

COMBIEN DE KILOMÈTRES CONTIENT UNE ASSIETTE ?

Evolution des choix alimentaires : plus d'impacts sur l'environnement

Ces dernières décennies, les habitudes alimentaires du consommateur européen se sont modifiées considérablement¹. Les quantités que nous mangeons n'ont pas beaucoup augmenté, passant de 735 kg par personne en 1970 à 770 kg par personne en 2000 (+5 %). Mais des changements drastiques sont intervenus dans la composition du régime alimentaire et dans les modes de production et de distribution des denrées alimentaires. Ainsi, nous mangeons plus de fruits et légumes, de viande de porc et de poulet, de poissons et de fruits de mer, de fromage et moins de pommes de terre, de lait et de viande bovine. Ces modifications sont dues à des évolutions sociales et familiales mais également à un profond bouleversement des marchés. En 1960, une épicerie proposait 2000 produits différents; aujourd'hui un supermarché en propose plus de 15000. On peut acheter au coin de la rue des aliments produits aux quatre coins de la planète et on trouve en toute saison une très large variété de fruits et légumes.

Ces évolutions ont entraîné un accroissement considérable des pressions exercées sur l'environnement. En se mettant à table, qui pense au long circuit qu'ont suivi les aliments qui se trouvent dans notre assiette et aux impacts environnementaux que cela représente ?

Ces impacts sont générés d'une part indirectement au travers de la production agricole, de la transformation et du transport des aliments. Les impacts les plus importants proviennent des phases de production et de transformation en Europe et dans les autres régions du monde. Ils sont dus notamment aux rejets produits par l'élevage, l'agriculture et les industries, à la surconsommation des ressources de pêche, à l'augmentation des transports et à la production de déchets, en particulier de déchets organiques et d'emballage.

D'autre part les impacts environnementaux directs de la consommation alimentaire, soit les impacts occasionnés directement par le consommateur, sont principalement liés à la consommation d'énergie pour des activités telles que le transport des courses, la réfrigération, la surgélation, la préparation, le lavage de la vaisselle. La consommation d'eau et la production de déchets sont aussi importants. En Europe, on estime que chaque personne génère chaque année 160 kg de déchets d'emballage dont les 2/3 sont d'origine alimentaire. Approximativement, un tiers des impacts environnementaux d'un ménage sont liés à la consommation de nourriture et de boisson.

Les consommateurs peuvent par leur choix et comportements contribuer à un environnement de meilleure qualité.

Voyage des aliments autour de la planète

Comment voyagent les aliments ?

Les circuits de production et de distribution des denrées alimentaires se sont allongés et intensifiés. Au temps de nos grands-parents, on achetait essentiellement des aliments produits localement, en complément de ceux qu'on produisait dans son jardin ou que l'on se procurait directement chez le producteur. Aujourd'hui, toutes sortes d'aliments exotiques, tels que l'ananas du Ghana, le steak argentin et le vin australien, sont devenus des choix banaux et quotidiens. Pour que toutes ces denrées nous soient proposées dans les rayons des magasins, il a fallu développer un système de transport extrêmement rapide et coordonné, impliquant différents modes de transport.

Le choix du mode de transport des denrées alimentaires dépend de différentes contraintes telles que la distance à parcourir et les caractéristiques du produit (fragilité, délai de péremption,...). La plupart des aliments produits en Europe sont transportés vers les unités de production puis vers les magasins en camions. Ce mode de transport permet tous les trajets endéans les 48 heures dans toute l'Europe; même les produits fort périssables peuvent être livrés à temps. De manière complémentaire et dans une moindre mesure, il est fait usage du transport par train ou par bateau (fleuves et rivières).

Pour le transport des produits exotiques en provenance d'Asie, d'Amérique du Sud, d'Afrique, bref sur de très longues distances, on recourt principalement aux avions ou aux bateaux selon la rapidité avec laquelle la denrée doit parvenir à destination.

¹ EEA Report 11/2005

Les produits frais tels que les ananas, asperges ou anguilles, ont une durée de conservation limitée et doivent être transportés vers les lieux de vente le plus rapidement possible. Ils sont donc transportés par avion, de même que certains produits de luxe tels que l'alcool ou le tabac.

Les produits dont le délai de conservation est plus long sont le plus souvent importés par bateau. Il s'agit par exemple de conserves, de riz, de bananes, de kiwis... Ces produits peuvent être conservés pendant plusieurs semaines, voire des mois ou continuent à mûrir pendant le voyage.

