



Bulletin 244 del WRM
Mouvement Mondial pour les Forêts Tropicales
Juin / Juillet 2019

Béton et déforestation : les infrastructures au service des sociétés et du capital



Notre Opinion : Infrastructures et extraction : une accumulation de déforestations.....	2
Les infrastructures extrêmes se multiplient.....	4
L'Hidrovia amazonienne au Pérou : contre les rivières qui marchent.....	9
Indonésie . La sombre réalité derrière l'énergie géothermique : un discours trompeur sur « l'énergie propre ».....	12
Des femmes debout qui luttent contre l'usine de papier Suzano dans l'État de Maranhão, Brésil	16
Infrastructures pour les industries extractives et bénéfiques des entreprises : qu'en est-il des besoins des communautés ?.....	21
Uruguay s'endette pour construire une infrastructure coûteuse qui ne profitera qu'à une transnationale de la cellulose.....	26
Des infrastructures mises en place par et pour les communautés forestières : une microcentrale hydroélectrique à Long Liam, au Sarawak	31
Brésil : La lutte des peuples Xinguara en Amazonie.....	35

RECOMMANDATIONS

Chine Des villageois poursuivent en justice une entreprise forestière et des autorités locales pour l'assèchement de leurs sources d'eau.....	39
Amazonie : les routes et les autoroutes sont les axes de la déforestation.....	39
Une énergie propre ? Des barrages destructeurs au Guatemala	40
Comment les riches et les puissants détournent les victoires de la résistance à leur profit.....	40
Déplacements dus à l'implantation de barrages en Malaisie : problématiques hommes-femmes.....	40
Bulletin WRM « Les voix du sol : des communautés en mouvement et des stratégies de résistance » en swahili.....	40

Ce bulletin contient des articles écrits par les organisations et les personnes suivantes : Nicholas Hildyard de The Corner House, Royaume-Uni ; Leonardo Tello Imaina de Radio Ucamará, Loreto, Pérou ; Wendra Rona Putra de l'Aide juridique de Pandang (LBH Padang), Indonésie; Rosalva Gomes du Mouvement interétatique de casseuses de coco babassu (Movimento Interestadual das Quebradeiras de Coco Babaçu), Brésil; Bryan Anderson, activiste de Long Liam, Malaisie ; le Mouvement Xingu vivant pour toujours (Movimento Xingu Vivo para Sempre), Brésil et des membres du Secrétariat international de WRM

Béton et déforestation : les infrastructures au service des sociétés et du capital

Notre Opinion :

Infrastructures et extraction : une accumulation de déforestations



Parc national de Yasuni, Équateur. Ph: Karla Gachet

Avec la domination croissante des empires coloniaux et plus tard postcoloniaux sur les terres et les peuples du Sud mondial en vue de l'extraction de « ressources », **le transport a constitué l'un de leurs principaux obstacles et défis**. Comment transporter à un prix abordable les minéraux, le caoutchouc, les bananes, le coton, le bois ou le pétrole des lieux d'extraction jusqu'aux centres industriels, dont la plupart sont situés dans le Nord mondial, où ces ressources sont transformées en produits finis, lesquels sont ensuite transportés à leur tour vers les consommateurs?

En fait, ce problème est résolu avec **des ouvrages d'infrastructure de plus en plus tentaculaires et intrusifs**. Même que parfois certains projets d'infrastructures, les barrages hydroélectriques par exemple, nécessitent à leur tour un réseau d'infrastructure pour pouvoir accéder à la zone de construction et transporter le produit (l'énergie) vers d'autres sites d'industries extractives ou les grands centres urbains.

Ainsi, l'économie actuelle de surproduction et de consommation, laquelle s'accroît de plus en plus en amplifiant les inégalités et les discriminations historiques, pousse cette grande expansion des réseaux d'infrastructure. En d'autres mots, on détruit encore plus de forêts et de territoires communautaires pour faciliter le passage rapide des marchandises. On dépossède — presque toujours de manière très violente — toujours plus de communautés de leurs forêts et moyens d'existence et, en même temps, on augmente l'exploitation des travailleurs et travailleuses.

Par conséquent, **on ne peut penser extraction sans inclure un vaste réseau d'infrastructure complémentaire et une déforestation et destruction encore plus importante** que celle qu'indiquent les études d'impact environnemental officielles. Par exemple, une étude confirme que, depuis 2005, la déforestation qu'ont entraînée les activités minières dans l'Amazonie brésilienne a été 12 fois plus importante que celle qui s'est



produite dans le territoire même des concessions minières. Ce résultat est le produit, notamment, de la construction d'infrastructures (routes, chemins de fer, ports, etc.), de l'expansion urbaine pour servir la main-d'œuvre croissante et du développement de chaînes d'approvisionnement associées comme celle du charbon végétal pour la fabrication du fer et de l'acier. (1)

L'ouverture de chemins et d'autres voies d'accès facilite également l'expansion de la frontière agroindustrielle et d'autres menaces contre les forêts, notamment l'abattage illégal et les mines artisanales. En d'autres mots, **en plus de causer directement la déforestation, les infrastructures facilitent la pénétration d'autres industries dans les forêts**. Le « barrage de chemins », par exemple, une stratégie qu'adoptent souvent les peuples qui résistent à l'entrée d'une industrie sur leurs terres, démontre qu'il existe une **interconnexion et une dépendance directe entre l'extraction et les infrastructures**. Mais ces peuples en résistance font souvent face à la criminalisation et à la violence ainsi qu'à une forte propagande des gouvernements et des grandes sociétés privées qui les stigmatisent en les accusant d'être « anti-développement. » Néanmoins ce mal nommé « développement » s'exprime presque toujours dans des mégaprojets d'extraction et d'infrastructures qui détruisent les territoires et les forêts au profit des élites et des grandes sociétés mondiales.

Par ailleurs, le géographe marxiste David Harvey explique (2) comment divers gouvernements, dont ceux de la France, du Royaume-Uni et des États-Unis, ont choisi **d'investir précisément dans les infrastructures lorsqu'ils affrontaient les profondes crises économiques du capitalisme moderne**. À l'aide de divers programmes d'urbanisation et d'impulsion d'ouvrages, ils ont pu combattre le chômage que ces crises ont causé et canaliser le problème de la suraccumulation (c'est-à-dire lorsque les conditions favorables au réinvestissement des capitaux disparaissent).

Lors de la récente crise financière de 2007-2008, le gouvernement chinois, dont l'économie était durement touchée, a mis sur pied le plus grand programme d'infrastructures de l'histoire. Harvey explique que de nouvelles villes, routes et chemins de fer à grande vitesse ont été construits qui relient directement les marchés du sud et du nord du pays, ainsi que la côte et l'intérieur. Les pays qui ont fourni à la Chine les matières premières dont elle avait besoin pour exécuter ce plan, dont de nombreux pays d'Amérique latine, ont pu renflouer leur économie après la crise. Mais cette stratégie d'urbanisation rapide a engendré des coûts énormes. La dette chinoise a explosé et, depuis 2014, les problèmes économiques de la majorité des pays d'Amérique latine se sont aggravés. Pour résoudre cette suraccumulation de capital et de force de travail, la Chine investit agressivement depuis 2014 dans des projets d'infrastructures en Afrique, Asie et Amérique latine, en offrant l'acier et le ciment à très bas prix. D'ailleurs, nombre de projets d'investissement chinois dans le Sud sont déjà des foyers de conflit, de dévastation environnementale et de résistance de la part des communautés touchées. (3)

Il est clair que cette expansion continue des projets d'extraction et d'infrastructures, moteurs de l'économie capitaliste, doit être stoppée. La connexion des géographies régionales et internationales à l'aide de projets d'infrastructures à grande échelle amplifie l'exploitation et la dévastation des territoires, des forêts et des peuples.

Dans ce scénario, **l'appui aux diverses résistances** des peuples pour défendre leurs territoires et leurs forêts s'avère vital. Ainsi, un des défis à relever pourrait être de créer une

plus grande interconnexion entre les mouvements, les communautés et les groupes qui résistent autant aux divers sites d'extraction et de production qu'aux centres de consommation.

Nous espérons que ce bulletin mettra en évidence les problèmes structurels de la méga-infrastructure du capitalisme et, en même temps, contribue à la réflexion sur les infrastructures requises et créées par et pour les peuples de la forêt.

(1) Lire l'étude « Mining drives extensive deforestation in Brazilian Amazon », *Nature Communications*, 2017, <https://www.nature.com/articles/s41467-017-00557-w> (2) Harvey D, « Realization Crisis and the Transformation of Daily Life », 2019, *Space and Culture*, 22(2), 126–141.

(3) Voir par exemple, « China afianza su influencia en África a golpe de infraestructuras », *El País*, 2018, https://elpais.com/internacional/2018/07/22/actualidad/1532263788_828931.html; « 'Greening' the Belt and Road initiative?: What about people's rights? » GRAIN, 2019, <https://www.grain.org/en/article/6239-greening-the-belt-and-road-initiative-what-about-people-s-rights> ; « Hidroeléctricas: una mirada a la inversión china en la Amazonía de Ecuador », Mongabay Latam, 2017, <https://es.mongabay.com/2017/12/hidroelectricas-una-mirada-la-inversion-china-la-amazonia-ecuador/>

Les infrastructures extrêmes se multiplient



Nous vivons une ère dans laquelle les « infrastructures extrêmes » se multiplient.

Extrêmes pas seulement en raison de l'ampleur des infrastructures prévues : routes, voies ferrées, transferts entre bassins hydrographiques, ports, pipelines, zones industrielles, etc.

Extrêmes car ces infrastructures permettent une extraction encore plus extrême que par le passé, en ouvrant des gisements de pétrole et de minéraux dans des zones jusque-là considérées comme inexploitable.

Extrêmes parce qu'elles sont fondées sur une *production encore plus extrême* qui permet au capital de se déplacer là où la main-d'œuvre est la moins chère et la plus facilement exploitable.

Extrêmes parce qu'elles dépendent d'un type de financement encore plus extrême que les formes de financement précédentes et s'accompagnent, par exemple, de nouvelles classes d'actifs très risqués.



Et *extrêmes* parce qu'elle ne peuvent fonctionner que grâce à des politiques extrêmes, accompagnées de formes de planification élitistes profondément antidémocratiques.

Méga-corridors

La multiplication de ces infrastructures extrêmes se manifeste notamment par le développement de « méga-corridors ».

Les corridors d'infrastructures ne sont pas nouveaux. Mais les projets qui sont actuellement à l'étude sont d'une ampleur inimaginable jusqu'ici. Ce sont des routes, des lignes de chemin de fer et d'autres infrastructures de transport reliant les grands centres de production et d'extraction de ressources aux grandes zones de consommation.

Aucun continent (habité) n'est exclu. Certains de ces projets sont à l'échelle nationale, d'autres à l'échelle régionale et d'autres encore sont continentaux ou quasi mondiaux. Des centaines de millions de personnes seraient concernées.

En Afrique, plus de 30 corridors ont été mis en place, principalement pour permettre l'extraction de produits agricoles et de minéraux. En Amérique latine, quelque 579 projets, d'un coût estimé à 163 milliards USD, ont été identifiés. L'exemple le plus emblématique des corridors est l'initiative chinoise « Belt and Road » (BRI ou les « Nouvelles routes de la soie »), auparavant connue sous le nom de « One Belt One Road », qui couvre 60 pays (soit potentiellement la moitié du monde) et s'étend du Pacifique à la mer Baltique.

Qu'est-ce qui motive ces programmes d'infrastructures extrêmes ?

Les sources de matières premières les plus isolées ne sont devenues commercialement viables que parce que des navires, des camions, des trains, des barges et des avions cargo plus grands, plus puissants et plus efficaces ont permis de réduire les coûts de transport. Mais des navires, des camions, des avions et des trains de marchandises plus gros nécessitent des routes plus larges, des ponts plus grands, des canaux plus profonds et plus larges, des rivières plus droites et des pistes plus longues pour les aéroports. Et chaque vague de développement d'infrastructures crée des pressions en faveur de la poursuite d'autres innovations. Et elle conduit également à *encore plus* de déforestation. La modernisation de l'autoroute Cuiaba-Santarém au Brésil, par exemple, servira à développer les secteurs du soja et de l'élevage, aux dépens des zones forestières. De même, en Indonésie, les militants s'inquiètent de ce que la construction de nouveaux ports, telle que celui qui est envisagé à Kuala Tanjung, dans le nord de Sumatra, intensifiera le défrichage des forêts pour la production de l'huile de palme. À mesure que des moyens de transport plus gros et plus rapides se développent, il devient plus facile pour les capitaux de fragmenter la production et de se déplacer à travers le monde à la recherche de la main-d'œuvre la moins chère.

La production *extrême* s'épanouit.

Mais la production *extrême* et l'extraction *extrême* constituent également un problème pour le capital.

Cela nous amène au deuxième facteur structurel de ces corridors : ce que les financiers appellent « la déconnexion production-consommation ».



Le problème n'est pas nouveau. Il y a près de 150 ans, l'intellectuel Karl Marx a révélé que plus le capital se développait, plus il fallait améliorer les infrastructures pour « anéantir l'espace par le temps ».

Les agences de développement internationales d'aujourd'hui, telles que la Banque mondiale, sont bien conscientes du problème. Il est possible que Marx ne soit pas mentionné dans le rapport phare de la Banque sur le développement dans le monde de 2009, mais « anéantir l'espace par le temps » est le leitmotiv des 380 pages du rapport.

Le problème peut être simplement formulé simplement. Les distances entre les points d'extraction des ressources, les points de production et les points de consommation impliquent désormais de multiples trajets et de multiples modes de transport.

Les minéraux utilisés dans la fabrication des composants pour les ordinateurs ou les téléphones portables, par exemple, proviennent de partout dans le monde. Alors que l'or et l'étain sont des minéraux couramment utilisés dans la production des « smartphones », ces métaux sont responsables de la dévastation des forêts et des terres communautaires, de l'Amazonie péruvienne aux îles tropicales d'Indonésie. Et « les consommateurs mondiaux » qui ont les moyens d'acheter un ordinateur ou un « smartphone » vivent loin des zones d'extraction et de traitement des ressources.

Cette distance est importante parce que le temps est important. Et le temps est important parce que plus les denrées sont produites et échangées rapidement, plus les bénéfices augmentent pour chaque entreprise.

Restructuration de la géographie économique

Cependant, des infrastructures *physiques* extrêmes (nouvelles autoroutes et autres) n'apportent qu'une solution partielle au problème du capital.

Une discipline logistique *extrême* et une déréglementation *extrême* sont également requises pour faciliter le mouvement des marchandises.

Les corridors sont donc en train de se transformer en zones de libre-échange où les droits de douane sont progressivement réduits, où le droit du travail et les autres droits sont dérégulés et où les impôts sont réduits.

En fait, le mouvement en faveur des corridors n'est rien de moins qu'une tentative délibérée de « restructurer la géographie économique ». Il est prévu de concentrer des activités économiques spécifiques (mines, agro-industrie, tourisme, finances, informatique) dans des corridors spécifiques afin de « regrouper » la main-d'œuvre, les consommateurs et les investissements bon marché au profit du capital. Les corridors de transport relieront ensuite ces pôles de production divisés en zones à des bassins de consommation concentrés.

