

HISTOIRE VIVANTE L'enclave de Kaliningrad, ancienne Königsberg, un enjeu crucial en mer Baltique. **16**

RELIGIONS L'ultradroite religieuse va obtenir des postes-clés dans le futur gouvernement israélien. **17**

le **MAG Annie Colère** réhabilite les militant·es du droit à l'IVG. Un sujet qui revient en force au cinéma. **23**

WEEK-END

SOLIDARITÉ
13
LE COURRIER
VENDREDI 9 DÉCEMBRE 2022

Un bilan CO₂ comparatif de produits des commerces équitable et traditionnel relativise le poids du transport et insiste sur les modes de production. Le fair trade affronte toutefois plusieurs défis

Un commerce Nord-Sud durable?

BENITO PEREZ

Fair Trade ► Sucre suisse de betterave ou cassonade équitable? Consommer au plus près ou soutenir la paysannerie du Sud? A gauche, la crise climatique rebrasse les cartes et impose au commerce équitable Nord-Sud de n'être plus «seulement» durable d'un point de vue social mais aussi sur le plan environnemental. Après un débat animé en septembre 2021 lors d'Alternatiba¹, l'Association romande des Magasins du monde a remis le couvert cette année en commandant un rapport à Quantis, société spécialisée dans le bilan carbone. Et les résultats présentés en octobre à Lausanne sont ambivalents: si le commerce équitable constitue bel et bien une piste prometteuse pour sortir de l'ère agro-industrielle, la production écologique représente encore souvent un défi pour des filières déjà fragiles.

Le test a été réalisé sur deux produits phares du fair trade: le sucre et le chocolat. Récolté et conditionné dans les lointaines Philippines, le sucre de canne brut complet Mascobado, de l'importateur suisse Claro, a été comparé à trois produits du secteur classique: une cassonade similaire mais venue du Brésil et deux sucres de betterave, suisse et allemand. Quant au chocolat, la tablette équitable de Noir Mascao, fabriquée avec du cacao de Bolivie et du sucre paraguayen, a été mise en balance avec un produit équivalent, assemblage de sucre brésilien et de cacao ouest-africain agro-industriels.

Solidaire plus durable

Le rapport dressé par Quantis ne laisse pas de place au doute: le sucre et le chocolat issus de l'agriculture paysanne et importés par l'entreprise équitable Claro SA présentent un bien meilleur bilan climatique que ceux du commerce traditionnel. L'écobilan est trois fois (!) plus favorable pour le chocolat et 54% pour le sucre.

Des différences importantes dues essentiellement à des modes de production plus doux – agroforestier pour le cacao de la coopérative El Ceibo; sans intrants phytosanitaires et très peu mécanisé pour le sucre de l'île philippine de Negros. Le très mauvais bilan carbone du cacao ouest-africain s'explique notamment par son rôle dans la déforestation massive de la région. Plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre qui lui sont attribués par Quantis vient de là.

En revanche, le transport ne différencie guère les produits Claro de leurs homologues



industriels, la faute à l'absence d'alternatives «propres», dans les deux sens du terme. Plus embêtant, l'emballage et le traitement du sucre Mascobado dégagent davantage de gaz à effet de serre que ceux du secteur agro-industriel. «Un haut rendement réduit la production de CO₂ par kilo, explique Vincent Rossi, l'auteur de l'étude. L'échelle joue donc en défaveur du commerce équitable.» De même que sa moindre capacité à investir dans des

technologies récentes et plus efficaces. «Nous venons justement de renouveler la machine à extraire le sucre», annonce toutefois la directrice de Claro, Marie-Claire Pellerin.

Limites du bilan carbone

De quoi remettre le Mascobado dans la course écologique? Car s'il fait mieux que son homologue brésilien, le sucre de canne équitable présente un bilan moins intéressant que le sucre de betterave produit en

«Nous n'avons pas attendu que l'on parle partout du climat pour nous lancer dans la culture agro-forestière»

Marie-Claire Pellerin

Suisse. Au moment de l'étude de Quantis, il émettait en effet 74% de CO₂ en plus (14% par rapport à l'allemand)².

Des chiffres que le patron de Quantis tient néanmoins à relativiser. «Le bilan carbone ne dit pas tout. La dégradation des sols, l'eutrophisation de l'eau, l'émission de micropolluants ou encore le recul de la biodiversité ne sont pas pris en compte dans cet indicateur», prévient Vincent Rossi. Or, la culture de la betterave sucrière implique

Ralentir les navires

Si, en matière agricole, l'impact climatique du transport intercontinental est finalement assez limité en regard des dégâts causés par les méthodes agro-industrielles (lire ci-dessus), le shipping n'en demeure pas moins un facteur grandissant du réchauffement climatique. Quelque 100 000 navires commerciaux, y compris les pétroliers, sillonnent en effet les mers émettant entre 800 et 1100 millions de tonnes de CO₂ chaque année, soit plus de 3% des émissions globales. L'impact du secteur, pourtant absent de l'Accord de Paris, est encore accentué par le fuel employé, qui a tendance à émettre un nombre élevé de particules. Et la tendance est résolument à la hausse des échanges, notamment avec l'usage de bâtiments toujours plus grands. A l'horizon 2050, le fret maritime pourrait peser pour 10% des émissions totales, calcule-t-on.