Livrées en Europe, dans un port maritime ou un aéroport, les denrées sont transportées jusqu'aux points de vente par la route ou le chemin de fer. Ces mêmes voies de transport sont également utilisées «en sens inverse» pour l'exportation de denrées produites dans les pays européens. En réalité, ces circuits sont plus complexes et allongés du fait du passage par différentes unités de production, d'emballage et de distribution. Cela implique des kilomètres supplémentaires. En définitive, les kilomètres contenus dans nos assiettes peuvent atteindre un niveau très élevé. Le PIME (Provinciaal Instituut voor Milieueducatie) a ainsi compté qu'une soupe en boîte tomates-boulettes devrait afficher 32000 km au compteur de notre assiette, si celle-ci en était pourvue². L'augmentation du trafic routier est ainsi imputable en partie à nos choix alimentaires.

D'autant plus que pour faire les courses, les consommateurs prennent souvent leur voiture et se rendent dans des magasins en périphérie des villes. L'impact de ce transport ne peut pas être négligé car il représente une partie non négligeable des transports des aliments.

Impacts environnementaux des transports

L'impact environnemental du transport est principalement lié à la consommation d'énergie fossile. La combustion de produits pétroliers et de gaz produisent des émissions de CO₂ qui contribuent à l'effet de serre. D'autres substances comme le SO₂ et les oxydes d'azote sont ainsi produites et participent à l'acidification des pluies. Ces pluies acides sont à l'origine de la dégradation des bâtiments et du patrimoine culturel.

Les émissions de CO₂ générées par le transport routier ont augmenté de 8 millions de tonnes en 1980 à près de 15 millions de tonnes en 2001. Ces émissions représentent environ 20 % du total des émissions de CO₂ en Belgique. Le transport aérien a lui aussi connu une augmentation importante en Belgique entre 1992 et 2001 : + 30 %, pour atteindre environ 450.000 de tonnes.

Dans le même temps, les émissions de SO₂ et de NO_x ont elles chuté (surtout depuis la généralisation du catalyseur et le retrait du soufre présent dans les carburants) mais leur seuil respectif est encore de 2590 et 49763 tonnes³.

Les routes belges supportent quant à elles 71 % du transport commercial, qui a fortement augmenté. Ainsi le nombre de km parcourus sur ces routes a triplé entre 1970 et 2003 pour atteindre le chiffre astronomique de 80 milliards (13.44 milliards pour le transport de marchandises). Ce triplement des distances parcourues a été enregistré au niveau de l'Europe des 15 pour le transport des marchandises entre 1970 et 2001. Une telle évolution a été constatée ailleurs également^{4,5}.

Faut-il rappeler que les carburants tels que l'essence, le diesel et le LPG sont des sources d'énergie non renouvelables, disponibles en stocks limités (on parle d'ores et déjà de la «déplétion du pétrole»).

L'augmentation du trafic routier est à l'origine d'autres nuisances comme le bruit, la congestion du réseau routier, les files d'attente, la destruction d'habitats naturels par les travaux d'infrastructure, les accidents et les victimes de la route.

Car il n'y a pas que des impacts environnementaux; la santé humaine est également concernée. Et pas seulement par les accidents : la combustion de diesel émet de fines particules qui polluent l'air et encrassent les poumons, le «smog», brouillard chimique, cause des problèmes de respiration chez les personnes âgées et les autres personnes sensibles; des substances générées par le fonctionnement des moteurs tels que le benzène et autres hydrocarbures augmentent les risques de cancers.

² (H)eerlijke kost, Provinciaal Instituut voor Milieueducatie (Province d'Anvers). www.pime.be

³ www.emis.vito.be

⁴ www.statbel.fgov.be

⁵ Bureau fédéral du plan, task force développement durable, Tableau d'indicateurs de développement durable, supplément au troisième rapport fédéral sur le développement durable.

Impacts environnementaux des denrées alimentaires liés au transport

Pour comparer l'impact environnemental du transport des denrées alimentaires, on choisit généralement d'examiner un paramètre, ce qui est plus simple que de prendre en compte tous les impacts cités ci-dessus. Le paramètre le plus couramment utilisé est la quantité de rejets de CO₂. L'unité utilisée est la tonne kilomètre, ce qui équivaut à la quantité de CO₂ causée par le transport d'une tonne d'aliment sur une distance d'un kilomètre⁶:

- ▶ Bateau : 15 à 30 g/tonne km
- ▶ Train : 30 g/tonne km
- ▶ Voiture : 168 à 186 g/tonne km
- ▶ Camion : 210 à 1.430 g/tonne km⁷
- ▶ Avion : 570 à 1.580 g/tonne km⁸

Ces données indiquent que le transport par avion a un impact beaucoup plus important sur l'environnement que le transport par bateau ou par train. Or, de nombreuses denrées présentes sur le marché belge ont été transportées par avion. C'est le cas, par exemple, de l'ananas frais du Ghana ou du Costa Rica, des anguilles et des homards vivants provenant des Etats-Unis, des raisins et des fraises d'Australie, du poisson frais d'Afrique, des haricots et des asperges du Kenya...