La Banque mondiale insiste, dans des termes qui pourraient sortir d'un programme de l'époque stalinienne : « Aucun pays ne s'est enrichi sans changer la répartition géographique de sa population. »



La perspective qui se profile est une migration de masse (forcée), car les marchés et les opportunités d'emploi sont de plus en plus concentrés dans les villes et leurs corridors de liaison.

Financement extrême

Tout cela nécessite des moyens financiers : des infrastructures *extrêmes* nécessitent un « financement *extrême* ».

Au niveau mondial, 20 à 30 milliers de milliards USD devront être réunis d'ici à 2030.

Les différents gouvernements n'ont pas l'argent nécessaire. Les banques de développement multilatérales n'ont pas l'argent nécessaire. La Chine n'a pas l'argent nécessaire. Les États-Unis n'ont pas l'argent nécessaire. L'UE n'a pas l'argent nécessaire.

Comme par le passé, le capital n'a pas tellement d'autres options que de tenter de développer les ressources financières dans lesquelles il peut puiser, notamment par une restructuration dans « une classe d'actifs » pour les rendre plus attrayantes pour les investisseurs privés.

Mais les investisseurs privés ne sont pas intéressés par des infrastructures qui ne génèrent pas de bénéfices. Ainsi, un gestionnaire de fonds a déclaré de manière révélatrice que, du point de vue de l'investisseur, un oléoduc ne constitue même pas une « infrastructure » s'il n'est pas assorti d'un flux de revenu garanti.

D'où la promotion des partenariats public-privé (PPP), qui sont au cœur de chacun des corridors proposés.

La caractéristique essentielle des PPP est qu'ils établissent des garanties contractuelles sur le revenu et/ou le taux de rendement. En tant que tels, ils fournissent ce qu'un gestionnaire de fonds a défini comme la caractéristique essentielle d'une infrastructure pour le secteur financier : « un flux de trésorerie stable et contractuel à long terme ».

Les PPP proposent différentes garanties aux participants du secteur privé :

- Des bénéfices garantis – généralement de 15 à 20 % – pris en charge par le secteur public
- Des remboursements garantis de la dette : quels que soient les emprunts contractés, le gouvernement les rembourse si la société de PPP ne peut pas les payer.
- Des garanties de revenu minimum : si le trafic sur une route à péage est inférieur aux prévisions, le gouvernement compensera l'éventuelle perte de revenu.
- Des redevances de mise à disposition : le partenaire privé est payé par le secteur public, même si une installation n'est pas utilisée, à condition qu'elle soit « mise à disposition ».
- Des clauses d'équilibre financier et économique : elles permettent à une société de PPP d'obtenir une compensation pour une modification de la législation ou de la réglementation qui a une incidence défavorable sur les revenus ou la valeur marchande d'un projet.

Dans les faits, ce sont les investisseurs privés qui accaparent la plus grande partie des gains, alors que le secteur public assume tous les risques. Et les gains sont potentiellement



énormes. Le chiffre le plus souvent cité pour les investissements d'infrastructures dans les pays du Sud est de 25 %.

De plus, les « droits » ou les garanties établis par les PPP sont des droits contractuels. Cela signifie qu'ils ne peuvent pas être supprimés à la discrétion du gouvernement. Une fois en place, ils sont exécutoires pour la durée du contrat.

Antidémocratique, élitiste et instable

Cette évolution nous entraîne dans une voie profondément antidémocratique, élitiste et instable.

Antidémocratique, car une poignée de gestionnaires de fonds détermine de plus en plus ce qui est financé et ce qui ne l'est pas.

Élitiste parce que les installations nécessaires aux communautés les plus pauvres (assainissement de l'eau, routes reliant les communautés, électricité solaire hors réseau) ne sont pas construites : elles ne rapportent tout simplement pas les profits élevés recherchés par les investisseurs du secteur privé.

Et *instable*, car la catégorie des « infrastructures-actifs » est une « bulle » financière vouée à éclater.

Les infrastructures extrêmes renforcent ainsi le fossé entre ceux dont les intérêts de classe s'opposent à une livraison « juste à temps » et ceux qui bénéficient de l'extraction extrême, de la production extrême et du financement extrême, qui regroupent des bassins de main-d'œuvre bon marché et dévastent la planète à la recherche du profit.

C'est une division qui reflète des relations différentes avec le capital. Et c'est cette division qui doit continuer à être explorée, expliquée et combattue.

Nicholas Hildyard, nick@fifehead.demon.co.uk
The Corner House, <http://www.thecornerhouse.org.uk/>

Lectures complémentaires :

- Licensed Larceny. Infrastructure, Financial Extraction and the global South, The Corner House, <http://www.thecornerhouse.org.uk/resource/licensed-larceny>
- How Infrastructure is Shaping the World. A Critical Introduction to Infrastructure Mega-Corridors, The Corner House, <http://www.thecornerhouse.org.uk/resource/how-infrastructure-shaping-world>
- Highway destruction as a way to force in destruction of the Amazon forest, Fernside Phillip, https://www.researchgate.net/publication/283136197_Highway_construction_as_a_force_in_destruction_of_the_Amazon_forest

L'Hidrovia amazonienne au Pérou : contre les rivières qui marchent



Ph: Leonardo Tello Imaina

« Et lorsque le grand arbre de Lupuna est tombé, il a donné naissance aux grandes et aux petites rivières et de ses feuilles sont nés les poissons. »

- Histoire du peuple Kukama – Loreto, Pérou

Le mégaprojet Hidrovia Amazónica (voie fluviale amazonienne) vise à créer un mégacorridor qui relie les marchés du Brésil au port fluvial de Yurimaguas, dans l'Amazonie de Loreto et celui-ci, à son tour, avec l'autoroute interocéanique et le port de Paita sur la côte nord du Pérou à destination des marchés d'Asie et d'Australie.

L'Hidrovia prétend draguer 13 segments peu profonds des rivières, appelés « malos pasos » (mauvais passages) pour **assurer la navigabilité tout au long de l'année sur les principales rivières de l'Amazonie** : Amazonas, Ucayali, Marañón et Huallaga. L'enlèvement des roches et des sédiments du fond des rivières permettra aux **embarcations de grande dimension et tonnage** d'y naviguer. (1)

L'objectif officiel consiste à relier l'Amazonie au reste de la planète. Cette affirmation est basée sur l'idée qu'en Amazonie, nous sommes isolés du monde, mais ce n'est pas le cas. **Il existe d'innombrables routes d'échange et réseaux commerciaux depuis des siècles en Amazonie.** Les grands échanges interculturels entre les communautés autochtones de la jungle centrale du Pérou survenus à la montagne du sel, l'Ampiyacu, entre autres, démontrent que non seulement nous avons été et sommes branchés, mais aussi nous avons effectué des échanges commerciaux et interculturels de premier ordre. (2) **L'idée que l'Amazonie est isolée n'est qu'un prétexte pour la mettre au service du capital, une idée qui ne tient même pas compte des peuples qui y vivent.**

La rivière est la vie elle-même et aussi le monde dans lequel nous habitons, nous les personnes du peuple Kukama, dans les forêts tropicales de ce qui est connu aujourd'hui comme Loreto, au nord-est du Pérou. **Le territoire de notre peuple couvre même des espaces non physiques.** La rivière est un être doté de sa propre vie et volonté.

La rivière et le peuple Kukama



Le peuple Kukama dépend de la pêche pour sa survie physique et des rivières pour sa survie spirituelle et culturelle.

Le fond de la rivière revêt une grande importance pour les esprits qui vivent dans l'eau, comme la purawa (le serpent) ou les karuara, qui sont les personnes qui vivent dans les profondeurs de la rivière, après avoir été emportées par les esprits de l'eau. Ceux et celles qui sont partis vivre dans le monde de l'eau communiquent avec leurs familles qui vivent dans le monde terrestre à travers les rêves. Les mares formées le long des rivières qui permettent à l'eau de créer des méandres en serpentant sont le lieu de vie de nos ancêtres. Dans ce sens, **les Kukama ont une relation personnelle et profonde avec les rivières.**

Ainsi, le fond de la rivière est aussi un milieu très complexe qui renferme d'autres systèmes de vie. Beaucoup de poissons vivent, se reproduisent et s'alimentent dans le lit de la rivière doté de reliefs avec des hauts et des bas, comme les dunes d'un désert. Ces dunes influent sur le courant des rivières, en formant en certains endroits des havres et en d'autres des remous. C'est ainsi que **diverses espèces de flores et de faunes sont associées aux dynamiques de la rivière.**

On ne peut considérer la rivière, ou le « grand serpent » comme un chemin fixe. Sans cesse, elle change et échange avec la forêt et ses nombreux systèmes de vie. La rivière a une saison des inondations et une autre de sécheresse. Durant la saison des inondations, l'eau et les sédiments qu'elle transporte entrent dans la forêt pour créer des marécages, où l'eau est le principal facteur de contrôle de la vie. Les inondations laissent des sédiments qui produisent des habitats spécifiques et apportent des nutriments qui fertilisent les terres. Ces inondations aident aussi à relier les divers ruisseaux qui alimentent la forêt. Cela contribue à la croissance des plantes, des arbustes et des arbres fruitiers requis pour maintenir la vie dans la forêt le long des rivières. Beaucoup de poissons s'alimentent de ces fruits dont certains leur permettent de se déparasiter et ainsi de se maintenir en santé durant la saison sèche. Le peuple Kukama utilise aussi les terres ainsi fertilisées à différentes périodes de l'année pour ses cultures.

Même les troncs des arbres qui tombent dans la rivière, à la suite de l'érosion ou d'un glissement de terrain, sont un élément important pour les rivières. Les souches des arbres par exemple, remplissent un rôle très important. Lorsqu'une souche se trouve au centre de la rivière après avoir chuté là où il y a de forts courants, elle ralentit la vitesse de l'eau et crée un remous où les grands poissons peuvent se reposer. De la même manière, les palissades naturelles qui poussent sur les rives des rivières sont des lieux de reproduction de nombreux poissons.

Les rivières et la forêt ne font qu'un. Tout est uni, rien n'est séparé. Penser aux rivières et les protéger, c'est penser à nos vies et les défendre. Les rivières parlent, sentent et s'expriment. **Mais les Kukamas doivent faire face au scepticisme des ingénieurs et des concessionnaires du projet de l'Hidrovia, y compris de l'État.**

Rusbel Casternoque, *apu* ou chef de la communauté Kukama de Tarapacá, sur le fleuve Amazone, a déclaré (3) : « *Lorsque les Occidentaux parlent des mauvais passages, nous ne voyons que ce que nous connaissons déjà : ce peut être la queue ou la tête de la purawa ; lorsqu'apparaît une plage au milieu du fleuve, c'est pour nous la Raya Mama. Ces espaces*



sont habituellement créés dans un endroit et là s'accumulent le sable ou la vase et la plage apparaît. C'est pourquoi pour nous, les peuples autochtones, le dragage des rivières est une menace qui comporte le risque qu'avec le temps, ces êtres se retirent des rivières. »

Convertir les rivières en routes du marché mondial

Le projet accorde une concession de 20 ans pour des travaux de dragage au consortium COHIDRO, une alliance entre la société chinoise Sinohydro Corporation et l'entreprise péruvienne Construcción y Administración S.A (CASA). Il faut souligner que Sinohydro Corporation a aussi des antécédents d'ouvrages mal exécutés et de liens de corruption dans la région.

Durant le processus de consultation mené auprès de plus de dix peuples autochtones que ce projet touchera, **les fonctionnaires du ministère des Transports et des Communications ont promis au peuple Kukama des « offrandes » en tant que compensation pour avoir nui à la « spiritualité des rivières »**. Étant donné la forte relation des Kukama avec les rivières, les actions du Ministère constituent un profond manque de respect de la coexistence et du mode de vie de ce peuple avec son milieu.

Aujourd'hui, le Service national de certification (Senace) procède à une évaluation de l'étude d'impact environnemental du mégaprojet.

Cependant, le projet Hidrovía menace de toucher profondément le peuple Kukama, en rompant les croyances ancestrales ainsi que leurs modes de vie et de subsistance.

Où est maman maintenant que les *maisangaras* [mauvais esprits] sont arrivés
 Où est papa maintenant que ces êtres étranges sont arrivés.
 Où sont les grands-parents, leurs contes me manquent dans cette solitude.
 Maman a été emmenée en tant qu'esclave à la maison du patron.
 Papa a été condamné à saigner sur les routes avec les arbres jusqu'à ce qu'il meure.
 La grand-mère et le grand-père ont pleuré et se sont convertis en arbre.
 J'ai été emmené au fond de la rivière.
 J'ai une lance dans mes mains.
 J'ai un arc et des flèches
 Le patron passe devant moi et il ne peut me voir
 Mes pieds deviennent des racines
 Mon corps, un arbre
 Il ne peut me voir
 Je deviens un tigre
 Je deviens un izango
 Il ne peut me voir
 Le patron en colère crie
 Il ne peut me voir.
 Une branche de l'arbre s'élève lentement
 Une autre branche de l'arbre supporte l'arc
 La flèche traverse tel un éclair l'âme du patron.

Leonardo Tello Imaina,
 Radio Ucamará, <http://radioucamara.net/>
 Nauta, Loreto

Fondée en 1992, Radio Ucamará rejoint des auditeurs de plus de 40 communautés autochtones et riveraines et de la ville de Nauta. Sa mission est de sauvegarder la culture et la langue Kukama et de partager des informations pour continuer de renforcer l'identité autochtone et les communautés qui affrontent des changements et des processus durs et brusques.

Voir la série de vidéos « Río que camina » à : <http://radio-ucamara.blogspot.com/>

(1) AIDSESEP, « ¡El dragado No Va! » <https://youtu.be/AlpnlwJUxWA> et « SERVINDI, ¿A qué juega el Senace? », <https://www.servindi.org/actualidad-noticias/21/05/2019/senace-aprueba-evaluacion-de-eia-del-proyecto-hidrovia-amazonica>

(2) Voir la note sur « El célebre Cerro de la Sal », <http://trazohumanistico.blogspot.com/2016/05/el-celebre-cerro-de-la-sal.html>

(3) Alianza Biodiversidad, « Perú Hidrovía Amazónica: Preocupaciones y expectativas del pueblo Kukama », 2018, <http://www.biodiversidadla.org/Documentos/Peru-Hidrovia-amazonica-Preocupaciones-y-expectativas-del-pueblo-Kukama>

Indonésie. La sombre réalité derrière l'énergie géothermique : un discours trompeur sur « l'énergie propre »



Manifestation contre l'énergie géothermique. Mont Talang, Indonésie

L'énergie géothermique est considérée comme l'une des sources d'énergie potentielles censées fournir une « énergie propre ». **En mai 2015, le président indonésien, Joko Widodo, a lancé un projet de développement d'une capacité de production de 35 000 mégawatts, dont des centrales géothermiques.** Le projet devait être achevé au cours de son premier mandat présidentiel (2014-2019). De nombreux partis ont estimé que cela était trop ambitieux et déraisonnable, car, sous le régime précédent, seulement 10 000 mégawatts de centrales électriques avaient été installés au cours de deux mandats présidentiels. Cependant, le président a fait valoir que le développement des infrastructures, en particulier dans le secteur de l'électricité, est nécessaire pour permettre à l'Indonésie d'atteindre son objectif de croissance économique de 6 à 7 % par an.

