'ils empruntent de l'argent afin d'améliorer l'infrastructure du transport et d'autres secteurs, et de favoriser le mouvement et l'exportation de produits de base, surtout le bois et les minéraux non transformés, mais il ne fait pas grand-chose pour les projets entrepris par les communautés locales. Le FMI essaie aussi d'influer sur la destination de son aide financière et sur la manière de la dépenser, comme au Kenya (1).

C'est le FMI qui a proposé la notion de « croissance économique » continue fondée sur l'augmentation du PIB, mais cette croissance ne sert pas à obtenir un développement local durable et qui bénéficie aux citoyens plutôt qu'aux multinationales. Elle est fondée sur l'exploitation et la consommation à court terme de ressources limitées, comme l'eau, pour stimuler l'activité économique. Le résultat est l'épuisement rapide des ressources naturelles et la réduction des possibilités de traitement et de création d'emplois au niveau local. À titre d'exemple, au Kenya le FMI a influé pour qu'on prenne des mesures pour « réhabiliter » les châteaux d'eau ; pour ce faire, des communautés et des peuples indigènes ont été expulsés de quelques zones du Complexe de la forêt Mau et, plus récemment, on a obligé les Sengwer à quitter les monts Cherangany. Parallèlement, le Service forestier kényan prévoit de faire, dans les mêmes régions, des plantations industrielles d'arbres qui vont consommer davantage d'eau que l'agriculture de subsistance qu'elles remplaceront (2).

Une autre menace pour l'indépendance économique des pays africains est le programme des Nations unies pour « sauver » le climat, dénommé REDD+ ou « Réduction des émissions dues au déboisement et à la dégradation des forêts ». REDD+ a sans doute contribué à l'expulsion des Sengwer, en raison de la possibilité de recevoir des paiements en espèces pour les crédits de compensation d'émissions générés grâce à la « gestion durable des forêts ». Ceci est lié aux projets de plantation mentionnés plus haut, qui consistent à transformer des réserves de forêt en plantations industrielles de pins exotiques, lesquelles non seulement seront beaucoup plus nuisibles pour la biodiversité, les sols et l'eau, mais finiront par libérer dans l'atmosphère beaucoup plus de dioxyde de carbone que l'agriculture à petite échelle (3).

Dans bien des cas, les États africains ont encore de forts rapports économiques et culturels avec les pays coloniaux qui les gouvernaient autrefois. Tel est le cas des rapports entre la France et ses anciennes colonies d'Afrique occidentale, et entre le Portugal et ses anciennes provinces africaines, l'Angola et le Mozambique. Mais quels que soient leurs liens historiques, le principal intérêt des anciennes métropoles est toujours le

même : maintenir leur influence sur les gouvernements et les peuples africains pour s'appropriier ou contrôler leurs ressources. L'aide au développement (l'aide alimentaire comprise) est un outil puissant à cet effet, car elle peut être utilisée pour augmenter l'endettement et la dépendance économique des pays bénéficiaires. De même, elle sert à réduire la part des bénéfices que reçoivent les communautés locales et les peuples indigènes, qui sont les propriétaires légitimes des forêts et des autres écosystèmes d'où l'on tire les ressources, et qui les ont toujours préservés.

Pour contrecarrer la résistance populaire au vol des ressources africaines, les agents des pouvoirs néocoloniaux emploient souvent des tactiques militaires, des armes et du matériel coûteux pour déstabiliser les pays. Le recours à des groupes locaux pour aider les grandes entreprises minières ou extractives à affirmer et à garder le contrôle des ressources minérales ou des forêts est probablement la règle plutôt que l'exception, comme le montrent les conflits armés qu'il y a eu ces derniers temps dans plusieurs pays : le Soudan du Sud, la République centrafricaine, l'Ouganda, la Somalie, le Kenya et la République Démocratique du Congo. Dans presque tous les cas, l'armement et l'expertise militaire sont venus de l'extérieur, ce qui veut dire qu'ils ont été fournis, ou du moins payés, par une entité étrangère qui souhaitait avoir accès à la terre ou aux richesses minérales des pays africains. Le financement de « l'infrastructure militaire » a remplacé en grande partie le recours à des mercenaires, mais le principe est toujours le même : diviser pour régner en exploitant les conflits locaux.

### Une nouvelle forme d'extraction

L'Afrique est perçue comme un marché consommateur crédule pour des articles importés très chers mais de mauvaise qualité. Le monde des affaires voit de bonnes possibilités en Afrique, qu'il s'agisse d'eau sucrée en boîte, de semences génétiquement modifiées, de malbouffe ou de vêtements bon marché ! Pour les multinationales qui souhaitent augmenter leurs ventes et leurs bénéfices ou devancer les initiatives locales qui risquent de mettre en danger leur prééminence dans les marchés mondiaux, l'Afrique est mûre pour le pillage.