Nous avons calculé les rejets de CO₂ pour quelques produits⁹:

- ▶ 1 kg d'ananas du Ghana : 5 kg de CO₂ rejetés
- ▶ 1 kg de carottes de l'Afrique du Sud : 5.5 kg de CO₂ rejetés
- ▶ 1 kg de laitue de Californie : 5 kg de CO₂ rejetés.

En comparaison, le transport du même ananas par bateau engendre environ 50 g d'émissions de CO₂.

On peut se demander dès lors pourquoi les aliments sont-ils transportés par avion? La réponse est assez simple: pour amener le plus rapidement possible aux consommateurs des denrées produites aux quatre coins du monde et assurer ainsi une offre constante et variée tout au long de l'année. Beaucoup de consommateurs ont perdu le sens des saisons et sont habitués à manger des fraises même en hiver. Les produits le plus souvent transportés par avion sont les fruits et les légumes. En Angleterre, ces produits représentent plus de 2/3 de tous les produits alimentaires transportés par avion¹⁰.

Ainsi, une étude réalisée en Angleterre a montré que 11 % du total des émissions de CO₂ générées par le transport des denrées alimentaires, sont imputables au transport aérien. La majeure partie des denrées importées par avion (80 %) trouvent place dans la soute à bagages des vols destinés aux personnes. Les 20 % restants sont importés via des avions cargos. La tendance est à une augmentation des transports par avion cargo, pour les denrées alimentaires. Cette tendance est telle que depuis 1992, on enregistre une augmentation de 140 % du transport aérien des produits alimentaires.

Volumes de quelques aliments arrivant sur le marché belge en avion¹¹:

- ▶ 100.000 ananas par semaine
- ▶ 6 à 10 tonnes de feuilles de menthe par jour
- ▶ 7,5 à 10 tonnes de cabillaud par jour
- ▶ 80 tonnes de fraises et de raisins blancs par semaine.

⁶ Defra (2005). The Validity of Food Miles as an Indicator of Sustainable Development.

⁷ Les valeurs varient fortement selon le type de camion. Généralement, un grand camion émet plus de CO₂ qu'un petit camion; les camions frigorifiques émettent jusqu'à 800 g CO₂/tonne km en plus qu'un camion non réfrigéré.

⁸ Dans le cas des avions, la distance joue un rôle important car une quantité plus importante de CO₂ est émise lors du décollage. Dès lors, les vols plus courts produisent relativement plus de CO₂ par tonne km que les vols plus longs.

⁹ E. Millstone & Tim Lang (2003). Atlas de l'alimentation dans le monde.

¹⁰ Defra (2005). The Validity of Food Miles as an Indicator of Sustainable Development.

¹¹ Het Laatste Nieuws, 30/07/2005

Distance et moyen de transport

Une étude réalisée en Angleterre donne la répartition suivante en ce qui concerne les rejets de CO₂ dus au transport des denrées alimentaires :

- ▶ Avions : 11 %
- ▶ Voitures : 13 %¹²
- ▶ Bateaux : 12 %¹³
- ▶ Camions : 64 %

Dans ce pays, près de 10 millions de tonnes de CO₂ sont émises lors du transport de produits alimentaires. En outre, le transport de ces mêmes aliments entraîne la production d'une quantité équivalente de CO₂ en dehors des frontières de l'Angleterre. Cela représente au total 19 millions de tonnes de CO₂, soit presque 4 % des rejets totaux de CO₂ en Angleterre. En comparaison, l'industrie lourde produit 10 millions de tonnes de CO₂ par an et l'industrie alimentaire 4,5 millions de tonnes.

Les chiffres concernant les rejets de CO₂ divergent du nombre total de tonnes kilomètres. Ainsi, le transport par avion est à l'origine de 11 % des rejets de CO₂ alors qu'il représente moins de 1 % de la quantité de tonnes kilomètres. Le transport par bateau produit environ la même quantité de rejets (12 %) mais correspondent à 65 % du total des tonnes kilomètres. Le transport routier en camion représente environ un tiers du total des tonnes kilomètres mais est responsable de 64 % du total des rejets de CO₂. Le consommateur est responsable de moins de 1 % du total des tonnes kilomètres, mais est à l'origine de 13 % du total des rejets de CO₂.¹⁴

Cela montre que la distance (les kilomètres de transport) n'est pas l'élément déterminant dans le calcul de l'impact environnemental, même si elle reste un facteur important. Certains moyens de transport causent beaucoup plus de rejets de CO₂ que d'autres.