La Banque mondiale a introduit dans le pays l'utilisation de partenariats public-privé (PPP) il y a plusieurs années, ce qui a permis au secteur privé de construire des infrastructures énergétiques par le biais de concessions et d'adjudications. **Les PPP**



permettent également au secteur privé (entreprises nationales et multinationales) de recevoir une grande partie de l'énergie générée, par comparaison avec le secteur public, et facilitent la participation des entreprises. À ce jour, la Compagnie nationale d'électricité a souscrit des contrats d'achat d'électricité pour une période de 25 ans avec 53 producteurs d'électricité indépendants, en vue de mettre en place environ 22 000 mégawatts, soit 74 % du projet total.

Pour que ce dispositif fonctionne sans difficulté, le gouvernement l'a inclus dans le projet stratégique national 2017 fondé sur le Règlement présidentiel n°58 sur la modification du Règlement présidentiel n°3 de 2016 sur l'accélération de la mise en œuvre des projets stratégiques nationaux. Les investisseurs bénéficient de cette décision de différentes manières, notamment par la facilitation du traitement des **demandes de permis**, l'obtention de **garanties de sécurité et les mesures de protection** accordées par les appareils civils et militaires de l'État et **l'accès à l'exploration et à l'exploitation dans les zones forestières protégées**, y compris dans la zone couverte par un moratoire.

Aujourd'hui, l'une des zones touchées par le « service aux investisseurs » est Nagari Batu Bajanjang, située dans le sous-district de Lembang Jaya, dans la régence de Solok, dans la province de Sumatra occidental.

Choc géothermique

Sous la croûte terrestre se trouve une couche de roche chaude et en fusion, appelée magma. De la chaleur est produite continuellement dans cette couche, principalement à partir de la désintégration de matières naturellement radioactives comme l'uranium et le potassium. Les régions où les températures souterraines sont les plus élevées se trouvent dans les régions où les volcans sont actifs ou géologiquement jeunes.

La présence de sources de chaleur, les précipitations abondantes et la présence à Sumatra de roches volcaniques qui constituent les couvertures et les réservoirs en font une cible pour le développement de l'énergie géothermique.

Le sous-district de Lembang Jaya, dans la régence de Solok, comprend six *nagari* (villages) : Batu Bajanjang Nagari, Koto Anau Nagari, Batu Many Nagari, Nagari Bukik Sileh Salayo Tanang, Koto Laweh Nagari et Nagari Limau Lunggo. **Ces nagari ou villages se trouvent sur le flanc du Mont Talang, l'un des volcans actifs de l'ouest de Sumatra**, à environ 70 km à l'est de Padang, la capitale de la province de Sumatra occidental. Quatre-vingt-sept pour cent des habitants de Batu Bajanjang pratiquent une agriculture de subsistance, la superficie des terres cultivées étant de 11 793 hectares. Les principaux produits agricoles cultivés sont le riz, les échalotes, les pommes de terre, le chou, les tomates, les patates douces et les carottes. En 2018, la production de riz a atteint 32 001,9 tonnes, ce qui a amené le gouverneur de Sumatra occidental à considérer **cette région comme l'un des « greniers à riz » essentiels pour répondre aux besoins alimentaires régionaux.**

Une aire protégée a été créée dans la zone du Mont Talang en raison de son importante fonction de captage d'eau. Cela signifie qu'aucun permis ne peut être délivré pour cette zone. Mais la loi sur la géothermie prévoit une **exception pour l'exploration et l'exploitation de la géothermique.**



À la mi-2017, le ministère de l'Énergie et des Ressources minérales, par l'intermédiaire du Conseil de coordination des investissements, a délivré un permis d'exploration et d'exploitation géothermique dans le sous-district de Lembang Jaya à un consortium de sociétés étrangères et nationales. La concession porte sur une superficie de **27 000 hectares, qui comprend des terres appartenant à la communauté, des rizières et des fermes**. La période d'exploration et d'exploitation durera 37 ans et pourrait être prolongée aussi longtemps que de l'énergie géothermique potentielle pourrait être extraite. Le permis a été délivré au consortium turc de PT Hitay Power Energy et PT Dyfco Energi, qui s'est imposé face à l'entreprise publique PT Pertamina Geothermal Energy.

Cependant, le permis a été délivré **sans processus de consultation adéquat** des communautés concernées. **Cette décision a déclenché des protestations des communautés**. Il est bien connu qu'avant d'obtenir une autorisation de concession, une entreprise doit obtenir des permis environnementaux et présenter au public des informations complètes sur les éventuels impacts et dommages environnementaux, tout en offrant aux communautés touchées la possibilité d'exprimer leur décision collective, sans aucune pression ou contrainte, ce que l'on appelle le principe du consentement libre, informé et préalable. Cependant, les données de terrain indiquent que **le processus de socialisation consistait en réalité à contraindre les communautés à approuver ce projet géothermique en affirmant qu'il faisait partie d'un « projet stratégique national »**.

Il a été révélé récemment, de façon peut-être surprenante, qu'avant la délivrance du permis géothermique, **le gouvernement central**, par l'intermédiaire du ministère de l'Énergie et des Ressources minérales, **avait unilatéralement déclaré les zones du mont Talang (ou Gunung Talang) et de Bukit Kili comme des concessions géothermiques**, qui seraient proposées aux investisseurs à travers un processus d'adjudication. Lorsque les communautés ont appris cette information, elles se sont senties trahies par le gouvernement et cela a un été moment crucial. Comment le gouvernement pouvait-il céder une zone de 27 000 hectares en lien direct avec leur espace de vie, sans entendre leurs opinions et sans obtenir leur consentement ? Les communautés se sont senties traitées uniquement comme un objet utilisé à des fins de développement et non comme un sujet dont les préoccupations sont supposées être notées et prises en compte. **Cette situation a ensuite suscité une résistance accrue des communautés**, qui ont demandé au gouvernement de rétablir leurs droits à un environnement sain et propre.

Contre un discours trompeur sur « l'énergie propre »

Le résident Y, un producteur d'oignons qui vit et travaille dans les environs du Mont Talang, n'aurait jamais pensé qu'il devrait un jour être à la police et à des procès. M. Y est l'un des 13 résidents **criminalisés pour s'être opposés à la construction de la centrale géothermique qualifiée de « Projet stratégique national »**. En réalité cependant, loin d'être un acte criminel, son action consiste à libérer les gens des informations limitées qu'ils reçoivent. Il est un acteur clé de la **Mount Talang Lovers Community Association, une organisation créée pour lutter contre l'oppression des populations et des territoires au nom du développement**.

Proclamée « énergie verte » et « énergie propre », la géothermie est considérée comme un choix incontournable dans la lutte contre les sources d'énergie destructives. **Ce discours sur l'énergie géothermique « propre » et « nécessaire » facilite la stigmatisation des communautés qui protestent contre ce projet**. Ces communautés sont considérées



comme une opposition à un mouvement mondial qui tente d'explorer des sources d'énergie « plus propres » et « plus vertes ». Cependant, les exigences et les questionnements des communautés du Mont Talang portent sur ces choses simples : « Si notre environnement (nos terres, nos sources d'eau, notre air et nos moyens de subsistance) est détruit et pollué par l'exploration et l'exploitation géothermiques, **comment cette énergie peut-elle être qualifiée d'énergie « propre » ? « Propre » pour qui ?** Et pourquoi notre parole n'est-elle pas du tout entendue dans ce processus ? »

La question qu'elles soulèvent est fondée sur des arguments solides. **Tout au long du processus de développement de l'énergie géothermique en Indonésie, de nombreux villages ont ressenti un impact direct sur leur environnement.** À Mataloko, dans l'Est de l'archipel de Nusa Tenggara, de l'eau chaude mélangée à de la boue s'est répandue dans les champs. Au début, le problème se limitait à de petits trous ressemblant à des puits, mais après six mois, les dimensions de ceux-ci s'étaient multipliées. Cette situation a entraîné une baisse de rendement des récoltes, de petits tremblements de terre et même des projections de soufre. Des conditions similaires ont également été signalées à Slamet, dans le centre de Java, à Lebong Bengkulu, à Sarula, dans le nord de Sumatra, à Lahedong et à Kerta Sari.

Tout cela renforce la volonté de la communauté de lutter contre l'oppression et l'imposition de ce projet qui menace de nuire gravement à leurs moyens de subsistance. Ils ont tout fait pour maintenir leur espace de vie. **De la construction de postes de garde et de cuisines publiques autour de la concession de la société au refus systématique de laisser les entreprises s'installer et construire des usines en raison de la difficulté d'annuler le permis d'une entreprise déjà implantée.** Ce travail de plaidoyer a amené les autorités locales et les entreprises à répondre par la répression. La société a eu recours à des installations de la police et de l'armée pour démanteler les barricades de la communauté. **L'armée a reçu l'ordre de réaliser des manœuvres militaires dans la région alors que les manifestations de la communauté étaient pacifiques.** À au moins trois reprises en 2018, des personnes ont été grièvement blessées lors d'affrontements entre communautés et policiers. Une femme a amené son fils de 12 ans participer au barrage routier. Sa motivation était simple : elle souhaitait que son enfant assiste à la lutte pour les droits fonciers et en apprenne davantage sur cette lutte afin que l'eau, l'air et l'environnement ne soient pas pollués et privatisés par ce projet.

Ensuite, **trois personnes ont été emprisonnées pour provocation contre le projet géothermique.** Elles ont été condamnées à trois ans et six mois de prison. Cela n'a pas fait reculer la communauté ; au contraire, les gens étaient encore plus déterminés. **La communauté prépare actuellement une action en justice** contre le ministère de l'Énergie et des Ressources minérales, qui a déclaré unilatéralement leurs villages et leurs terres comme des zones d'exploitation géothermique. **Maintenant, leur lutte se développe et se renforce.**

*Wendra Rona Putra, lbhpadang@gmail.com
Directeur de LBH Padang (Aide juridique de Pandang)*

Des femmes debout qui luttent contre l'usine de papier Suzano dans l'État de Maranhão, Brésil



Ph: Carolina Motoki / Reporter Brasil

L'usine Suzano Papel e Celulosa à Imperatriz, État de Maranhão, Brésil, inaugurée en 2014 et avec une capacité de production annuelle de **1,65 million de tonnes de cellulose et de 60 000 tonnes de papier hygiénique** a occasionné beaucoup de destruction pour les habitants de la zone.

Le WRM a interviewé Rosa (Rosalva Gomes), membre d'une famille de casseuses de coco babassu (des femmes qui cohabitent avec et dépendent de la cueillette de noix de coco du palmier babassu pour subsister). Elle est une dirigeante et conseillère du *Movimento Interestadual das Quebradeiras de Coco Babaçu* (MIQCB, Mouvement interétatique de casseuses de coco babassu) dans la région d'Imperatriz, État de Maranhão.

Créé en 1991 par des femmes, le MIQCB est né de la nécessité des femmes d'avoir un espace dans lequel elles pourraient agir et discuter de leurs revendications. Les espaces sociaux de l'époque étaient les syndicats de travailleurs agricoles, dans lesquels les femmes n'avaient même pas le droit de vote dans les assemblées syndicales ; elles ne pouvaient pas discuter des revendications spécifiques des femmes et n'étaient pas considérées comme un élément important de l'organisation ni de la lutte pour la terre.

Tout a commencé dans les cercles de dialogue. Dans Maranhão, un contact a été établi avec d'autres femmes qui provenaient également des États voisins : Para, Tocantins et Piauí. Les femmes se sont réunies dans des cercles plus larges, en discutant de leurs réalités dans les régions et en 1991, elles ont fondé leur propre mouvement pour **organiser les femmes casseuses de noix de coco de ces quatre États et obtenir ensemble le respect de leurs droits, dont le principal était l'accès aux noix de coco.**

Aujourd'hui, les principaux drapeaux de lutte continuent d'être le maintien de l'organisation et l'autonomisation des femmes casseuses, l'accès aux noix de coco, la défense des forêts de babassu, l'organisation et la commercialisation de la production de babassu, l'accès aux politiques institutionnelles et la lutte acharnée pour la régularisation des territoires traditionnels. Également le renforcement des communautés et des territoires pour le « bien vivre » et l'agroécologie.

Voici son témoignage.



1. Comment s'est déroulé le processus d'implantation de l'usine Suzano à Imperatriz ? Quels discours l'entreprise et le gouvernement ont-ils utilisés pour tenter d'obtenir l'acceptation de la population ?

Avant, dans les années 1990, l'entreprise, qui s'appelait alors Celmar, avait tenté d'établir ici un pôle de production de cellulose, mais elle a échoué. Cet échec a aussi été en partie le résultat de la résistance des mouvements sociaux de l'époque contre l'installation. Par la suite, et sous un autre nom, Suzano, l'implantation s'est produite **avec un discours qui faisait miroiter des emplois, la croissance de la ville et des avantages pour les communautés traditionnelles, principalement celles qui se trouvent à proximité du site où ils voulaient construire l'usine.**

Les gouvernements (de l'État et de la municipalité), qui avaient les yeux fixés sur la « croissance » de la région, ont facilité toutes les démarches pour l'implantation du pôle de production, y compris les consultations publiques, lesquelles n'ont pas suivi la procédure établie. Peu publicisées, les consultations qui ont eu lieu décrivaient toujours l'entreprise comme un jardin de roses pour la population. **Ils ont utilisé et utilisent beaucoup la presse locale pour redorer l'image de l'entreprise et les rares mouvements qui n'ont pas été cooptés sont qualifiés « d'anti-développement, »** comme c'est le cas du MIQCB, lequel a été un des rares mouvements qui n'a pas accepté de s'allier avec l'entreprise, ne s'est pas vendu, n'a pas permis sa cooptation et a toujours maintenu sa position contre ce modèle de « développement. »

L'entreprise a corrompu presque toute la plateforme des organisations sociales de la région. Suzano a aussi coopté des agents des organismes fédéraux de protection de l'environnement. Par exemple, c'est le cas des gestionnaires de l'Institut Chico Mendes de conservation de la biodiversité (ICMBio) de la région.

