

Trajets de transport alimentaire : Vraiment plus écolos les produits locaux ?



[1]

Acheter local, cela va de soi depuis longtemps pour tout consommateur responsable - dans le but d'économiser des émissions en CO2. Des chercheurs de la Carnegie Mellon University à Pittsburgh ont étudié la question de l'impact écologique le plus important : le transport ou la qualité des produits.

Somme d'émission de CO₂ pour production et transport de nos aliments



Légumes & fruits

Régionale
530 g/kg

Europe
760 g/kg

(bateau) **Outre-mer**
870 g/kg

(avion) **Outre-mer**
11'300 g/kg

Total: 13'460



Viande

Régionale
6'900 g/kg

Europe
7'130 g/kg

(bateau) **Outre-mer**
7'240 g/kg

(avion) **Outre-mer**
35'300 g/kg

Total: 565'700



Les résultats en sont étonnants : Bien que les aliments produits aux Etats-Unis fassent en moyenne plus de 1640 km de l'usine jusqu'au magasin, cela n'équivaut qu'à 4 % des émissions de gaz à effets de serre. Même en considérant le cycle de vie complet des aliments, ces derniers parcourent environ 6760 km, ce qui par rapport à la production des aliments ne représente qu'environ un dixième de l'ensemble des émissions de gaz effets de serre.

Or même en considérant le transport de manière isolée, la viande représente un problème : Étant donné qu'il faut d'abord produire et transporter la nourriture pour les animaux, il résulte pour le « cycle de vie » entier de la viande, allant de la culture de la matière fourragère jusqu'au consommateur, un trajet de transport moyen de 20'400 km, ce qui est trois fois plus que pour la moyenne de l'ensemble des aliments.

Le genre de produits est alors bien plus décisif que leur provenance. À ce terme, on a constaté une fois de plus que la production de la viande de boeuf, du lait et des produits laitiers cause la plupart des gaz climatiques.

Le compteur [Pendos CO2](#) [2] est conforme à cette étude :

Consommation de CO2 en grammes par kg d'aliments		frais	congelé
	Viande de boeuf	13'500	14'350
	Volaille	3'500	4'500
	Viande de porc	3'000	4'300
	Légumes	150	400
	Fruits	450	>450

Source : Öko-Institut, zit. in [Pendos CO2-Zähler](#)

Part de CO2 de la consommation de carburant		
	Provenance régionale	230 g/kg
	Provenance Europe	460 g/kg
	Provenance outre-mer (bateau)	570 g/kg
	Provenance outre-mer (avion)	11'000 g/kg

Source : WWF Schweiz, zit. in [Pendos CO2-Zähler](#) [3]

En additionnant les parts de CO2 du transport et de la production, il résulte que les fruits et légumes de provenance outre-mer importés par avion causent moins d'émission CO2 que la viande de boeuf provenant du paysan de la région.

Somme de production et de transport	Origine	Produit	Émission CO2	
Régionale		Fruits/Légumes	530	
		Viande de porc	3'230	
		Volaille	3'730	
		Viande de boeuf	13'730	
	Europe		Fruits/Légumes	760
			Viande de porc	3'460
			Volaille	3'960
			Viande de boeuf	13'960
	Outre-mer (bateau)		Fruits/Légumes	870
			Viande de porc	3'570
			Volaille	4'070
			Viande de boeuf	14'070
Outre-mer (avion)		Fruits/Légumes	11'300	
		Viande de porc	14'000	
		Volaille	14'500	
		Viande de boeuf	24'500	

Source : Les tableaux ci-dessus ont été combinés par Swissveg (Öko-Institut, zit. in [Pendos CO2-Zähler](#) et WWF Suisse, zit. in [Pendos CO2-Zähler](#))

Le choix de l'aliment, plus important que le lieu de production

Le prolongement de la chaîne alimentaire via les animaux tels que veaux ou porcs occasionne bien plus d'émissions de gaz à effet de serre que le transport des aliments. Dans ce domaine, la palme revient à la viande de veau et aux produits laitiers. Suivant cette logique, la viande de production locale nuit donc plus à l'environnement que les fruits et légumes, même importés.

Le bilan des produits d'origine animale locaux s'alourdit encore si l'on tient compte du fait que le fourrage vient de très loin, comme du Brésil par exemple.

L'écart est tel que même si l'on parvenait à réduire à zéro le total de kilomètres imputables au transport de tous

les aliments, l'impact sur le climat serait moindre que si un carnivore renonçait à manger de la viande une fois par semaine.

Le transport

Il n'est pas inutile de rappeler que près de 40% des gaz à effet de serre imputables au transport de produits alimentaires sont générés non pas au moment de l'approvisionnement des distributeurs, mais bel et bien sur le trajet entre le magasin et le domicile du consommateur final. Parcourir de grandes distances en voiture pour s'approvisionner en aliments de production locale n'a aucun sens si l'on habite à proximité immédiate d'un point de vente standard dans lequel on peut se rendre à pied.

Lieu de production

N'oublions pas l'importance que revêt le mode de production dans le bilan écologique d'un aliment. Il n'est pas exclu qu'une pomme de production locale qui a séjourné tout l'hiver dans une chambre froide affiche une consommation énergétique supérieure à une pomme fraîchement cueillie importée de l'autre bout du monde. De même, les aliments qui poussent sous serre ont un impact environnemental dix fois supérieur aux aliments produits en plein air. Entre un légume du sud qui a mûri en plein air et le même légume cultivé sous serre dans nos contrées, il est fort probable que la balance écologique soit favorable au légume ayant parcouru plus de kilomètres. Le consommateur aura donc avantage à privilégier les fruits et légumes de saison, produits en plein air et dans sa région.

Un tableau saisonnier des fruits et légumes peut être téléchargé via le site de la Fruit-Union Suisse (www.swissfruit.ch [4]) ou obtenu auprès de Swissveg sous forme de dépliant.

Sources :

«[Food-Miles and the Relative Climate Impacts of Food Choices in the United States](#) [5]», Carnegie Mellon University in Pittsburgh USA, 16.4.2008.

[Pendos CO2-Zähler](#) [2], Andreas Grabolle et Tanja Loitz, 2007.

Dernière mise-à-jour: 19.10.2016

Source URL (modified on 19.10.2016 - 10:03): <https://www.swissveg.ch/transport?language=fr>

Links

[1] <https://www.swissveg.ch/transport?language=fr>

[2] <http://www.co2online.de/service/publikationen/co2-zaehler/>

[3] <http://swissveg.ch/shop>

[4] <http://www.swissfruit.ch>

[5] <http://pubs.acs.org/doi/pdf/10.1021/es702969f>