Aller et retour et autres «travaux» inutiles

Régulièrement les trajets s'allongent encore, et se compliquent. Par exemple, la plupart des pays importent et exportent le même produit (ex. le lait). Cela représente un surplus important de rejets de CO₂. Cette situation est due en partie aux subventions à l'exportation accordées par la Communauté Européenne ou à la prévalence des considérations économiques dans les choix commerciaux.

En 1999, la France a exporté 3.515 millions de tonnes de lait, et au cours de cette même année, en a importé 1.641 millions de tonnes.

En 1998, l'Angleterre a exporté 60.000 tonnes de poulet vers les Pays-Bas, et en même temps l'Angleterre a importé 30.000 tonnes de poulet des Pays-Bas.

Le cas des crevettes belges paraît encore plus absurde. Les crevettes sont récoltées à la côte belge, puis elles sont transportées au Maroc pour être nettoyées et reviennent ensuite en Belgique pour être vendues. Apparemment, quelques milliers de km de transport coûtent moins cher que la main d'œuvre en Belgique.

On peut se demander comment le prix du transport est répercuté dans le prix des aliments, à croire qu'il ne coûte pas grand chose. Un magasin a affiché l'avis suivant pour s'excuser d'une livraison tardive de poires.¹⁵

«À notre grand étonnement, nous ne trouvons pas nos poires au frigo le lundi matin... Personne, le fournisseur y compris, ne savait où étaient nos poires. Il s'agit de poires qui sont importées d'Argentine vers les Pays-Bas, où nous les achetons. Ensuite, elles partent en Belgique. Finalement, il s'avéra que ces poires étaient passées d'abord par la France avant d'arriver chez nous... un jour trop tard.»

Des poires biologiques qui font un tour d'Europe après avoir été importées d'Argentine... Cela pourrait être considéré comme extraordinaire. Mais qui aujourd'hui s'étonne que des poires soient importées en Belgique, elle-même grand producteur de poires ?

La mondialisation de l'économie nous a permis de découvrir des aliments venus d'ailleurs et de bénéficier d'une gamme très large et diversifiée tout au long de l'année. Mais cela a un coût écologique dont nous consommateurs, n'avons pas vraiment conscience et pour lequel nous ne recevons aucun signal ni aucune information qui nous permettrait de mieux le prendre en compte. Par exemple:

- ▶ 1 bouteille de vin sud-américain représente 12.000km ou 120g (ou plus de 5kg si le vin est transporté par avion) de CO₂ de plus qu'1 bouteille de vin français

¹² L'explication de ce pourcentage élevé est en partie le fait que, contrairement à l'optimisation de l'espace lors du transport en cargo, les consommateurs ne remplissent pas complètement leur voiture. Il en résulte que les courses en voiture sont très inefficaces du point de vue écologique.

¹³ Ce chiffre bas s'explique par le fait que le transport en bateau donne très peu de rejets de CO₂ par kilomètre.

¹⁴ Defra (2005). The Validity of Food Miles as an Indicator of Sustainable Development.

¹⁵ Nieuwsbrief Lochting. Maart 2006.

- ▶ 1 bouteille de San Peligrino, c'est 900 km ou 40g de CO₂ de plus qu'1 bouteille d'eau pétillante d'Orval
- ▶ 1 kilo de sucre de canne, c'est 11.000km ou 80g de CO₂ de plus qu'1 kg de sucre belge.

Bien entendu ces échanges mondiaux sont profitables à l'économie mondiale mais profitent-ils de la même manière à tous ? Certains pays du Tiers-monde exportent des produits alimentaires vers l'Europe alors qu'une partie de leur propre population souffre de faim. Chacun garde en mémoire les terribles images du film «Le cauchemar de Darwin» où l'on voit des hommes, des femmes et des enfants pêcher des perches pour l'exportation et mourir de faim. D'autre part, d'autres formes de production et de commerce s'organisent, plus équitables, qui fournissent aux producteurs locaux une juste rémunération de leur travail et les moyens de produire en respectant davantage l'environnement. La question des «km» que parcourent nos aliments est donc complexe, elle mérite pour le moins un débat éthique et social.

CONTRIBUTION DES MÉNAGES

Jusqu'ici nous avons considéré le marché d'un point de vue global. Les données chiffrées ont montré l'importance de la contribution du transport des denrées alimentaires aux émissions de CO₂. Maintenant considérons la question en nous focalisant sur un ménage.

Pour un ménage moyen (de 4 personnes) vivant en Angleterre, les émissions de CO₂ relatives au logement s'élèvent à 4,2 tonnes par an, celles liées à l'utilisation de la voiture valent 4,4 tonnes par an et atteignent 8 tonnes en ce qui concerne la production, le transport, le traitement et l'emballage des denrées alimentaires¹⁶.