Une agence est mandatée pour gérer l'aire de réserve décrétée à Ciriaco, municipalité de Cidelândia, Maranhão — laquelle est le fruit d'une lutte également menée par le MIQCB et les casseuses de coco dans les années 1990. C'est une des plus grandes réserves de babassu au pays. Cette agence organise des actions « sociales » avec l'entreprise. Elle agit comme un pont qui aide l'entreprise à obtenir plus d'espace dans les communautés. Des témoignages font part de violations de la zone protégée, notamment l'élevage de bétail à l'intérieur de la réserve et l'abattage de palmiers. L'agence le sait et est complice. En 2012, le MIQCB a mené une enquête dans la région sur les dommages que l'entreprise a causés et causerait avec l'exploitation de l'usine à Imperatriz ; les enquêteuses avaient alors demandé à parler avec l'administration du pôle, mais cette dernière a refusé de les rencontrer et ne les a même pas laissées entrer dans la réserve. L'Institut joue un rôle totalement différent de celui de son mandat. Cela aussi a d'importantes répercussions parce que l'ICMBio a vu le jour grâce à Chico Mendes, et il en porte même le nom. Ce dernier a tellement lutté pour la vie des forêts et leur diversité ; il a beaucoup lutté et on lui a enlevé la vie à cause de sa lutte. Aujourd'hui, la gestion dans les pôles et la politique adoptée par l'Institut sont en train de tuer Chico Mendes une deuxième fois. C'est ce que je ressens.

Aujourd'hui, l'opposition des organisations historiques de la région comme le Sindicato de Trabalhadores Rurais (STTR, syndicat de travailleurs agricoles) d'Imperatriz n'est maintenue que par son secrétariat de politiques pour les femmes, un service du syndicat présidé par Maria Querobina da Silva Neta, mais la direction même s'efforce de contenir les communautés qui sont en conflit avec l'entreprise pour des terres. De plus, des dirigeants d'associations de la base ont été cooptés, lesquels **sont des militants qui travaillaient**



auparavant avec les communautés que l'entreprise a embauchés parce qu'ils ont acquis leur formation politique à l'intérieur des territoires. Leur rôle consiste à travailler principalement dans des secteurs sociaux et à servir de pont pour assurer de l'espace à l'entreprise dans ces localités.

Une opposition organisée s'était élevée contre la première tentative en 1990. La deuxième fois, les promoteurs ont adopté une approche de sorte que l'opposition était moins forte et insuffisante. Ils ont pris le soin de corrompre divers secteurs, des gestionnaires d'organismes comme l'ICMBio et l'INCRA (Institut national de colonisation et de réforme agraire), les directions d'organisations de la base comme des associations communautaires et la section locale de CARITAS (une organisation liée à l'Église catholique créée pour appuyer les populations rurales aux prises avec des affrontements et des menaces), des dirigeants syndicaux, etc. Ce fut une accumulation de personnes représentatives qui auraient pu, à travers leurs organisations ou établissements, causer d'énormes problèmes à l'entreprise. C'est par là qu'ils ont commencé et **le premier grand impact fut une déstructuration des forces sociales de la région**, lesquelles subissaient déjà un processus d'affaiblissement.

2. L'usine est un énorme ouvrage d'infrastructure dont la construction a nécessité un grand nombre de travailleurs. Quels ont été les effets de ce projet sur la population d'Imperatriz, et en particulier sur les femmes ?

L'usine est un des plus grands pôles de production de cellulose au pays et **a toutes sortes d'effets**. Durant la construction de l'usine, beaucoup d'hommes et de femmes attirés par le discours du « développement » ont laissé de côté leur identité de travailleur ou travailleuse rurale pour y trouver un emploi. Cela a nui à leur droit à la retraite rurale parce qu'on a inscrit dans leur carnet qu'ils avaient occupé un travail salarié pendant quelques mois.

Dans la ville et la région, on a assisté à **l'arrivée d'un grand nombre d'hommes provenant d'autres lieux et beaucoup de femmes ont subi des abus sexuels**. Un grand nombre de celles qui ont travaillé dans les pépinières de production de plantules d'eucalyptus ont maintenant des **problèmes de santé**, y compris le cancer. Beaucoup d'entre elles ont été séduites dans les espaces des services généraux et les sites des ouvrages. Il y a eu plusieurs accidents lors de la construction, y compris avec des **morts de travailleurs que la presse locale a cachés** ; les familles des victimes ont reçu peu ou pas d'aide à laquelle elles avaient droit. **Le nombre de véhicules circulant** sur la « route du riz » (route Padre Josimo Tavares MA 386) augmenta en causant encore plus de perturbations dans les communautés situées le long de celle-ci, **plus de risques pour les personnes, principalement les enfants, et le harcèlement des adolescentes** des communautés. Beaucoup de jeunes des communautés ont déménagé à Imperatriz même à la recherche d'un emploi rêvé à Suzano, ce qui a perturbé la continuité des communautés et causé une rapide augmentation de la population dans la municipalité, laquelle n'était pas prête à recevoir cet exode.

3. Aujourd'hui, presque cinq ans après l'installation de l'usine, que pouvez-vous dire que ce projet a laissé en ce qui concerne le « développement local » ?

Rien de bon.

Les emplois actuels sont de la main-d'œuvre en périphérie de la ville, ou de l'État. La municipalité et son gouvernement recueillent chaque année des millions en impôts de



l'entreprise, mais n'investissent rien dans la région. La ville est ruinée et récemment, la chambre des conseillers a péniblement approuvé une commission parlementaire d'enquête (CPI) sur la santé pour examiner de gigantesques détournements de ressources. Un dangereux transfert de responsabilités de la municipalité à l'entreprise a été effectué avec les célèbres œuvres et actions de responsabilité sociale. **L'entreprise s'est approprié les espaces de communication de la région à son avantage. L'entreprise est intervenue dans des espaces sociaux créés par les mouvements sociaux**, comme les CFR (Maisons familiales rurales), inspirées de la **pédagogie de l'alternance** de Paulo Freire en tant que modèle d'éducation contextualisée. Il existe maintenant une division politico-sociale très forte dans des communautés de casseuses de coco babassu alors qu'auparavant, leur mouvement avait la force de leur autonomie.

Les poissons du fleuve Tocantins meurent en raison du rejet des eaux usées de l'usine. Selon l'entreprise, ces eaux passent par une usine de traitement, mais celle-ci ne retire pas complètement les produits chimiques, lesquels peuvent même altérer la reproduction des espèces indigènes du fleuve. **La ville a subi une déformation de ce qu'elle était à l'origine : le fleuve Tocantins**, la pêche artisanale et l'exploitation et la cueillette de ressources. Ville symbole de la frontière entre les biomes du *Cerrado* (savane) et de l'Amazonie, autrefois baptisée la porte de l'Amazonie, Imperatriz a été transformée avec des décorations faites de troncs d'eucalyptus, des arbres d'eucalyptus, le logo de l'entreprise sur les uniformes festifs et sportifs de la ville, les gens ont été induits à oublier leurs origines. Certains jours, la ville pue, le vent transporte les **odeurs nauséabondes** de l'usine dans plusieurs des quartiers les plus proches du pôle productif. L'assèchement des ruisseaux et des ruisselets s'accroît chaque année à cause de la consommation d'eau des eucalyptus. **Le sol, l'air et l'eau sont empoisonnés** et plusieurs personnes souffrent de **problèmes de santé** qui naguère étaient rares dans les communautés, comme les démangeaisons de la peau et la cécité. Les **accidents graves et mortels**, dans lesquels sont impliqués principalement des camions dotés de triples remorques qui transportent les troncs, et les incendies dans les plantations durant l'été ne sont pas dénoncés ni indemnisés. La majorité des camions dotés de triples remorques mesurent 30 mètres de long et transportent le bois des plantations à l'usine. Ce sont des camions très lourds qui transportent des centaines de troncs, lesquels sous l'effet des déplacements à grande vitesse sur la route finissent par se déloger en causant accidents et morts. Les risques sont plus élevés sur les routes de l'État de Maranhão parce qu'elles sont étroites et n'ont pas d'aire de repos. Ces camions endommagent les routes à cause de leur poids excessif et les vibrations incessantes du sol produisent des fissures dans les murs des maisons.

Le MIQCB (Mouvement interétatique de femmes casseuses de coco babassu) a déposé une plainte devant le Ministère public fédéral (MPF) sur la mort d'au moins huit personnes en 2015, dont trois qui ont été brûlées vives dans les plantations de la zone. Mais le MPF nous a répondu qu'il ne pouvait pas poursuivre la procédure en alléguant une insuffisance d'informations sur les victimes et leurs proches. Des informations comme le nom complet de la victime, le nom de son père, le nom de sa mère... C'est totalement absurde. Il y a même eu un reportage épouvantable produit par TV Mirante, une chaîne locale, avec le fils d'une victime décédée à la suite de la chute d'un tronc transporté par camion en direction de l'usine. Aucun représentant de l'entreprise n'est allé visiter la famille et il n'y a eu aucune indemnisation (la famille vit dans la municipalité de Vila Nova dos Martírios, une ville proche d'Imperatriz, qui subit également des effets causés par l'entreprise).



Des communautés qui vivent des conflits internes et sont divisées dans leurs propres territoires. Des organisations sociales qui n'ont plus d'autonomie. En fin de compte, **ce projet ne profite qu'à une petite minorité d'entrepreneurs et de politiciens qui s'emplissent les poches au détriment de nombreuses personnes lésées.**

4. Y a-t-il d'autres ouvrages d'infrastructure dans la région liés à l'entreprise Suzano ?

Un tronçon de dix kilomètres de route qui unit Imperatriz à l'usine de l'entreprise fait partie de la route MA 386 Rodovia Padre Josimo. Cette route fut construite d'abord **pour permettre le transport du bois, le tronçon est dans un état pitoyable et est extrêmement dangereux.** La route est très étroite et par endroits a perdu son revêtement que le poids des camions a endommagé. Beaucoup de communautés traditionnelles qui vivent en bordure de ce tronçon subissent la poussière, les **risques d'accident et la perturbation de la vie quotidienne.** Les camions transitent également à l'intérieur du périmètre urbain où ils causent des accidents. Un récent accident a occasionné la mort instantanée d'un couple au coin de l'avenue JK et de la route BR010.

5. Aimerez-vous partager d'autres commentaires ?

Le comportement de l'entreprise Suzano dans la région n'est pas contrôlé et on ne la responsabilise d'aucune façon pour les dommages physiques, culturels, environnementaux et sociaux qu'elle cause aux populations de la région. **Le transfert de responsabilité du pouvoir public à l'entreprise est dangereux** et menace la souveraineté de la municipalité et des personnes.

Renverser la fragmentation sociale qu'a entraînée l'installation de l'usine principalement dans les communautés pourrait nécessiter plusieurs années d'efforts de la part des organisations sociales qui travaillent avec la collectivité dans la région. Cette entreprise agit de manière typique en utilisant les personnes pour nous faire croire qu'elle est de bonne foi, alors qu'elle est une des transnationales qui promeut le plus de violations des droits humains au Brésil.

En ce qui concerne le mouvement, en tant que femme, femme noire et militante d'un mouvement de femmes, je me sens fréquemment menacée par l'entreprise. Nous sommes suivies dans les environs des communautés, on nous surveille lorsque nous nous réunissons dans les communautés. Nous sommes facilement identifiées en raison du travail que nous menons et nous sommes déterminées à continuer ce travail même si nous courons ces risques.

Infrastructures pour les industries extractives et bénéfiques des entreprises : qu'en est-il des besoins des communautés ?



Le Standard Gauge Railway, une voie ferrée de 472 km de long reliant Mombasa à Nairobi. Ph: globalsecurity.org

Le discours sur les infrastructures sur le continent africain est confronté, peut-être plus qu'ailleurs, à une contradiction saisissante : la rhétorique des gouvernements, des banques de développement et des analystes financiers met l'accent sur les besoins en infrastructures des citoyens ordinaires en matière d'assainissement, d'eau potable, d'électricité et de connectivité Internet fiables et abordables ainsi qu'en routes permettant aux petits agriculteurs d'apporter leurs produits au marché et aux petites entreprises de prospérer. Utilisant ces besoins essentiels et indéniables en matière d'infrastructures, ils insistent sur le fait que l'arrivée de l'eau potable dans les ménages des villes en expansion dans l'Afrique subsaharienne « apporte avec elle la prospérité et la promesse d'opportunités », avant de donner ensuite la priorité à un type d'infrastructures bien différent.

Les infrastructures mises en avant pour un financement prioritaire dans le cadre des programmes d'investissement ambitieux couvrant l'ensemble du continent visent clairement à faciliter l'exportation des minéraux et des produits de base agricoles et l'importation des aliments transformés et des produits manufacturés. « L'essentiel de l'intérêt international pour les grands projets d'infrastructures dépend de la capacité de ces projets à générer ou non un flux de recettes d'exportation », note un analyste financier. (1) Il suffit de jeter un coup d'œil aux cartes des grands projets d'infrastructures prévus bénéficiant d'un financement international, pour se rendre compte de cette **priorité accordée aux exportations, et de l'absence de considération pour les besoins en infrastructures de la majorité de la population.** (2) Comme le souligne Rudo Sanyanga de l'ONG International Rivers dans son article de 2018 paru dans le Bulletin WRM (3), plusieurs questions doivent être posées avant de planifier de nouvelles infrastructures sur le continent : « **De quel type d'infrastructures avons-nous besoin ?** Et ces infrastructures répondent-elles à nos propres objectifs de développement ? Les décideurs doivent délibérément cibler des infrastructures qui respectent les préoccupations sociales et environnementales, pour desservir la majorité des populations qui en ont besoin, et définir des jalons pour évaluer les progrès.

En 2012, en partenariat avec la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique et la Banque africaine de développement, les 55 membres de l'Union africaine ont adopté le



Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) (4), une initiative de plusieurs milliards de dollars visant à promouvoir des infrastructures transfrontalières et intrarégionales dans quatre domaines prioritaires : l'énergie, les transports, l'eau et les TIC (technologies de l'information et de la communication). Si les infrastructures dans ces secteurs sont essentielles pour répondre aux besoins de base, la priorité est actuellement donnée à un autre type d'infrastructures dans ces mêmes secteurs, visant à construire **l'ossature d'un « développement » industriel axé sur les exportations et non sur les personnes**.

Les bénéficiaires des infrastructures seront donc fondamentalement déterminés par le type des infrastructures qui seront construites et programmées : des routes répondant aux besoins de la majorité de la population ou des autoroutes et routes à péage pour les camions géants et le transport de marchandises lourdes ; des voies ferrées qui augmentent la mobilité des personnes ou, ou des voies ferrées qui contournent les villes afin que les minerais puissent être transportés aussi rapidement que possible des mines aux ports ; des lignes électriques et des infrastructures de production d'électricité qui fournissent aux communautés et à la majorité de la population dans les centres urbains une énergie abordable, ou des méga-barrages marqués par des conflits, entraînant l'expulsion de communautés entières et l'inondation de leurs terres, tandis que l'électricité générée est destinée aux centres industriels situés autour des mines et des ports.

Selon le rapport d'avancement PIDA 2018, son plan d'action prioritaire vise à mettre en œuvre des projets d'infrastructures transfrontalières clés « offrant un potentiel d'interconnexion, d'intégration et de contribution à la transformation structurelle des régions géographiques et économiques de l'Afrique d'ici 2020 ». (5) Sur un total de 400 projets, dont 51 projets prioritaires, 20 ont été achevés ou sont en construction, notamment l'autoroute transsaharienne Alger-Lagos, le corridor de transport Lagos-Abidjan, la ligne de transport d'électricité Zambie-Tanzanie-Kenya et le pont Brazzaville-Kinshasa. Les priorités du PIDA soulignent l'importance accordée aux infrastructures qui alimentent la cupidité des entreprises, et non aux besoins des populations : **ces corridors de méga-infrastructures contournent ou entraînent le déplacement forcé des communautés pour relier les sites d'exploitation minière et de production d'énergie aux centres d'exportation et aux ports**.