Des pays comme l'Afrique du Sud ont payé des sommes énormes pour un armement militaire excessivement cher, censé les protéger de leurs ennemis réels ou potentiels. Or, ils manquent souvent des moyens nécessaires pour entretenir leurs nouveaux jouets de « dissuasion massive ». En dehors de l'Afrique du Sud, peu de pays africains ont la capacité de fabriquer leurs propres armes ; le continent est donc une cible facile pour les pays étrangers qui veulent vendre leurs excédents ou leur matériel militaire obsolète. Du moment que l'argent n'abonde pas, il est probable que les achats d'armes ne sont pas payés cash et que certains gouvernements africains finissent par offrir en échange des concessions minières ou des droits commerciaux au rabais. Quand des soldats peu disciplinés portent des armes chargées, les choses peuvent très mal tourner (4).

La fausse justification de ce genre de convoitise et d'ambition est l'idée insensée que la production et la consommation peuvent augmenter indéfiniment, grâce à une augmentation également illimitée de la démographie mondiale. Il est prévu que les habitants du monde seront plus de neuf milliards à la moitié du siècle, sans doute en réponse aux prières des grandes entreprises. Or, il suffit d'appliquer un peu de logique et de savoir que nous occupons une planète où la superficie habitable rétrécit rapidement, où les ressources naturelles diminuent, où les écosystèmes sont en danger de s'effondrer et où le changement climatique s'accélère pour comprendre qu'un changement radical de l'attitude et des comportements humains est indispensable. Néanmoins, pour que cela devienne possible le système économique mondial doit changer lui aussi et passer du capitalisme effréné à un système qui respecte les droits de la Nature et des personnes.

### Les effets pervers de l'infrastructure

La construction d'une infrastructure « en dur » apparaît en réponse à un besoin spécifique, comme les voies ferrées pour transporter des minéraux de l'intérieur jusqu'aux ports, ou bien comme une initiative à risque, où

l'on suppose que la demande de certains services va augmenter à un rythme déterminé et finira par justifier le coût des travaux, comme dans le cas d'une nouvelle autoroute pour laquelle la demande n'est pas encore suffisante mais qui pourra être exploitée au maximum à un moment indéterminé du futur. En Afrique du Sud on trouve d'excellents exemples de ces « éléphants blancs » construits pour le prestige, comme les stades construits à grands frais pour la Coupe mondiale de football 2010.

À Durban, l'aéroport international King Shaka fut construit surtout pour accueillir brièvement une affluence supplémentaire de voyageurs qui venaient voir le championnat mondial ; à présent, il fonctionne bien au-dessous de sa capacité, tandis que l'ancien aéroport, récemment actualisé et en parfait état de fonctionnement, n'est pas utilisé. Mis à part le projet extravagant du gouvernement, qui consiste à transformer un jour l'aéroport en un port de conteneurs, tout porte à croire qu'il ne servira jamais qu'à gaspiller l'argent public. Du moment qu'il est urgent de combattre le changement climatique en réduisant les émissions des combustibles fossiles, autant le nouvel aéroport international que le port de conteneurs proposé semblent être de mauvaises idées ; et pourtant, la compagnie aérienne South African Airways, subventionnée par le gouvernement, prévoit maintenant d'agrandir sa flotte de grands avions à réaction !

Tout projet d'infrastructure devrait répondre, dès le début, à un besoin local déjà existant, au lieu d'être exécuté pour atteindre un objectif imaginé ou souhaité ; en outre, il devrait être en mesure de générer d'emblée les recettes suffisantes pour rembourser les prêts avec lesquels ont été payés les travaux. Les exemples de dépenses superflues mentionnés plus haut ne sont pas les seuls à avoir dilapidé en Afrique des ressources financières limitées ; il ne faut pas oublier que, lorsqu'un pays prend la décision irrationnelle d'emprunter de fortes sommes d'argent pour construire des installations non nécessaires, l'endettement de ce pays augmente sans doute et que, par voie de conséquence, sa capacité d'emprunt diminue.

D'ambitieux projets d'infrastructure sont exécutés ou prévus dans toute l'Afrique : d'énormes barrages sur le Congo et le Nil, des autoroutes, des voies ferrées, des ports, des centrales électriques. Le niveau de vie des communautés africaines sera meilleur grâce à cela ? Ou bien ce qui augmentera c'est l'extraction de ressources, les dégâts environnementaux et la souffrance humaine ?

Wally Menne, The Timberwatch Coalition, [www.timberwatch.org](http://www.timberwatch.org)

Email: [plantnet@iafrica.com](mailto:plantnet@iafrica.com)

(1) <http://www.businessdailyafrica.com/IMF-and-World-Bank-raise-the-red-flag-over-Kenya-debt/-/539546/2252232/-/68mp65/-/index.html>.