D'autres recherches se sont focalisées sur l'impact environnemental des repas. Ainsi, une étude suédoise¹⁷ conclue que les émissions de CO₂ peuvent varier d'un repas à un autre, de 190 g à 1.800 g. Cette différence s'accroît encore lorsque l'on compare un repas végétarien à base de produits du terroir et un repas comprenant de la viande et d'autres aliments importés.

Une enquête du CRIOC a abouti à des résultats similaires, quoique encore plus marqués. Pour calculer l'impact environnemental d'une recette (Poulet Hawaï), différents ingrédients d'un repas ont été analysés. Pour chaque type d'ingrédient, nous avons analysé les différentes variantes offertes aux consommateurs (ex. ananas frais entier, ananas en conserve et ananas frais découpé contenu dans un récipient plastique). Pour chaque ingrédient nous avons calculé : le coût «CO₂» du transport, le coût «CO₂» de l'emballage, la valeur nutritionnelle, le prix et la quantité de déchets d'emballage. Tous ces résultats ont été agrégés pour calculer un indicateur environnemental de la recette¹⁸.

Les résultats obtenus montrent que les différents choix que font les consommateurs influencent fortement le «bilan» environnemental de la recette qu'ils ont préparée. Par exemple, la différence entre la valeur maximale et minimale des rejets de CO₂ atteint 2.6 kg de CO₂. De plus, nous avons constaté que notre assiette peut contenir jusqu'à 60.000 km.

	Valeur minimale	Valeur maximale
Transport (km)	15837	60768
CO ₂ lié au transport (kg)	0,08	2,71

Petit calcul : supposons que chaque Belge choisit ce plat ce soir, cela aboutirait au rejet de 26.000 tonnes de CO₂.

Si l'impact environnemental de l'alimentation est principalement lié aux étapes de la production et de la distribution, les consommateurs y contribuent largement par leurs choix. En effet, ils peuvent ainsi soutenir des modes de production et de distribution à moindre impact sur l'environnement. Par exemple, ils peuvent choisir des fruits et légumes de saison, produits localement, issus de l'horticulture biologique ou intégrée.

Réapprendre les rythmes saisonniers peut contribuer à une meilleure protection de l'environnement. En effet, il n'y a pas que les transports sur de longues distances de fruits et légumes qui engendrent des problèmes environnementaux. La culture de fruits et légumes sous serre nécessite une grande quantité d'énergie. Différentes études^{19 20 21} montrent que l'impact environnemental de fruits et légumes cultivés dans des serres chauffées correspond à celui de fruits et légumes transportés par avion.

Encore faut-il leur fournir l'information adéquate pour faire des choix plus respectueux de l'environnement. Et là le bât blesse : l'origine du produit, le mode de production et l'importance du transport sont des informations auxquelles le consommateur n'a pas accès facilement.

¹⁶ T. Lang & M. Heasman (2004). Food Wars.

¹⁷ Carlsson – Kanyama A., Ekström M.P., Shanahan H. (2003) : Food and life cycle energy inputs : consequences of diet and ways to increase efficiency. Ecological Economics 44, p. 293 – 307.

¹⁸ <http://www.observ.be/beta/nl/pdf/studie.pdf>

¹⁹ Defra (2005). The Validity of Food Miles as an Indicator of Sustainable Development.

²⁰ www.milieucentraal.nl

²¹ A. Derden, L. Goovaerts, P. Vercaemst, K. Vrancken. (2005). Beste Beschikbare Technieken (BBT) voor de glastuinbouw Eindrapport.

Nous pouvons également réduire l'impact environnemental de nos choix alimentaires en limitant les impacts directs, ceux que nous occasionnons par notre comportement, par exemple en limitant les distances que nous parcourons en voiture pour faire des courses. De nombreux supermarchés se sont installés en périphérie des villes, ce qui encourage l'utilisation de la voiture. Mais nous prenons aussi plus souvent la voiture pour faire des achats au coin de la rue, chez le boulanger ou le boucher. En 1985, le consommateur français faisait des courses 2,8 fois par semaine et n'utilisait la voiture que pour la moitié de ces courses. Dix ans plus tard, le consommateur moyen fait des courses 3,3 fois par semaine et utilise la voiture dans 85 % des cas²².

En Belgique, un consommateur parcourt en moyenne 2.500 km par an pour aller faire ses courses. Une voiture moyenne produisant 158 g d'émissions de CO₂ par km, l'impact annuel du transport par les consommateurs eux-mêmes est donc de 400 kg de CO₂²³. Cela représente 3,5 millions de déplacements en voiture par an et 10 % de tous les déplacements que les particuliers font en voiture. La distance parcourue jusqu'au magasin est souvent assez importante : pour 2/3 des déplacements liés aux courses, elle dépasse 7 km. Les gens parcourent donc de longues distances pour faire leurs courses^{24 25}.