Le rapport de 2018 souligne également qu'au moment de la rédaction de ce document, 44 des 55 États membres de l'Union africaine avaient signé la version consolidée du texte sur la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA). Même si certains pays ne l'ont pas ratifié, celui-ci est déjà entré en vigueur. Le PIDA contribue directement aux plans de la ZLECA visant à créer **des corridors d'infrastructures intracontinentaux en tant que condition préalable au commerce transcontinental (entreprises et industries)**. En revanche, ces plans n'offrent pas d'explication convaincante de la manière dont ces gigantesques corridors d'infrastructures pourront éventuellement répondre aux besoins de base en assainissement, en eau, en électricité et en connectivité Internet de la majorité de la population.

Le projet de méga-infrastructures de la Chine, l'Initiative de « la Ceinture et la Route » (Belt and Road Initiative, BRI en anglais), est aussi en train de se ramifier vers les territoires africains. Lancée en 2013, l'initiative BRI envisage de créer une « ceinture » terrestre reliant la Chine à l'Europe et une « route » maritime reliant l'océan Indien à l'Afrique de l'Est en passant par la Méditerranée et s'étendant sur le Pacifique jusqu'en Océanie et en



Amérique latine. L'autoroute transsaharienne Alger-Lagos, par exemple, l'un des projets prioritaires du PIDA, est déjà liée au développement de l'initiative BRI en Afrique. (6)

L'initiative BRI prévoit de construire certaines des liaisons manquantes des principaux corridors de transport tout en accélérant la mise en œuvre des projets prioritaires du PIDA et des projets phares du programme de l'Union africaine, tels que le réseau de chemin de fer à grande vitesse intégré africain.

Des entreprises chinoises construisent des ports et des infrastructures maritimes financés par des investisseurs chinois pour moderniser la route reliant l'Asie du Sud au Kenya et à la Tanzanie et jusqu'à la Méditerranée en passant par Djibouti. Des voies ferrées intérieures sont également en construction. De plus, **les investissements chinois ont afflué dans des parcs agro-industriels** au Mozambique, en Ouganda, en Zambie et dans d'autres pays. La Chine a commencé à développer ses investissements agro-industriels sous la bannière de l'initiative BRI. (7)

L'initiative BRI (ainsi que des programmes d'infrastructure régionaux et continentaux tels que le PIDA) vise à **reconfigurer de vastes territoires** en les transformant en zones de production et de distribution comprenant entrepôts, voies ferrées, terminaux, voies navigables, ports et zones d'import-export. Comme l'indique l'ONG GRAIN, du fait de son ampleur géographique et de ses investissements massifs, l'initiative BRI va également **accroître la concentration de la production et de la distribution alimentaires mondiales, marginalisant potentiellement les petits agriculteurs, les pêcheurs, les populations forestières et les communautés rurales, en limitant leur accès à la terre.** On craint de plus en plus que l'initiative BRI aboutisse à des accaparements de terres et des violations des droits de l'homme, et qu'elle pousse les gouvernements des États à s'endetter encore davantage et à causer une destruction écologique majeure et des impacts sur la santé dans les pays ciblés. (8)

Prêts et partenariats public-privé

Les investissements de l'initiative BRI en Chine et la mise en œuvre du projet PIDA utilisent largement les modèles de partenariat public-privé. Présentés comme un moyen intelligent pour les gouvernements d'utiliser les fonds publics pour attirer des investissements privés importants en compensant les risques pour les investisseurs privés, les PPP ont en réalité permis aux **sociétés d'empocher des profits exorbitants tout en laissant les institutions publiques assumer tous les risques.** (9)

Un article récent du portail d'information africain Pazambuka (10) a révélé qu'un prêt concessionnel de plus de 2,3 milliards USD était destiné à la construction de 273 km de voies ferrées entre la capitale de l'Ouganda, Kampala, et la ville portuaire de Mombasa, au Kenya. Un nouveau prolongement des voies ferrées jusqu'à Juba (Soudan du Sud) et Kigali (Rwanda) est prévu à l'avenir. Le premier tronçon de la ligne entre Mombasa et Nairobi a été inauguré à la mi-2017 et a été célébré par les gouvernements des États et les institutions financières comme un nouveau jalon de la coopération sino-africaine en matière de développement. Le projet a reçu un financement de la Banque européenne d'investissement, de la Banque allemande de développement (KfW) et de la Banque africaine de développement.

Cependant, **ces projets sont marqués, entre autres, par des problèmes de corruption, de détournements de fonds, de violations des droits de l'homme et de délais non**



respectés. (11) Le contrat de prêt signé en 2014 par Kenya Railways, une entreprise publique, et la banque chinoise Exim, qui a été récemment divulgué, révèle des risques juridiques importants pour le Kenya en cas de défaillance de remboursement par le Kenya, un scénario probable compte tenu du montant de la dette contractée par le gouvernement ces dernières années. Outre ces risques contractuels secrets, la construction de la route d'accès Mombasa-port de Nairobi est liée à de graves violations des droits humains et collectifs, notamment des expulsions forcées, des menaces et des stratégies d'intimidation utilisées à l'encontre des communautés affectées. (12)

Et ce n'est pas une exception. La facilité d'accès aux crédits d'infrastructures liés à l'arrivée de l'initiative BRI sur le continent africain fait **peser des risques considérables sur les communautés dont les territoires sont situés le long des corridors d'infrastructure prioritaires.** Il y a eu une ruée vers la création de projets, en particulier pour la production et la transmission d'électricité et le transport. Ces projets bénéficient de l'appui politique des plus hauts niveaux de gouvernement. Mais il semble que les gouvernements, chargés de fournir des infrastructures répondant aux besoins essentiels de la population d'un pays, posent peu de questions pour savoir si ces méga-projets répondront aux besoins réels en infrastructures de la majorité de la population. Dans de nombreux cas, **si un projet construit dans le cadre d'un contrat de PPP échoue (ou ne parvient pas à maintenir les niveaux de profit attendus de l'investisseur privé), les gouvernements et les citoyens absorbent des coûts exorbitants pendant plusieurs dizaines d'années.**

En Tanzanie, le projet de port en eau profonde et de zone économique spéciale de Bagamoyo, doté de 10 milliards USD et associé à l'initiative BRI, une coentreprise du gouvernement tanzanien et de China Merchants Holdings International, avait été initialement suspendu en 2016 par manque de fonds. Les contraintes de financement imposées au gouvernement tanzanien l'ont obligé à renoncer à sa participation au projet. En conséquence, le gouvernement risque maintenant de perdre la propriété du projet et l'accès aux revenus à long terme du projet. (13)

Barrages : une alimentation électrique répondant aux besoins de la communauté ou à la cupidité des entreprises ?

Soulignant le faible niveau d'accès à l'électricité et les coûts relativement élevés pour les ménages, le PIDA propose un certain nombre de nouvelles centrales électriques et de lignes de transport couvrant l'ensemble du continent. Le plan d'action prioritaire du PIDA **comprend 13 grands barrages, dont plusieurs projets très controversés** : le barrage Inga 3 sur le fleuve Congo, le barrage de la Renaissance sur le Nil Bleu, en Éthiopie, ainsi que le barrage de Mphanda Nkuwa et le barrage de Batoka Gorge sur le Zambèze.

Mais qui profitera de l'énergie générée par ces barrages ? Probablement pas les personnes qui ont le plus besoin d'électrification. Le barrage d'Inga 3 en République démocratique du Congo, par exemple, devrait produire environ 4 800 MW pour **approvisionner les sociétés minières situées** dans l'est du pays **et pour exporter** vers l'Afrique du Sud. Il en va de même pour le barrage de Mphanda Nkuwa au Mozambique. Le gouvernement espère que le barrage **attirera des industries à forte intensité énergétique** dans le pays. Mais dans un avenir prévisible, une grande partie de son électricité sera exportée en Afrique du Sud. (14)

En examinant qui bénéficie de l'accès à l'électricité et qui est laissé pour compte, on peut mieux comprendre **qui profite du boom des infrastructures sur le continent africain, et**



qui en paie le prix. La question foncière offre une indication complémentaire. Selon un récent rapport d'International Rivers, « **plus de 100 000 personnes devraient être déplacées pour laisser la place aux réservoirs qui seraient remplis derrière les barrages du PIDA.** La réinstallation des populations causée par la création des barrages entraîne des perturbations sociales durables sur plusieurs générations » (15).

« Si vous voulez la prospérité, construisez d'abord des routes » ?

Si l'on ajoute à l'équation les expulsions et la destruction de terres agricoles fertiles situées sur la trajectoire des corridors de ces grandes infrastructures, il devient encore plus clair que le proverbe chinois « Si vous voulez la prospérité, construisez d'abord des routes » ne donnera pas les résultats escomptés pour la majorité écrasante de la population du continent africain. Pour sa prospérité, la population a besoin d'une autre sorte de routes, de voies ferrées, de systèmes de production électrique et d'autres infrastructures, et pas des méga-corridors qui sont au cœur du PIDA, de l'initiative BRI et d'autres. Il y a un risque élevé que le type d'infrastructures promu par ces plans entraîne des souffrances, la perte de terres et des conflits violents, et non la prospérité et la souveraineté alimentaire pour les communautés paysannes et les populations des forêts.

(1) Africa seeks new solutions to its infrastructure needs. Euromoney. 3 octobre 2018.

<https://www.euromoney.com/article/b1b6hvm1pljh0/africa-seeks-new-solutions-to-its-infrastructure-needs?copyrightInfo=true>

(2) Voici quelques exemples de cartes d'ensemble, parmi d'autres : Deloitte (2019) : If you want to prosper, consider building roads. <https://www2.deloitte.com/insights/us/en/industry/public-sector/china-investment-africa-infrastructure-development.html>. Voir aussi la page web (en anglais) du Programme de connaissance de l'infrastructure en Afrique :

<http://infrastructureafrica.opendataforafrica.org/apps/gallery>

(3) Bulletin WRM, Les grands barrages hydroélectriques ne sont pas la solution : il est temps de repenser les infrastructures énergétiques de l'Afrique, Rudo Sanyanga, janvier 2018,

<https://wrm.org.uy/fr/les-articles-du-bulletin-wrm/section1/les-grands-barrages-hydroelectriques-ne-sont-pas-la-solution-il-est-temps-de-repenser-les-infrastructures-energetiques-de-lafrique/>

(4) Voir le site web du PIDA à l'adresse <http://www.au-pida.org/>

(5) Rapport d'avancement PIDA 2018 :

<https://www.tralac.org/documents/resources/african-union/2509-2018-pida-progress-report-summary-update/file.html>

(6) OBOREurope, L'Algérie sur les nouvelles routes de la soie, <https://www.oboreurope.com/fr/algerie-nouvelles-routes-soie/>

(7) GRAIN ; L'initiative « la Ceinture et la Route » : l'agrobusiness chinois se mondialise, février 2019, <https://www.grain.org/fr/article/6157-l-initiative-la-ceinture-et-la-route-l-agrobusiness-chinois-se-mondialise>

(8) Idem

(9) Nicholas Hildyard (2016): Licensed larceny. Infrastructure, financial extraction and the global South. <http://www.thecornerhouse.org.uk/sites/thecornerhouse.org.uk/files/Licensed%20Larceny%20summary.pdf>

(10) Pambazuka News, « Fixing » Africa's infrastructure : But at what price ?, Tim Zajontz, février 2019, <https://www.pambazuka.org/economics/%E2%80%9Cfixing%E2%80%9D-africa%E2%80%99s-infrastructure-what-price>

(11) Finance Uncovered, Two years after we exposed Rift Valley Railways, World Bank corruption probe sanctions companies, 2018, <https://www.financeuncovered.org/investigations/two-years-exposed-rift-valley-railways-world-bank-sanctions-companies-corruption-probe/>

(12) Counter Balance, Development in Reverse, the Mombasa Road, février 2019,

<https://www.counter-balance.org/development-in-reverse-episode-2-the-mombasa-road/>

(13) Dixon I. et Kishore S., The infrastructure footrace : Why China fits into Africa's plans for development? Février 2019, <https://medium.com/fitch-blog/the-infrastructure-footrace-why-china-fits-into-africas-plans-for-development-9d4d8cf35cc7>

(14) International Rivers, Mphanda Nkuwa Dam, Mozambique,

<https://www.internationalrivers.org/campaigns/mphanda-nkuwa-dam-mozambique>

(15) International Rivers, Right priorities for Africa's Power Sector. An evaluation of dams under the PIDA, Rudo Sanyanga, https://www.internationalrivers.org/sites/default/files/attached-files/pida_report_for_web.pdf

Uruguay s'endette pour construire une infrastructure coûteuse qui ne profitera qu'à une transnationale de la cellulose



Pont 25 de Agosto, Uruguay

Dans les pays du sud mondial, l'infrastructure nationale ou régionale est cruciale pour le néocolonialisme extractiviste. Les entreprises étudient et sélectionnent stratégiquement les lieux les plus rentables pour leurs installations, en tenant compte notamment du chômage local, de la faiblesse de l'opposition locale organisée et de l'existence d'une législation nationale/régionale qui les favorise. Le tout au détriment de la qualité de vie des habitants et de l'environnement.

Dans le cas des entreprises de cellulose, lorsqu'elles disposent déjà de grandes étendues de monocultures de pins ou d'eucalyptus, comme c'est le cas en Uruguay, **c'est l'infrastructure qui détermine si l'établissement d'une usine est viable ou non.** Les entreprises ont besoin d'un réseau de routes qui garantit le transport du bois des plantations jusqu'à l'usine et ensuite le transport de la cellulose produite jusqu'aux points d'exportation vers les marchés internationaux.

Dans un accord secret, **la société finlandaise UPM a obtenu que le gouvernement uruguayen satisfasse une série d'exigences comme condition indispensable pour qu'elle décide si oui ou non elle construira sa deuxième usine dans le pays** — laquelle deviendrait la troisième usine de cellulose en Uruguay. (1) Parmi ces exigences, il y a la construction d'une nouvelle voie ferrée de presque 300 km reliant le site prévu de la nouvelle usine d'UPM, au centre du pays, et le port de Montevideo.