(2) <http://www.imfbookstore.org/ProdDetails.asp?ID=9781455207589&PG=1&Type=BL>

(3) <http://www.no-redd-africa.org/images/pdf/sengwernranletter12march2014.pdf>

(4) <http://www.amnesty.org/en/news/dr-congo-arms-supplies-fuelling-unlawful-killings-and-rape-2012-06-12>- Chasing bullets in the DRC, <http://reliefweb.int/report/democratic-republic-congo/chasing-bullets-drc>

[index](#)

---

LES GENS SE METTENT À L'OEUVRE

Lettre à la Commission interaméricaine des droits de l'homme



Lettre à la Commission interaméricaine des droits de l'homme, lui demandant d'exhorter l'État équatorien à respecter pleinement les mesures de précaution adoptées pour protéger la vie et l'intégrité personnelle des membres des peuples indigènes vivant en isolement volontaire dans le pays, en particulier ceux des groupes Tagaeri et Taromenane qui appartiennent aux Waoroni, et de protéger également les territoires qu'ils habitent. Les signataires de la lettre manifestent leur forte inquiétude face à la décision du gouvernement équatorien d'intensifier les activités d'extraction d'hydrocarbures à l'intérieur du parc national Yasuní, dans la zone intacte des blocs 31 et ITT. Ils demandent donc que soient arrêtées d'urgence les activités déjà entreprises dans ce bloc.

Signataires : Survival International, WRM (Mouvement mondial pour les forêts tropicales), CIMI (Consejo Indigenista Misionario), le conseiller indépendant en matière de peuples indigènes isolés, M. Antenor Vaz, et le journaliste M. David Hill.

La lettre figure en espagnol sur : <http://wrmorg.uy/es/todas-las-campanas/carta-a-la-comision-interamericana-de-ddhh-por-la-explotacion-petrolera-en-el-yasuni-y-los-indigenas-en-aislamiento/>.

[index](#)

---

HidroAysén tombe à l'eau dans le Comité des Ministres grâce à la forte pression sociale



Mapuexpress

Après plus de cinq années de lutte contre le projet énergétique HidroAysén, qui comportait de construire cinq barrages hydroélectriques en Patagonie, le Comité des Ministres du Chili a décidé de refuser ce projet néfaste, ce qui met la Patagonie à l'abri de l'hydro-électricité imposée par les transnationales avec l'appui des gouvernements.

<http://mapuexpress.org/hidroyasen-se-hunde-en-comite-de-ministros-por-fuerte-presion-social/>

[index](#)

---

Les mouvements sociaux célèbrent un vote historique dans le Conseil des droits de l'homme des Nations unies



Les mouvements sociaux célèbrent un vote historique dans le Conseil des droits de l'homme des Nations unies : le CDH abandonne les normes volontaires et avance vers un nouveau traité obligatoire pour éviter les violations des droits de l'homme commises par des sociétés transnationales. Après plusieurs semaines de pourparlers où les pays du Nord ont essayé d'éviter la création d'un traité contraignant à ce sujet, le CDH a approuvé une résolution qui permettra de mettre en route le processus, par 20 votes pour, 14 contre et 13 abstentions.

<http://www.stopcorporateimpunity.org/?p=5858&lang=es>

Le Tribunal permanent des peuples (TPP) s'est réuni avec des mouvements sociaux du monde entier, et le Traité international des peuples sur les sociétés transnationales (STN) a été lancé



Le Tribunal permanent des peuples (TPP) s'est réuni avec des mouvements sociaux du monde entier, et le Traité international des peuples sur les sociétés transnationales (STN) a été lancé, tandis que les pays membres du Conseil des droits de l'homme des Nations unies débattaient à Genève sur des normes contraignantes pour contrôler les STN. Le 23 juin, le TPP a traité de 12 affaires concernant les secteurs des mines, du pétrole et de l'eau ; des preuves ont été apportées sur les dommages irréparables portés aux communautés, sur la violation des droits des personnes et sur les effets nuisibles des STN sur la nature et l'environnement.

<http://www.stopcorporateimpunity.org/?p=5774&lang=es>

Le traité est disponible sur :

[http://www.stopcorporateimpunity.org/?page\\_id=5577&lang=es](http://www.stopcorporateimpunity.org/?page_id=5577&lang=es).