Les choix alimentaires des consommateurs mais également le choix du magasin où ils s'approvisionnent, et le mode de transport qu'ils privilégient, contribuent largement aux émissions de CO₂ et donc au réchauffement climatique. C'est pourtant une question très peu abordée, tant par les consommateurs que par les autorités publiques, même par celles qui développent des programmes de lutte contre l'effet de serre.

Autres impacts du transport des aliments

Impacts sociaux

En plus des pressions exercées sur l'environnement, les transports d'aliments causent également une pression importante au niveau social : atteintes à la santé humaine, bruit et dégradation des paysages, encombrements routiers, files, énervements et retards, bien-être des animaux, travaux d'infrastructure, accidents de la route... Tous ces facteurs ne doivent pas être sous-estimés. Le réseau de circulation en Belgique est en train d'être saturé, les protestations contre les vols nocturnes des avions se renforcent et on entend parler d'accidents mortels de la circulation tous les jours.

En Angleterre, tous ces coûts externes ont été additionnés et ont conduit à la conclusion que les transports de denrées alimentaires coûtent la somme totale de 9.123 millions de £ par an à la société. La plus grande partie (plus de 50 %) est attribuable d'abord aux embouteillages puis aux accidents de la route (plus de 20 %). Proportionnellement, Les coûts environnementaux étaient moins élevés et représentaient moins de 10 % du montant total²⁶.

Cela montre qu'il n'y a pas que l'impact environnemental qui est énorme, notre système économique souffre également des conséquences des transports d'aliments.

Transports et traitements de conservation des produits alimentaires

Le transport de produits alimentaires sur de longues distances exige que ces produits se conservent bien, d'autant plus si le voyage prend beaucoup de temps. Les kiwis venant de Nouvelle Zélande passent facilement quelques semaines dans les calles des bateaux. Ils doivent donc se conserver et garder toutes leurs qualités en dépit des conditions et du temps de voyage. On a dès lors recours à différentes techniques de conservation : application d'additifs (conservateurs), irradiation, refroidissement... Toutes ces techniques demandent un supplément d'énergie par rapport aux denrées produites localement. Ceci sans prendre en compte les autres impacts environnementaux et sur la santé de ces traitements.

Parfois des produits sont cueillis et transportés vers Belgique avant qu'ils ne soient complètement mûrs (ex. bananes). Arrivés à destination, leur maturité est achevée artificiellement, avec l'aide de substances chimiques.

Ces différentes techniques sont difficiles à quantifier et leur impact reste par conséquent inconnu.

²² Y. Castelain (2001). Escal(e)s

²³ Febiac.

²⁴ J.P. Hubert & P. Toint. (2002). La mobilité quotidienne des Belges.

²⁵ Services fédéraux des affaires scientifiques, techniques et culturelles. (2001). Enquête nationale sur la mobilité des ménages.

²⁶ Defra (2005). The Validity of Food Miles as an Indicator of Sustainable Development

Impact du transport par rapport au mode de production

L'impact environnemental du transport des denrées alimentaires n'est qu'une partie de l'impact environnemental de l'alimentation. D'autres impacts se manifestent, notamment au niveau des différentes étapes de la production agricole et de la transformation agro-alimentaire (consommation d'eau, d'énergie, de pesticides, émissions de polluants, déchets, ...).

Dès lors une question qui se pose aux consommateurs qui souhaitent faire des choix plus respectueux de l'environnement est celle du critère à privilégier en cas de dilemme : vaut-il mieux acheter un aliment issu de l'agriculture biologique, mode de production soucieux de l'environnement, mais importé d'un pays lointain ou une denrée produite localement par des procédés plus traditionnels ?

Une étude réalisée en Angleterre en 2001, conclut que d'un point de vue environnemental, il vaut mieux acheter un produit local, issu de l'agriculture classique plutôt qu'un produit biologique importé, tant le transport est un facteur qui pèse dans le bilan environnemental²⁷.

Bien que les modes de production biologique offrent un réel avantage environnemental par rapport aux produits traditionnels, l'impact du transport peut modifier la balance en faveur d'un produit plus « classique » mais local. Le meilleur choix serait bien sûr d'acheter des fruits et légumes biologiques, cultivés dans la région.

Faire son shopping en connaissance de cause ?