La publication de l'accord entre UPM et le gouvernement a révélé les détails des ouvrages d'infrastructure que l'État uruguayen s'est engagé à réaliser à sa charge et à ses frais. En plus de la coûteuse construction de la voie ferrée, ce dernier assumera la conception, la construction et le maintien d'un « projet portuaire, » un terminal exclusif pour la cellulose et les dérivés d'UPM (produits chimiques, produits forestiers, etc.), le dragage nécessaire du canal qui relie l'estuaire Rio de la Plata et le quai adjacent au terminal portuaire d'UPM ; un



« projet de viaduc » pour faciliter le croisement du chemin de fer et du canal portuaire et offrir un accès ininterrompu aux trains transportant les cargaisons d'UPM vers le port ; et des « projets routiers » qui incluent la rénovation de routes aptes à la circulation de camions semi-remorques de 48 tonnes et de camions à triple remorque et le renforcement de ponts dans la zone d'influence d'UPM dans le centre du pays. (2)

Ces ouvrages **coûteront plus de deux fois le prix que le** gouvernement avait annoncé à l'origine. L'investissement du peuple uruguayen atteindra presque le double de celui de l'entreprise. Ainsi, le modèle colonial historique se répète : alors que la société transnationale obtient les conditions les plus favorables pour ses affaires, **le peuple s'endette pour réaliser des ouvrages qui ne répondent pas à leurs intérêts et habilite plutôt l'expansion et les profits d'une industrie extractive** qui augmente la superficie des monocultures d'arbres, expulse la population rurale, consomme et contamine les sols et les cours d'eau et ne crée pas les emplois promis.

Bien que le gouvernement uruguayen tente de justifier sa décision en affirmant que la deuxième usine d'UPM créera des milliers de postes de travail, en incluant les emplois indirects, **l'entreprise ne mentionne que les 300 emplois directs dans les installations de l'usine de son projet** (y compris les travailleurs de l'usine UPM2, les travailleurs de l'usine de produits chimiques et les responsables de la maintenance) et 100 emplois de services comme l'alimentation, le ménage, la sécurité, etc. (3)

La politique d'ouverture à l'investissement étranger du gouvernement uruguayen, sa course désespérée pour respecter les délais et le contenu des exigences d'UPM, et les déclarations des représentants du gouvernement publiés dans la presse laissent entendre que la population accorde un appui sans équivoque à ces mégaprojets. Mais l'opinion de la société uruguayenne est divisée et à mesure que sont connus les détails de l'accord et de ces projets, de plus en plus de citoyens remettent en question tant la légalité que le contenu de l'accord ainsi que les projets d'infrastructures et d'installation de l'usine de cellulose.

L'espoir se trouve dans le travail de fourmi et le renforcement des différentes organisations et initiatives citoyennes qui tentent de faire connaître ce qui se passe, en dénonçant les effets, en informant la population, en défendant les droits des citoyens et citoyennes, mais, avant toute autre chose, en rejetant cette nouvelle forme de colonialisme.

(Dés)information, la stratégie du gouvernement

En 2016, lorsqu'UPM a rendu publique son intention d'établir sa deuxième usine dans notre pays, le président de l'Uruguay a déclaré : « L'entreprise investira quatre milliards de dollars et l'Uruguay devra investir un milliard de dollars » pour répondre aux exigences en infrastructures d'UPM. (4)

Cependant, à mesure que le gouvernement remplissait ses « devoirs » (préparation du cahier de charges, réception de budgets, etc.), ce que des organisations et des mouvements sociaux dénonçaient depuis le début se concrétisait : la véritable mise de fonds assumée par l'Uruguay serait beaucoup plus importante — et celle de l'entreprise bien inférieure — à ce qui avait été annoncé à l'origine. C'est ainsi que les coûts des infrastructures sont actuellement estimés à plus de 4,0 milliards de dollars US pour l'État uruguayen, alors qu'UPM n'investira pas plus de 2,4 milliards de dollars et profitera d'une exemption sur la



grande majorité des impôts nationaux en s'installant et en opérant dans une zone franche. (5)

Dans ses déclarations à la presse, le ministre du Transport a maintenu que le nouveau train sera « un train par et pour les Uruguayens », en se référant au transport de passagers et de marchandises d'autres sources que ce nouveau chemin de fer pourrait transporter à la capitale du pays. (6)

Cependant, **ce projet d'infrastructure répond du début à la fin aux exigences d'UPM**. Les 270 km et plus de voie ferrée commencent dans le terminal portuaire d'UPM, passent par la zone franche à Pueblo Centenario où l'usine de cellulose d'UPM sera construite et terminent à Paso de los Toros, le site de l'usine de déchets d'UPM. Selon l'accord, **l'Uruguay est obligé « au minimum » d'accorder à UPM un accès sans restriction à la nouvelle voie ferrée 24 heures par jour, 365 jours par année**, à partir de la date de finalisation de l'usine de cellulose, et à garantir un minimum de 6 voyages par jour dans les deux directions pour le transport de la cellulose de l'usine au port et un voyage par jour aller-retour pour le chargement de produits chimiques vers l'usine. (2)

En principe, rien n'indique que la voie a été conçue pour d'autres usages. Le projet ne compte, pour le moment, aucun autre terminal de charge ni ne prévoit la logistique requise pour charger d'autres types de marchandises sur son trajet. D'autre part, **les trains de passagers existants en Uruguay ne sont pas compatibles avec cette nouvelle infrastructure**. L'ouvrage est tellement au service de l'entreprise que la population et les médias de presse l'ont baptisé « le train d'UPM ».

Selon des représentants du Sindicato de Trabajadores Ferroviarios (Syndicat des travailleurs ferroviaires) et de l'Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE, Administration des chemins de fer de l'État), les trains qu'a utilisés l'AFE à ce jour pour le transport de marchandises et de passagers ne pourront certainement pas circuler sur la nouvelle voie construite pour UPM. (7) De plus, le service de passagers qu'offrait l'AFE sur de petits trajets a cessé en raison du début des travaux pour le projet d'UPM.

Impacts du « train de l'UPM »

Le nouveau chemin de fer sera construit sur une ligne existante qui date du milieu du 19^e siècle, époque durant laquelle la majorité des centres urbains actuels qui se trouvent à proximité de la voie n'existaient pas. Beaucoup de ces centres ont été établis autour des stations de train. Selon les données officielles, il y a près de 38 000 personnes qui vivent dans l'aire d'influence de ce projet. (8)

L'ouvrage touchera des populations dans divers départements, avec des conséquences directes comme **l'expropriation** de leurs terrains ou les effets produits par les **bruits, les vibrations**, etc. S'il est vrai que l'ouvrage proposé maintient le talus actuel, il nécessitera le démantèlement des voies existantes pour installer une infrastructure adéquate qui garantit le **transit 24 heures par jour et 365 jours par an de trains de marchandises d'environ 800 mètres de long** avec des locomotives qui peuvent atteindre une vitesse maximale de 100 kilomètres par heure. (9)

Un projet de cette envergure destiné au **transport industriel de cellulose et de produits chimiques dangereux**, comme la soude caustique et l'acide sulfurique, ne devrait pas



traverser des centres urbains. On a estimé que chaque année, 350 000 tonnes d'acide sulfurique, de soude caustique, de combustible, de calcaire et de sel seront transportées du terminal portuaire à l'usine. (10)

La suspension du service de passagers d'AFE **pour entreprendre les travaux d'UPM a touché environ 1 300 personnes**, principalement des travailleurs qui l'utilisaient pour se déplacer chaque jour entre Montevideo et des villages relativement proches. Les principaux avantages du train pour ces usagers étaient le coût substantiellement plus faible du billet et la rapidité comparativement à l'autobus en zone métropolitaine, en plus d'un meilleur confort. (11)

Pour les travailleurs ferroviaires, le train d'UPM marque le début de la fin du monopole des chemins de fer étatiques, alors qu'il ouvre la porte aux entreprises privées qui utiliseront une voie construite avec l'argent du peuple uruguayen.

Une infrastructure pour quoi et pour qui ? Les ouvrages d'infrastructure d'un pays doivent répondre aux besoins de la population et non aux exigences du capital étranger. Dans le présent cas, ce projet pour UPM ne tient pas compte des études ni des normes territoriales existantes dans le cadre de la Loi sur l'aménagement territorial de l'Uruguay.

Opposition citoyenne et initiatives constitutionnelles

UPM n'a pas obtenu l'aval social. La population est divisée entre ceux qui demandent de nouveaux emplois et rêvent d'améliorer leur qualité de vie en misant sur les promesses d'UPM et du gouvernement, et ceux qui expriment leur mécontentement en signalant non seulement les effets sociaux et environnementaux négatifs du projet, mais avant tout l'investissement de milliards que le pays doit faire pour procurer des avantages considérables à l'entreprise.

« Por el costado de la vía » est un groupe de voisins et de voisines de Montevideo qui seront touchés par le train d'UPM. Ils dénoncent les effets du projet ferroviaire et défendent les droits des gens qui vivent à proximité de la voie tout au long de son parcours à Montevideo. Ils ont effectué des démarches auprès d'organismes de droits humains, du Parlement, des autorités du gouvernement municipal, du ministère de l'Environnement, etc. pour dénoncer tous les types d'irrégularités dans le processus d'approbation du train. (12) Ils font ressortir que les **trains se déplaceront à vitesse élevée**, causant des vibrations, du bruit et la contamination de l'air. « Ce sont des trains de 800 mètres qui se déplaceront à de 60 à 80 kilomètres par heure et qui devront atteindre cette vitesse pour compléter le parcours entre le port de Montevideo et Paso de los Toros en 6 heures. Si les trains tardent plus de 6 heures, la redevance à l'État ne sera pas payée. C'est pourquoi le chemin de fer sera doté de clôtures et de barrières. Les barrières ne servent pas à protéger les gens, mais bien à protéger le train et à assurer sa circulation. » (13)

Le MOVUS (Mouvement pour un Uruguay durable) a également fait le suivi des projets d'infrastructure en analysant et en dénonçant les différentes irrégularités du processus et en promouvant le débat public sur la question. Mais l'information fournie à la population a toujours été partielle et publiée à la suite de démarches citoyennes de demande d'accès à l'information publique ou après des faits accomplis. (14)



Le groupe « No al tren de UPM », formé de personnes qui vivent dans la Municipalité C de Montevideo, mène une initiative constitutionnelle pour interdire le passage du train d'UPM dans cette zone urbaine. Pour ce faire, il doit obtenir la signature de 15 % des personnes habilitées à voter dans ladite municipalité.

Des initiatives similaires sont menées dans diverses localités le long du parcours de la voie ferrée : Santa Bernardina, Durazno, Florida, Sarandí Grande, 25 de Mayo, Progreso, Canelones, La Paz et d'autres localités se joignent au mouvement.

Une multitude de réunions d'information animées par la société civile organisée sont tenues dans différents quartiers du pays. Le 14 juin, une manifestation a eu lieu dans la station de trains de Montevideo pour saluer le dernier train de passagers jusqu'à nouvel ordre alors que le service sera interrompu au moins au cours des trois prochaines années que dureront les travaux d'UPM.

En juin de cette année, la « Coordinación Nacional de Organizaciones Sociales Contra UPM » a été fondée, un regroupement des différentes organisations sociales qui s'opposent à la nouvelle usine.

La première action de la Coordination a consisté à remettre une lettre au consul honoraire de Finlande en Uruguay dans le but **d'informer le gouvernement et les citoyens et citoyennes finlandais qu'en Uruguay, il existe une opposition sociale croissante au projet d'UPM.** « Nous comprenons que ce projet conclu — arbitrairement et inconstitutionnellement — entre UPM et le pouvoir exécutif uruguayen constitue une grave attaque contre la souveraineté, l'environnement et les droits humains de ce pays, » ont dénoncé les organisations. La lettre termine avec cet appel : « En tant qu'habitants de ce territoire, nous considérons que nous sommes sérieusement touchés dans nos droits et préférences légitimes et nous demandons à toutes les instances concernées que le projet d'usine UPM2 ne soit pas réalisé. C'est pourquoi nous lançons cet appel aux responsables du gouvernement finlandais et de la société UPM pour qu'ils se désistent de ce mégaprojet. » (15)

Lizzie Díaz

Membre du secrétariat du WRM

- 1.- <https://wrm.org.uy/es/articulos-del-boletin-wrm/seccion1/uruguay-la-amenaza-de-una-tercer-mega-fabrica-de-celulosa>
- 2.- https://medios.presidencia.gub.uy/tav_portal/2017/noticias/NO_Y823/contrato_final.pdf
- 3.- http://www.mvotma.gub.uy/participacion-ciudadana-ambiente/manifiestos-de-ambiente/item/download/10967_3e7971165bdf5e1e15f0f688ad7bbf98
- 4.- <https://www.elpais.com.uy/informacion/upm-invertira-us-millones-uruguay-us-millones-planta.html>
- 5.- https://www.sudestada.com.uy/articleId__940b82f5-5c08-4563-b9c5-4e3fe0640d43/10893/Detalle-de-Noticia
- 6.- <https://www.elpais.com.uy/informacion/politica/colocaron-piedra-fundamental-obra-tren-uruguayos-dijo-rossi.html>
- 7.- <https://www.busqueda.com.uy/nota/los-trenes-y-vagones-de-las-ferroviarias-estatales-no-cumplen-las-condiciones-para-usar-las>
- 8.- <http://www.radio36.com.uy/entrevistas/2019/06/14/gomez.html>
- 9.- https://www.sudestada.com.uy/articleId__55380029-a4e3-4444-9a2f-f63e66759158/10893/Detalle-de-Noticia
- 10.- <https://www.busqueda.com.uy/nota/terminal-de-upm-en-el-puerto-tiene-potencial-impacto-negativo>
- 11.- https://www.sudestada.com.uy/articleId__1f7e2a20-f723-47e5-8fad-4bd63cc15a22/10893/Detalle-de-Noticia

- 12.- <https://www.facebook.com/groups/2132029693714420/>
 13.- <http://zur.org.uy/content/por-el-costado-de-la-v%C3%ADa>
 14.- <https://www.facebook.com/movus.uruguay/>
 15.- <http://www.quayubira.org.uy/2019/06/organizaciones-uruguayas-dicen-no-a-upm2/>

Des infrastructures mises en place par et pour les communautés forestières : une microcentrale hydroélectrique à Long Liam, au Sarawak



*Projet de micro-barrage, communauté de Long Liam, Malaisie
Ph: Bruno Munster Funds*

L'année 2016 a été marquée par une grande victoire pour les peuples autochtones du Sarawak. La construction du barrage de Baram, haut de 162 mètres – qui aurait englouti sous les eaux 41 200 hectares de forêts, déplacé au moins 26 villages autochtones et affecté jusqu'à 20 000 personnes – a été annulée. Cette décision a été prise à la suite de manifestations répétées, de blocus et d'oppositions de la part des peuples autochtones et des réseaux de leurs alliés. Deux barrages routiers stratégiques ont été mis en place en 2013 et ont duré plus de deux ans : l'un pour empêcher les travailleurs d'accéder au site du barrage et un autre pour empêcher les camions de ciment et les travailleurs de construire la route d'accès au barrage de Baram.

Suite à l'annulation du barrage, toutes les terres autochtones de droit coutumier confisquées pour le site du barrage et le réservoir ont aussi été restituées à leurs propriétaires autochtones d'origine.