Or, des solutions permettant de réduire immédiatement la facture existent. Un

rapport commandé en 2012 par la coalition Transport and Environment et l'ONG Seas at Risk au bureau CE Delft¹ estimait qu'une réduction de 10% de la vitesse des navires commerciaux permettrait une baisse de 27% de leurs émissions. D'un point de vue global, une fois compensée la baisse d'effectivité du transport par la mise en circulation de nouveaux bateaux, le bilan CO₂ demeurerait favorable de 19%.

La solution a été notamment reprise par la France, son Ministère de la transition énergétique estimant en 2019 qu'un pétrolier réduisant sa vitesse de 12 nœuds à 10 nœuds réduit sa consommation de 30%. Et Paris de défendre une action qui «ne nécessite pas d'investissement technologique coûteux» et «peut être contrôlée par des moyens existants».

Problème, elle réduirait le rendement des flottes. Et se heurte par conséquent aux intérêts des transporteurs comme des affrèteurs.

D'autres mesures sont évoquées, telles que le changement de carburant ou la rénovation de la flotte. C'est l'option principale défendue par le Forum du transport international. Dans un rapport de 2018², cette organisation intergouvernementale affirmait qu'un «déploiement maximal des technologies actuellement connues pourrait permettre de presque atteindre la décarbonation complète du transport maritime d'ici à 2035». Réaliste, cet organisme intégré à la très libérale OCDE doute que les armateurs investissent les sommes nécessaires et invite les gouvernements à «propulser» ce changement de modèle en faisant chuter les prix des énergies propres. En attendant, elle se rallie à l'étude de CE Delft et prône un ralentissement de la navigation. **BPZ**

¹ CE Delft, The ICCT, Mikis Tsimplis, Regulated Slow Steaming in Maritime Transport, An Assessment of Options, Costs and Benefits, CE Delft, February 2012.
² Decarbonising Maritime Transport, Pathways to zero-carbon shipping by 2035, OECD/ITF, 2018

Grâce aux revenus du commerce équitable Nord-Sud, la production de cacao écologique et équitable de la coopérative El Ceibo a pu se développer et se vend aujourd'hui principalement en Bolivie. Oneworldaward

le plus souvent un usage massif d'intrants phytosanitaires. Dont des pesticides qui déciment les populations d'insectes et la faune. De fait, le sucre de betteraves «bio» est pratiquement inexistant. Selon BioActualités, sur les 18 000 hectares plantés en Suisse, seuls 208 sont certifiés.

Transition équitable

Plus globalement, l'étude réalisée par Quantis tend à démontrer que l'enjeu du transport ne doit pas être surestimé. La migration de la matière première vers le Nord ne pèserait ainsi qu'un petit 4% dans le bilan des émissions de gaz à effet de serre du chocolat Mascao et 16% dans le cas du sucre de canne philippin. De quoi relativiser l'invite à consommer local à tout prix.

D'autant que le commerce équitable permet aussi d'accélérer la transition écologique des pays du Sud. «Nous n'avons pas attendu que l'on parle partout du climat pour nous lancer dans la culture agro-forestière et le développement d'un cacao endogène adapté aux conditions climatiques», tacle Marie-Claire Pellerin. Aujourd'hui, après trente-sept ans de partenariat avec Claro, les 1300 membres de la coopérative bolivienne El Ceibo vendent majoritairement... en circuit court sur le marché national!

Un processus opiniâtre de petits pas auquel l'étude de Quantis contribue désormais. L'importateur biennois est ainsi en tractations avec Alter Trade Philippines, qui rassemble les producteurs de l'île de Negros, pour trouver des solutions d'emballage plus favorables. «Mais il faut tenir compte du contexte, avertit M^{me} Pellerin. On ne peut vouloir conditionner la matière sur place pour créer de l'emploi et de la valeur ajoutée et ne pas tenir compte des conditions locales, comme l'humidité, qui implique qu'on utilise aujourd'hui du plastique et du carton.» Si l'objectif climatique est des plus légitimes, poursuit-elle, «on ne peut tout exiger de communautés pauvres, alors que nos modes de vie sont eux bien moins durables». 1

¹ lecourrier.ch/2021/09/14/la-revolution-glocale/

² Des chiffres qui ne tiennent pas compte d'un projet de plantation d'arbres (non certifiée) mené depuis dix-sept ans sur l'île de Negros et qui compenserait l'entier des émissions du sucre Mascobado.

Le contenu de cette page est réalisé par la rédaction du Courrier. Il n'engage que sa responsabilité. Dans sa politique d'information, la Fédération genevoise de coopération (FGC) soutient la publication d'articles pluriels à travers des fonds attribués par la Ville de Genève.