Le consommateur qui souhaite faire des choix alimentaires respectueux de l'environnement doit pouvoir disposer d'informations utiles et fiables pour faire des choix en ce sens. Nous venons de voir combien le transport, c'est-à-dire les distances parcourues et les modes de transport utilisés influencent le bilan environnemental d'un aliment. Ces éléments devraient faire partie de l'information fournie aux consommateurs, via l'étiquetage. Or, mis à part quelques exceptions, ces informations ne sont pas fournies et sont difficilement accessibles.

La réglementation générale sur l'étiquetage des denrées préemballées ne prévoit pas la mention de l'origine - alors que les consommateurs peuvent se tromper quant à l'origine des produits - ni a fortiori la mention de la quantité de transport que « contient » l'aliment, ni des modes de transport empruntés. Le pays d'origine d'un produit est souvent difficile à identifier. Le code barres ne renseigne pas non plus sur l'origine d'un produit. Le code barres est propre au distributeur du produit et non pas au pays d'origine. L'adresse que l'on retrouve sur l'étiquette est également plutôt liée au distributeur et non au pays d'origine. Dès lors, il est difficile pour les consommateurs de tenir compte du facteur transport dans ses choix alimentaires.

Ceci dit le pays d'origine doit être indiqué lorsqu'il s'agit de viande, de poisson, d'œufs ou de produits laitiers. Et via la marque de salubrité obligatoire, le consommateur peut très facilement découvrir le pays d'origine de ces produits. La marque de salubrité consiste en un cercle ovale contenant des codes permettant de tracer l'origine du produit. Les lettres de la 1^{ère} ligne de cette marque indiquent le pays d'où elles proviennent. Pour d'autres produits, le producteur ou le distributeur mentionnent parfois une origine.

Pour vérifier la situation sur le terrain, nous avons visité deux grands magasins²⁸ en vue de repérer l'origine de quelques produits.

Première constatation : l'offre est composée d'une grande quantité de produits transformés (chocolat, biscuits, confitures, plats préparés, boulangerie, boissons...). La plupart de ces produits contiennent plusieurs ingrédients, éventuellement d'origine différente. Aucune information n'est donnée sur l'origine des ingrédients. Il est également difficile de savoir où le produit a été transformé, car l'adresse mentionnée sur l'étiquette est le plus souvent celle du siège social du producteur et non celle de l'unité de production. Pour les produits transformés constitués d'un ingrédient, la situation n'est pas plus claire. Le pays d'origine est mentionné dans quelques cas limités (ex. riz basmati des Indes). C'est le cas aussi pour les vins et les alcools. Par contre pour tous les autres produits, il n'est pas possible de savoir d'où ils viennent.

La situation est différente en ce qui concerne les produits frais. Pour les fruits et légumes frais, l'origine est très souvent mentionnée sur l'étiquette ou sur une affiche en rayon. C'est aussi le cas pour le poisson frais. Parfois, ce n'est pas le nom du pays qui est indiqué mais l'endroit où le poisson a été capturé (ex. l'Océan indien). Pour la viande et les produits laitiers, le pays d'origine doit obligatoirement être mentionné sur l'étiquette; il est donc normalement présent.

Le mode de transport utilisé n'est quasiment jamais indiqué. Bien qu'une grande partie des produits frais soit transportée par avion, cela n'est jamais communiqué de manière explicite. On peut se demander de toute manière si l'indication du mode de transport influencerait les décisions des consommateurs sans que de vastes campagnes d'information soient menées au préalable pour les sensibiliser à cette question.

Tous les résultats de notre visite dans les magasins sont repris en annexe de ce document.

²⁷ T. Lang & M. Heasman (2004). Food Wars.

²⁸ Le 11/04/2006

Conclusions

Ces dernières décennies, l'éventail de produits alimentaires offerts sur le marché s'est considérablement élargi. A une offre de denrées alimentaires, limitée, produite localement et variant avec les saisons, s'est substituée une offre très diversifiée d'aliments produits et transformés aux quatre coins du monde, arrivant dans nos assiettes après des circuits longs et complexes, et cela de manière constante tout au long de l'année. Les consommateurs se sont adaptés à cette évolution des marchés et les modes alimentaires se sont profondément modifiés.

Aujourd'hui face aux enjeux environnementaux qui se posent de manière cruciale à nos sociétés, il importe de se poser des questions sur l'impact environnemental des choix alimentaires et d'évaluer dans quelle mesure il est possible de réduire cet impact à un niveau compatible avec une juste répartition des ressources de la planète entre toutes les générations actuelles et futures.