Le méga-barrage faisait partie du Corridor du Sarawak pour les énergies renouvelables (Sarawak Corridor of Renewable Energy - SCORE), l'un des cinq corridors régionaux du pays, qui vise à encourager les investissements dans les industries à forte intensité énergétique en leur fournissant un accès aux infrastructures d'énergie, de transport et de communication. Parmi les dix secteurs prioritaires identifiés par SCORE, auxquels le barrage de Baram aurait fourni de l'énergie, figurent le pétrole, l'aluminium, l'huile de palme, le bois et l'acier. (1)

Après l'annulation du méga-barrage de Baram, les villageois de Long Liam, une communauté située en amont du Baram qui figuraient parmi les milliers d'opposants à la construction d'un méga-barrage, ont uni leurs forces pour assurer l'électrification et l'installation d'une source d'électricité indispensable pour leur communauté. Et qui n'aurait



pas été fournie par le méga-barrage. En 2019, une microcentrale hydroélectrique a commencé à fonctionner à Long Liam. (2)

L'histoire de la résistance contre le barrage de Baram est aujourd'hui non seulement une source d'inspiration pour de nombreuses communautés menacées par les méga-barrages, mais également pour ceux qui tentent de remettre en état leurs infrastructures et d'engager un processus énergétique inclusif et partant de la base.

Bryan Anderson, qui est originaire de Long Liam, a interviewé deux personnes de son village. Les deux personnes interrogées ont activement participé aux manifestations contre le méga-barrage et dirigé les travaux communautaires (*gotong-royong*) lors de la construction de la microcentrale hydroélectrique.

Sam, la première personne interrogée, est l'un des principaux porte-parole du projet de microcentrale hydroélectrique et Nina est une femme qui joue un rôle important dans le groupe de femmes (*kaum ibu*) et connaît les droits des peuples concernant les terres ancestrales autochtones de droit coutumier. (3)

Leurs témoignages nous aident à comprendre à quoi peuvent ressembler les infrastructures lorsque leur conception est basée sur les besoins des communautés, ainsi que les nombreux défis et obstacles auxquels elles doivent encore faire face.

Pourquoi vous opposiez-vous au barrage et comment avez-vous organisé la résistance à ce projet ?

SAM : J'ai plusieurs réponses à votre question. Ma première réponse est que nous avons choisi de rejeter le barrage de Baram parce qu'un méga-projet comme celui-ci aurait détruit les écosystèmes autour de la zone de construction. Deuxièmement, cela nous aurait fait perdre nos maisons ; toutes les populations du Baram affectées auraient perdu leur maison. Troisièmement, la submersion provoquée par la construction du barrage nous aurait également fait perdre les terres dont nous avons hérité, sur lesquelles nous pratiquons différentes cultures. Cela aurait détruit les cultures plantées par nos ancêtres, que nous continuons à récolter depuis des années. Ma quatrième réponse à votre question est que le barrage de Baram aurait eu un impact négatif pour la population du Baram en ce sens qu'il aurait fallu reconstruire de nouvelles zones d'habitation pour leurs familles.

NINA : Pour moi, nous avons rejeté le barrage parce que nous avons besoin de la terre pour vivre. Notre terre est la source de notre nourriture et d'autres ressources. Le barrage aurait causé de graves dommages à tout ce que nous possédons maintenant. Ce n'est pas une mince affaire. Le barrage nous aurait également obligés à fuir nos maisons et à nous installer ailleurs.

La première chose que nous ayons faite pour montrer notre refus du barrage a été d'organiser une manifestation à Nahah Uve' [une zone de la rive du fleuve Baram proche du lieu proposé pour le méga-projet] lors de la visite du site. Nous ne voulions vraiment pas de ce barrage. Ensuite, nous avons organisé un blocage au Camp du kilomètre 15 sur la route de Long Kesseh, car nous avons appris à ce moment-là que le matériel et les équipements du barrage allaient être transportés par cette route. Nous avons mis en place le blocage afin d'empêcher les gens d'amener leur équipement sur le site proposé pour le barrage.



De quelles infrastructures avez-vous réellement besoin en tant que communauté ?

SAM : En tant que communauté, nous avons vraiment besoin d'électricité, mais nous ne voulons pas que la construction de la centrale électrique entraîne la destruction de notre environnement ou de notre fleuve. La deuxième chose dont nous avons besoin c'est d'une liaison routière adaptée. Une route convenable nous permettra de transporter plus facilement nos produits agricoles à la ville. Cette route convenable offrirait également de meilleures liaisons pour la communauté dans la région du Baram.

NINA : Nous souhaitons vivement avoir des projets d'infrastructure, tels que des installations de télécommunication, un hôpital, une école et une route. Mais ce dont nous avons le plus besoin, c'est d'une installation de télécommunications, car elle nous facilitera grandement les choses aujourd'hui. Nous avons également besoin d'un hôpital, mais nous en avons déjà un à Long San. Cependant, pendant la saison des pluies, lorsque le fleuve monte, il est difficile et dangereux de s'y rendre en cas d'urgence. Nous avons donc besoin d'une route convenable.

Votre communauté a maintenant un projet de microcentrale hydroélectrique qui vise à répondre à ses besoins énergétiques. Comment est né le projet ?

SAM : Une ONG nous a suggéré de construire une microcentrale hydroélectrique à Long Liam. Ainsi, dans la communauté de Long Liam, les gens se sont mis d'accord sur une coopération mutuelle et ont travaillé ensemble à la réalisation du projet de microcentrale hydroélectrique du début à la fin.

NINA : Ce projet est devenu une réalité parce que les membres de la communauté ont accepté d'avoir cette microcentrale hydroélectrique, qui est plus respectueuse de notre environnement que le méga-barrage si destructeur. Nous avons le sentiment que nous allons bénéficier de ce projet.

Êtes-vous satisfait du projet ? Quels ont été les difficultés ?

SAM : Pour être honnête, je suis un peu déçu, car l'énergie produite par la microcentrale hydroélectrique est encore insuffisante pour fournir l'électricité nécessaire à l'ensemble du village. Malgré cela, nous sommes heureux car, bien que l'énergie générée ne soit pas suffisante pour alimenter tous les appareils électriques de nos maisons, elle nous a au moins aidés à éclairer nos maisons. La principale difficulté à laquelle nous devons faire face avec cette microcentrale hydroélectrique, c'est le maintien d'une alimentation en eau constante. Nous ne sommes pas en mesure de faire fonctionner la microcentrale hydroélectrique s'il n'y a pas suffisamment d'eau et c'est un problème auquel nous sommes confrontés en ce moment. Nous n'utiliserons pas la microcentrale hydroélectrique pendant la saison de sécheresse en raison de la diminution de l'alimentation en eau, mais nous pourrions l'utiliser pendant la saison des pluies.

NINA : Nous avons été assez satisfaits de la microcentrale hydroélectrique au cours de cette première phase. Cependant, des problèmes se sont posés après un certain temps d'utilisation et, à cause de cela, nous avons commencé à être un peu déçus. La microcentrale hydroélectrique ne peut nous assurer une alimentation électrique 24 heures sur 24. De plus, l'énergie produite par la microcentrale hydroélectrique est insuffisante pour fournir l'alimentation électrique nécessaire à l'ensemble du village. Une autre difficulté réside



dans le fait que le réservoir d'admission de la microcentrale hydroélectrique n'est pas assez solide pour résister à la force du courant, ce qui crée une fuite sous son bassin. C'est pourquoi nous serions très heureux de toute amélioration qui pourrait être apportée à ce projet afin de nous fournir une alimentation électrique suffisante, car il s'agit là d'une technologie que nous souhaiterions pour notre village.

Pensez-vous que des projets énergétiques locaux à petite échelle pourraient être reproduits dans les villages voisins du Baram ou ailleurs ?

SAM : J'aimerais recommander cette microcentrale hydroélectrique à d'autres villages. C'est une forme d'énergie très propre car elle n'a pas besoin de carburant pour fonctionner. Pour une communauté rurale comme la nôtre, c'est un avantage, car nous n'avons pas besoin d'aller chez le vendeur de carburant le plus proche pour nous réapprovisionner. C'est donc aussi très économique. Je voudrais également suggérer qu'à l'avenir, si ce projet était mis en œuvre dans d'autres villages, des ingénieurs ou du personnel professionnel soient invités à se joindre à l'équipe locale afin d'étudier les sources et les débits d'eau. De cette façon, le micro-barrage pourrait être construit de la meilleure façon possible et il permettrait ainsi à la communauté de profiter de l'électricité quelles que soient les conditions météorologiques. Ceci afin d'éviter que des villageois soient mécontents en raison d'une alimentation électrique insuffisante.

NINA : Je ne vois aucune raison pour laquelle ce projet ne devrait pas être reproduit ailleurs. La seule chose à laquelle il faut faire attention, c'est de s'assurer que le débit de la rivière à proximité peut être suffisant pour alimenter la microcentrale hydroélectrique afin de produire de l'électricité pour l'ensemble du village. Cependant, comme nous sommes confrontés à des difficultés avec celle que nous avons maintenant, des améliorations seront peut-être nécessaires avant de mettre en œuvre d'autres projets ailleurs. Il est préférable de disposer d'une autre source d'énergie alternative à côté de la microcentrale hydroélectrique, comme l'énergie solaire, pour pouvoir passer à l'énergie solaire pour notre alimentation lorsque le débit d'eau n'est pas suffisant pendant la saison sèche.

(1) <http://smasarak.com.my/cgi/subissues.cgi?file=56is.txt>

(2) Ce projet de microcentrale hydroélectrique a été financé par SAVE Rivers et le fonds Bruno Manser.

(3) Les noms d'origine ont été modifiés pour des raisons de sécurité.

Brésil : La lutte des peuples Xinguara en Amazonie



Chantier de construction de Norte Energia dans la région d'Altamira à Pará, Brésil

La lutte continue, avec créativité et un caractère féminin dans la région de la rivière Xingu, État de Pará, contre le barrage hydroélectrique de Belo Monte, pas seulement pour que l'on finisse par admettre que ce mégaprojet n'est pas viable aux plans social, économique et environnemental, mais **aussi pour s'assurer qu'aucun autre projet déprédateur ne s'installe dans la région**. Un exemple de nouveau projet est celui de la minière canadienne Belo Sun qui menace la municipalité de Volta Grande et tous ceux et celles qui vivent à proximité d'une rivière déjà mutilée. De plus, les peuples du territoire doivent encore composer avec la négation de leurs droits fondamentaux, l'augmentation de la violence à la campagne et à la ville et les défis énormes de continuer de produire après les effets du « Belo Monstre ».

Aujourd'hui, il semble évident qu'il faut s'opposer au projet du gouvernement d'extrême droite de Jair Bolsonaro et à sa vision déprédatrice pour l'Amazonie. Cependant, rappelons que l'emblématique lutte en cours contre le barrage hydroélectrique de Belo Monte a connu au moins deux étapes. Dans une première période, à la fin de la dictature militaire, dans les années 1980, les peuples autochtones du Xingu, des mouvements sociaux, des familles de riverains, la prélature du Xingu et les communautés ecclésiales de base reconnaissaient qu'ils étaient des ennemis du gouvernement fédéral et de ce projet et leur mobilisation avait paralysé la construction du barrage. Dans une deuxième période, alors qu'un groupe autoproclamé de gauche gouvernait le Brésil, la bataille pour se gagner les cœurs et les esprits ne mettait pas aux prises uniquement la classe dominante et la classe travailleuse, mais bien aussi dans une large mesure divers groupes au sein même du camp populaire.

Cela veut dire que la lutte commencée dans cette région avec la venue des premiers colons blancs, qu'ont ponctuée notamment les cycles d'extraction du caoutchouc et de la route transamazonienne, connaît un chapitre particulier avec ce récent conflit. La région démontre que **la résistance s'élève contre n'importe quel parti ou organisation qui ne se range pas du côté du peuple, peu importe son orientation idéologique déclarée, sa bannière partisane ou son institution**. C'est selon cette approche radicale (dans le sens d'être enracinée dans les aspirations populaires qui sont non-négociables) que les groupes dirigés par des femmes ou formés avant tout de femmes continuent d'oser élever la voix contre tout projet de mort dans la région, en dénonçant le modèle de mal développement établi et en proposant un chemin de paix qui serait le fruit de la justice.



La vie menacée dans la municipalité de Volta Grande do Xingu

La complexité de la rivière Xingu, la biodiversité qui dépend d'elle, les activités productives qui se sont historiquement développées en elle, à partir d'elle et avec sa contribution sont menacées après l'installation du barrage qui a obligé 30 000 personnes à abandonner leurs terres. Mais la situation la plus emblématique est celle de Volta Grande do Xingu, une région de près de 100 km² où vivent des centaines de familles riveraines appartenant aux peuples autochtones Juruna et Arara qui ont appris à cohabiter avec les cycles saisonniers de la rivière, dont le débit augmente ou diminue selon l'époque de l'année. **Avec le barrage définitivement installé en 2015, le consortium Norte Energia contrôle ce débit et depuis lors, la production agricole, l'élevage et la pêche ont subi des perturbations considérables**, ce qui démontre que le soi-disant « hydrogramme établi par consensus », proposé par la société pour simuler le débit de l'eau dans la région et qui entrerait en vigueur après l'installation des dernières turbines à la fin de 2019, est destiné à l'échec.

« L'idée est que l'IBAMA [Institut brésilien de l'environnement et des ressources naturelles renouvelables], les chercheurs, Norte Energia et les communautés déterminent si le débit libéré par Norte Energia nuit à la faune, à la flore et à la vie considérée comme un tout à Volta Grande sur une période de six ans à partir de la fin de la construction du barrage. Cependant, selon ce que nous avons observé à ce jour, nous savons déjà que **les effets sont extrêmement graves et ont tendance à empirer**, ce qui place le consortium dans une position délicate. S'il libère l'eau requise, il ne produira pas l'énergie qu'il prétend, et s'il produit cette énergie, la vie du Xingu s'éteindra, » analyse Cristiane Carneiro, chercheuse experte de la faune aquatique et des populations traditionnelles de la région du Xingu. Selon Carneiro, divers chercheurs avaient déjà largement dénoncé le tout avant que ne commence le processus écrasant que les gouvernements de Lula et de Dilma ont suivi pour imposer l'ouvrage.

« Les poissons montent, mais ne parviennent pas à descendre. Chaque jour qui passe, nous avons toujours plus de difficulté à pêcher, parce que les poissons diminuent en nombre et en poids, » observe le pêcheur, agriculteur et prospecteur artisanal José Pereira, connu comme Pirulito. Selon lui, ce n'est pas seulement l'activité productive qui est dommageable, mais bien qu'à ce jour, la communauté de Ressaca, municipalité de Senador José Porfírio, où il vit, n'a pas obtenu de mesures compensatoires satisfaisantes de la part de Norte Energia et des préfectures respectives. **« Ils disent qu'ils destinent l'argent ici, qu'ils ont dépensé des milliers de millions, mais ici je ne vois rien, je ne vois que la population qui s'appauvrit de plus en plus, »** dénonce-t-il.