« Il n'y aura pas moyen d'inverser le changement climatique, à moins de stopper les entreprises polluantes et de changer le système »



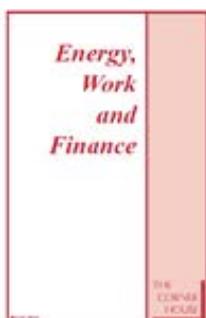
Les pourparlers de l'ONU sur le climat qui ont eu lieu à Bonn, en Allemagne, du 4 au 15 juin, ont montré une fois de plus qu'ils sont dominés par des États, des pollueurs et des entreprises irresponsables qui ne se soucient que de poursuivre leurs activités actuelles et d'accroître leurs bénéfices, en exploitant davantage de combustibles fossiles et en profitant des nouveaux marchés du carbone qui détruisent les forêts, les sols, les zones humides, les fleuves, les mangroves et les océans, en spéculant sur la nature et en privatisant les écosystèmes dont dépendent nos vies. La déclaration est disponible sur :

<http://climatespace2013.wordpress.com/2014/06/09/pas-dalternative-au-chaos-climatique-si-nous-ne-stoppons-pas-les-entreprises-polluantes-et-ne-changeons-pas-le-systeme/>

[index](#)

---

## RECOMMANDATIONS



“Énergie, travail et finance”, The Corner House (en anglais). Ce rapport affirme que ceux qui aspirent à créer un avenir énergétique plus écologique et plus démocratique devraient considérer l'énergie et la finance comme des processus politiques à changer. Comment peuvent les mouvements créer les alliances les plus fortes pour parvenir aux changements nécessaires ? Quels sont les points les plus vulnérables des régimes énergétiques et financiers destructeurs qui dominent à l'heure actuelle ? Pour répondre à ces deux questions il faut comprendre comment les systèmes énergétique et financier ont été construits et contestés au cours de deux siècles de transformations houleuses dans l'industrie, les moyens d'existence et l'exploitation.

<http://www.thecornerhouse.org.uk/resource/energy-work-and-finance>

[index](#)

Le partenariat public-privé et la capture des institutions : l'État, les institutions internationales et les peuples indigènes au Tchad et au Cameroun, Karinna Horta, dans UNRID, The Politics of Resource Extraction (en anglais). L'oléoduc et gazoduc Tchad-Cameroun, financé par la Banque mondiale,



favorisera un investissement beaucoup plus fort du secteur privé, fait par le consortium dirigé par ExxonMobil. Cet article montre que la plupart des partenariats public-privé (PPP) appauvrissent encore plus les populations qui habitent le long de l'oléoduc, dont les communautés de pygmées du Cameroun, à cause de la destruction des forêts où elles trouvent la plupart de leurs moyens d'existence.

[https://urgewald.org/sites/default/files/the\\_politics\\_of\\_resource\\_extraction.pdf](https://urgewald.org/sites/default/files/the_politics_of_resource_extraction.pdf)

[index](#)



La consultation non consultée de l'Équateur, Acción Ecológica (en espagnol, avec sous-titres en anglais). Ni libre, ni préalable, ni informée. Une vidéo indépendante met en scène la consultation des peuples indigènes pendant la XIe négociation pétrolière de l'Équateur, pour révéler ses irrégularités et le fait que les voix des nationalités amazoniennes n'ont pas été entendues. Il s'agit d'un exemple clair de l'utilisation de l'aberration et de l'abus des droits des peuples indigènes pour justifier la mise en œuvre de grands projets d'infrastructure.

<http://www.accionecologica.org/petroleo/politicas-petroleras/1740-la-consulta-inconsulta-english-subtitles>

[index](#)



Le FSC se séparera-t-il de Suzano ? FSC Watch (en anglais). En juillet 2010, Suzano Pulp & Paper a acheté la société biotechnologique FuturaGene qui, depuis 8 ans, fait des essais en plein champ d'eucalyptus génétiquement modifiés. En janvier 2014, FuturaGene a demandé à la Commission technique brésilienne sur la biosécurité (CTNBio) l'autorisation de planter des arbres GM à l'échelle commerciale. Suzano est certifiée par le FSC et prévoit de planter des arbres GM à l'échelle commerciale.

<http://fsc-watch.com/2014/06/06/suzano-plans-commercial-planting-of-gm-trees-will-fsc-dissociate-from-suzano/>

[index](#)



Affamés de terres : les petits producteurs nourrissent le monde avec moins d'un quart de l'ensemble des terres agricoles (en anglais, espagnol et français). Les organisations paysannes et indigènes du monde se heurtent à la pénurie de terres et à l'expulsion du milieu rural. Bien que de nombreux experts continuent d'affirmer que la plupart des terres sont toujours aux mains des paysans et des indigènes, cette étude montre que plus de 90 % des agriculteurs du monde contrôlent moins d'un quart des terres agricoles de la planète.

<http://www.grain.org/article/entries/4960-affames-de-terres-les-petits-producteurs-nourrissent-le-monde-avec-moins-d-un-quart-de-l->

[ensemble-des-terres-agricoles](#)

[index](#)