Or, les données existantes montrent que l'intensification des modes de production agricole et l'allongement des circuits de production et de distribution ont été accompagnés d'une augmentation des pressions environnementales. Dans ce dossier, nous avons examiné plus particulièrement la question des impacts environnementaux dus au transport des denrées alimentaires. Ce transport est un composant majeur de l'impact environnemental des modes d'alimentation tels qu'ils se sont développés dans nos contrées. Cet impact varie notamment en fonction de la distance et du moyen de transport utilisé. Ainsi le transport par avion, auquel on recourt pour de nombreux aliments frais ou pour les aliments de luxe, est à l'origine d'une quantité importante de rejets de CO₂ et participe ainsi au réchauffement climatique. Les rejets de CO₂ dus au transport par avion sont dans certains cas 100 fois plus élevés que lorsqu'un même produit est transporté en bateau.

Les consommateurs pourraient contribuer à réduire l'impact environnemental de leurs choix alimentaires en portant attention à l'origine des produits et au trajet que ceux-ci ont parcouru jusqu'au magasin. Mais la plupart du temps, ils sont dans l'incapacité de faire de tels choix car dans une majorité de cas aucune information n'est donnée sur l'origine du produit, le circuit parcouru et les modes de transport empruntés. Des informations sur l'origine peuvent toutefois être trouvées pour la viande, le poisson frais, le lait et les fruits et légumes.

Recommandations aux consommateurs

Les aliments que nous trouvons sur les étals des marchés et les rayons des magasins ont une histoire : ils ont parcouru tout un circuit de production et de transformation avant d'être mis en vente. Chercher à mieux connaître cette histoire et en tenir compte lors des choix que nous faisons permet d'adopter des choix plus éthiques, à l'égard de l'environnement, des travailleurs qui sont intervenus dans la chaîne de production mais aussi par apport à notre santé et celle de nos proches.

En l'absence d'information sur l'origine de la plupart des produits que nous trouvons dans les magasins, connaître cette histoire n'est pas chose facile. Néanmoins quelques pistes peuvent être suivies.

- ▶ Redécouvrons les saveurs des fruits et légumes locaux : il en existe de nombreuses variétés, délicieuses et permettant de savoureuses recettes.
- ▶ Réapprenons le rythme des productions saisonnières : les fruits et légumes produits en pleine terre, sans forçage, ont davantage de goût ; en outre, les fruits et légumes sont souvent moins chers en pleine saison de production.
- ▶ Privilégions les fruits et légumes locaux issus de l'horticulture biologique ou intégrée : ils ont été obtenus par des méthodes de production plus respectueuses de l'environnement et contiennent moins de résidus de pesticides. Différents labels peuvent aider à identifier les aliments biologiques et les produits de l'horticulture intégrée.
- ▶ Informons-nous sur l'origine des produits que nous achetons et découvrons les mille et une facettes de la production agro-alimentaire locale.
- ▶ Lorsque nous achetons un produit exotique, les labels du commerce équitable identifient des produits provenant de circuits où les conditions de travail sont correctes et les rémunérations équitables ; en outre, les cahiers de charge du commerce équitable comprennent souvent des critères environnementaux.
- ▶ La plupart des produits frais (fruits et légumes, viande, poisson, crustacés) exotiques ont été transportés par avion ; autant le savoir et décider en connaissance de cause.
- ▶ Nous faisons nos courses la plupart du temps en voiture, même lorsque le magasin se trouve à quelques centaines de mètres. Nous choisissons des enseignes parfois fort éloignées de chez nous et nous faisons aussi plus souvent les courses ; tout cela entraîne une utilisation croissante de la voiture et des pressions environnementales plus aigües. Nous pouvons contribuer à un environnement de meilleure qualité en réduisant les distances que nous faisons parcourir aux aliments et en utilisant des modes de déplacement plus « doux » : à pied, en vélo, en transport en commun. L'occasion de (re-) faire connaissance avec les commerçants de nos quartiers.



Editeur responsable :

Marc Vandercammen

CRIOC

Boulevard Paepsem 20 - 1070 BRUXELLES

Tél. 02/547.06.11 - Fax. 02/547.06.01

www.oivo-crioc.org

Edition 2006

© CRIOC - Reproduction permise moyennant mention claire de la source et accord préalable de l'éditeur.

L'Observatoire Bruxellois de la Consommation Durable est un partenariat entre le CRIOC et l'IBGE

CRIOC

Centre de Recherche et d'Information
des Organisations de Consommateurs



Centre de Recherche et d'Information des Organisations de Consommateurs

Fondation d'utilité publique

Boulevard Paepsem 20

1070 Bruxelles

Tél : 02/547.06.11

Fax : 02/547.06.01

E-mail : info@crioc.be

Site web : www.crioc.be



**Institut Bruxellois pour la Gestion
de l'Environnement**

Gulledelle 100

1200 Bruxelles

Tél : 02 / 775.75.75

Fax : 02/775.76.21

E-mail : info@ibge.be

Site Web : www.ibgebim.be