Et si à Ressaca, qui est une des communautés les mieux structurées de la région, l'impression d'avoir été abandonné est grande, la situation de la famille d'Eduvirgis Ribeiro, résidant de Travessão do Miro, à Senador José Porfírio, est bien plus difficile. Parmi ses différentes cultures, sa famille investit principalement dans la production de cacao, mais une bonne partie de la production est perdue, parce que l'étiage a pour effet d'atteindre la nappe phréatique et d'assécher les *igarapés* [petits cours d'eau navigables], ce qui complique tant l'élevage des petits animaux que la survie des plantations. « Notre production et notre mode de vie ici sont touchés, et nous avons l'impression que face à Norte Energia et aux gouvernants, nous sommes invisibles. Si nous voulons une amélioration quelconque, nous devons la payer de notre poche, » commente Eduvirgis.



Effets invisibles

María de Fátima, plus connue comme « Baiana, » représente des centaines d'habitants de la zone comprise entre l'embouchure de la rivière Iriri et le peuple autochtone Arara, à Altamira. Le groupe qu'elle dirige, lequel n'a toujours pas obtenu de reconnaissance officielle en tant que victime des effets de Belo Monte, a commencé à lutter en 2018 pour obtenir cette reconnaissance et aussi des politiques publiques de base. Depuis lors, sa communauté vit la disparition presque complète des poissons, les maladies causées par l'eau contaminée après l'inondation de la jungle et les difficultés à accéder aux services de santé et d'éducation. C'est pourquoi elle a décidé de dénoncer cette cruelle réalité devant les autorités responsables.

« Nous vivons ici une situation scandaleuse. Nous nous consacrons à la pêche et attendions la venue de l'intermédiaire qui emportait notre production. Et aujourd'hui, avec la disparition du poisson, beaucoup d'entre nous souffrent de la disette, sans compter qu'un de nos voisins est décédé parce qu'il est tombé malade et que personne n'avait de combustible pour emmener cet homme à la ville. C'est pourquoi l'heure est venue de dire ça suffit, » conclut Baiana.

Jeunes et adolescents

Belo Monte a expulsé les habitants de diverses îles d'Altamira et d'autres municipalités du territoire. De plus, il a attiré une grande quantité de main-d'œuvre des municipalités de la région, ce qui a causé une augmentation considérable de la violence, laquelle a un effet principalement chez les jeunes et les adolescents noirs, particulièrement à Altamira. « Quand le projet est venu, il a expulsé les riverains, lesquels entretenaient une relation étroite avec la rivière. Cela a provoqué non seulement d'énormes problèmes de santé mentale chez les personnes qui ont dû partir vers des endroits qui ne les intéressaient pas, mais aussi leur a fait perdre presque complètement leur principale activité productive, soit la pêche, et causé également une augmentation significative de la violence, une augmentation absurde de l'extermination de la jeunesse noire » analyse Antônia Melo, coordonnatrice du mouvement Xingu Vivo para Sempre.

« Nous n'avons plus de sécurité pour nous promener dans la rue. Nous savons qu'ils [les divers types de pistoleros qui agissent en milieu urbain] n'assassinent pas seulement ceux et celles qu'on leur a demandé de tuer, mais aussi ceux et celles qu'ils veulent tuer. Je n'ai plus d'enfant en bas âge, mais j'ai un petit-enfant et je meurs de peur qu'on le confonde avec quelqu'un et qu'on l'exécute. C'est pourquoi je m'inquiète chaque fois qu'il doit sortir dans la rue, » prophétise Raimunda Gomes, membre de Xingu Vivo et du Consejo Ribereño, une organisation créée après que les villages de la région ont obtenu le droit de retourner sur les terres le long de la rivière, en tant qu'instrument de surveillance et de garantie que qui de droit mène à bien cette conquête.

Le processus, inédit dans les expériences de barrages au Brésil, est accompagné principalement par des femmes dirigeantes, lesquelles composent avec l'absence d'engagement de la part de Norte Energia en ce qui concerne le respect des échéanciers, et en même temps avec le processus presque irréversible pour les jeunes : « Nous avons parmi nous une génération de jeunes et d'adolescents qui depuis des années vit à l'extérieur du territoire riverain. Ils ont déjà développé une relation avec la ville et ne veulent pas vivre avec la rivière. C'est pourquoi je ne sais pas ce que deviendra la pêche artisanale de la région



lorsque les parents nous auront quittés, » analyse Josefa Oliveira, également membre du Conseil des riverains. Selon elle, non seulement une bonne partie des adolescents qui ont émigré en ville après les expulsions de leurs parents ne s'intéressent pas à la vie dans les îles, mais aussi il y a le problème de l'absence d'occasions d'étudier dans le territoire à partir du milieu du niveau secondaire. « Moi-même, je n'ai pu étudier qu'en m'installant en ville, car là où vivait mon grand-père, un riverain, il n'y avait pas d'école après le primaire, » déplore-t-elle.

Les effets sur les femmes xinguaras

Dans les villes à proximité de Belo Monte, les niveaux de **violence, d'exploitation sexuelle des enfants et de traite de personnes ont augmenté exponentiellement** parce que la région n'avait pas été préparée à recevoir le grand flux de travailleurs convoqués pour la construction du barrage.

« Les projets destructeurs comme Belo Monte nuisent particulièrement à la vie des femmes, en causant notamment une **augmentation de la violence conjugale et du féminicide**. Nous sommes celles qui subissent le plus les effets de plusieurs maladies acquises en raison de la **perte et de l'expulsion de nos territoires** et maisons, de la perte nos liens familiaux et de voisinage, de la **mort de nos fils et de nos filles** causée par la violence du **trafic de stupéfiants, les abus sexuels, la prostitution, la pauvreté, le chômage, etc.** Avec autant de violence contre les droits humains de la part d'entreprises et de gouvernements, les femmes connaissent la dépression, une augmentation de leur tension artérielle, une profonde tristesse et dans certains cas, la mort » dénonce Antônia Melo, coordinatrice du Movimento Xingu Vivo para Sempre. Selon elle, cette réflexion est basée sur un diagnostic réalisé par un groupe de psychologues et de psychiatres de l'Université de São Paulo (USP) auprès de plusieurs familles à Altamira.

Par ailleurs, un ouvrage de l'ampleur de Belo Monte nécessite beaucoup de travailleurs, 33 000 en juin 2014 à son apogée alors que l'on avait prévu un maximum de 19 000 travailleurs. Cela a un effet considérable sur la vie quotidienne et les conditions de vie de la population locale.

« **Là où les grands ouvrages sont construits, l'exploitation sexuelle et la prostitution deviennent des besoins pour leur existence et leur réalisation, car historiquement, l'un est lié à l'autre** » affirme le chercheur Assis Oliveira, coordonnateur de la recherche *Trabalhadores e Trabalhadoras de Belo Monte: percepções sobre exploração sexual e prostituição* [Travailleurs et travailleuses de Belo Monte : perceptions de l'exploitation sexuelle et de la prostitution]. De 2013 à 2014, l'étude a identifié « un total de six formes distinctes d'exploitation qui impliquaient aussi, avec une intensité plus ou moins grande, la présence de garçons, de filles et d'adolescents. » Les maisons de prostitution et les sites de grands ouvrages comme Belo Monte sont historiquement liés, en tenant compte du modèle de développement. (1)

« **Les femmes xinguaras sont les plus touchées, mais elles sont également celles qui ont lutté, luttent et lutteront le plus**, et c'est ainsi que nous allons résister à Belo Sun, » annonce Antônia Melo.

En mai 2019, le deuxième séminaire Xingu terre de résistances a eu lieu avec la devise « Défenseuses et défenseurs des droits humains et de la nature. » Ce séminaire organisé par



le mouvement Xingu Vivo para Siempre, le Centro de Formación del Negro y la Negra de la Transamazónica y Xingu, le Red Eclesiástica Panamazónica, la Sociedad Paraense en Defensa de los Derechos Humanos, l'Universidad Federal de Pará et la Prélature du Xingu a réuni des centaines de dirigeantes et dirigeants où **d'innombrables dénonciations de menaces et de conflits causés directement et indirectement par Belo Monte** ont été recueillies. Le document produit par le séminaire sera utilisé comme instrument politique pour presser les autorités de prendre des mesures préventives urgentes pour chacun des cas, mais l'événement a aussi servi pour montrer que la résistance continue d'être forte dans le territoire.

De la même manière, à la fin août 2019, un séminaire régional sera réalisé pour **débattre spécifiquement de l'extermination des jeunes et des adolescents à la campagne et dans la ville d'Altamira et dans toute la région de la rivière Xingu**. Ce séminaire sera parrainé par Xingu Vivo, le Colectivo de Mujeres del Xingu et le Movimiento de Mujeres del Campo y de la Ciudad de Altamira, ainsi que le CEDECA Emaús et les organisations de jeunes et d'adolescents de la région, afin de renforcer la lutte pour que tous les cas de violence soient résolus, que les responsables soient punis et que des politiques publiques de prévention de la violence soient proposées.

Movimiento Xingu Vivo para Siempre (Mouvement Xingu vivant pour toujours)

(1) <http://www.ihu.unisinos.br/entrevistas/552175-grandes-obras-como-belo-monte-incentivam-e-fomentam-o-mercado-do-sexo-no-brasil-entrevista-especial-com-assis-oliveira>

RECOMMANDATIONS

Chine Des villageois poursuivent en justice une entreprise forestière et des autorités locales pour l'assèchement de leurs sources d'eau

Dans le contexte d'un fort développement des plantations d'eucalyptus en Chine, environ 150 habitants de Yong'an portent plainte à la fois contre Guangxi Lee & Man Forestry Technology Ltd., l'entreprise forestière qui exploite une plantation d'eucalyptus de près de 300 000 mètres carrés, et l'organisme public local qui a établi un partenariat avec elle, pour avoir enfreint une clause du droit chinois des contrats qui interdit aux entreprises de nuire aux intérêts du public. Les villageois affirment que les eucalyptus absorbent l'eau qui provient de trois sources de montagne, ce qui leur en laisse des quantités insuffisantes en aval pour la cuisine et la riziculture. C'est la première affaire de ce genre en Chine. Pour en savoir plus, lire (en anglais) ici : <http://www.sixthtone.com/news/1004021/as-a-timber-plantation-flourishes%2C-village-dissent-takes-root>

Amazonie : les routes et les autoroutes sont les axes de la déforestation

L'étude « Amazonía en la encrucijada » (« L'Amazonie à la croisée des chemins ») du réseau Red Amazónica de Información Socioambiental Georreferenciada (RAISG) présente une vue d'ensemble de la pression exercée par les voies de communication au Brésil, en Bolivie, en Colombie, en Équateur, au Pérou et au Venezuela. Selon le rapport, sur les 136 000 kilomètres de longueur de route cartographiés dans la région, au moins 26 000 kilomètres se trouvent à l'intérieur de zones naturelles protégées et de territoires autochtones. Par exemple, selon le rapport, en Amazonie brésilienne, la majeure partie de la déforestation a lieu à proximité immédiate des routes. Le rapport suggère de plus que cette tendance est à la hausse. Pour en savoir plus, lire (en espagnol) en suivant ce lien : <https://encrucijada.amazoniasocioambiental.org/story/caminos-selva-adentro>



Une énergie propre ? Des barrages destructeurs au Guatemala

Dans la région de Yich K'isis, au Guatemala, il est prévu de construire trois barrages hydroélectriques : Pojom I, Pojom II et San Andrés. Ces barrages seront alimentés en déviant les cours de différents cours d'eau : Negro, Pojom, Yalwitz Primavera, Varsovia et Palmira. Les communautés ont engagé une résistance contre l'imposition de ces barrages, qui a abouti à la mort d'un habitant de la communauté en 2017. Une courte vidéo du portail d'information Avispa Midia fait entendre les voix des habitantes et des habitants qui luttent pour la défense de leurs territoires et de leur vies. Pour regarder la vidéo (en espagnol), consulter ce lien : <https://www.youtube.com/watch?v=iWossKhLuFA>

Comment les riches et les puissants détournent les victoires de la résistance à leur profit

Dans le système juridique parallèle des ISDS (mécanismes de règlement des différends entre investisseurs et États) pour les entreprises et les plus riches, les entreprises peuvent poursuivre les pays en justice quand elles pensent que les décisions des gouvernements ou des tribunaux – même celles qui ont pour objectif explicite de protéger la population ou l'environnement – nuisent à leurs profits. Ces procédures échappent aux tribunaux nationaux et se déroulent devant un tribunal international d'arbitres : il s'agit principalement de trois juristes spécialisés dans les investissements qui décident si ce sont les bénéfices privés ou les intérêts publics qui sont les plus importants. Un rapport du CEO (Corporate Europe Observatory), des Amis de la Terre et du Transnational Institute décrit 10 actions en justice remarquables de ces ISDS qui ont été utilisées comme une arme commerciale contre les communautés et les victoires de la résistance. Lire le rapport (en anglais) ici : https://corporateeurope.org/sites/default/files/2019-06/Red%20Carpet%20Courts_1.pdf

Déplacements dus à l'implantation de barrages en Malaisie : problématiques hommes-femmes

Un article de la chercheuse Carol Yong examine de manière critique, en adoptant une « perspective de genre », les problèmes de déplacement et de réinstallation de communautés autochtones en Malaisie qui sont induits par l'implantation d'un barrage. Pour comprendre pourquoi l'expropriation des terres est traumatisante pour les peuples autochtones ruraux dans le contexte plus global des déplacements liés aux barrages en Malaisie, il est important de bien appréhender les droits fonciers coutumiers et les régimes fonciers, le rôle de l'*adat* (droit coutumier) dans la réglementation de ces droits et ce que la terre signifie à la fois pour les femmes et les hommes.

Lire le rapport (en anglais) ici : <https://epub.oeaw.ac.at/0xc1aa5576%200x003aaf92.pdf>

Bulletin WRM « Les voix du sol : des communautés en mouvement et des stratégies de résistance » en swahili

Les nombreux dommages graves occasionnés par les industries dans les forêts du monde entier provoquent aussi l'émergence d'une autre réalité : les mouvements de résistance forts et diversifiés des communautés touchées qui défendent leurs territoires, leurs moyens de subsistance, leurs cultures et même leur existence. La lutte continue !

Lire le bulletin (en swahili) en suivant le lien suivant : <https://wrm.org.uy/241-swahili/>

Les articles du bulletin peuvent être reproduits ou diffusés en mentionnant la source suivante : Bulletin 244 du Mouvement mondial pour les forêts tropicales (WRM) : « Béton et déforestation : les infrastructures au service des sociétés et du capital? » (<https://wrm.org.uy/fr/>)



Inscrivez-vous au Bulletin du WRM : <http://eepurl.com/8YG29>

Le Bulletin cherche à appuyer et à soutenir les combats des peuples qui défendent leurs forêts et leurs territoires. L'inscription est gratuite.

Bulletin du Mouvement Mondial pour les Forêts (WRM)

Ce bulletin est également disponible en anglais, espagnol et portugais

Rédacteur en chef: Winfridus Overbeek

Editeur responsable: Joanna Cabello

Appui éditorial: Elizabeth Díaz, Lucía Guadagno, Jutta Kill, Carolina Motoki y Teresa Pérez

Secrétariat International du WRM

Avenue General María Paz 1615 bureau 3. CP 11400, Montevideo, Uruguay

Tel/fax: +598 2605 6943

wrm@wrm.org.uy - <http://wrm.org.uy/fr/>