

« Manger local » pour l'environnement ?

En 2008, le prix du pétrole a dépassé les 100 \$ par baril pendant plus de sept mois avant de chuter. La volatilité des cours du brut nous montre à quel point notre système économique est dépendant des transports, eux-mêmes fortement influencés par le prix des énergies fossiles. L'idée d'« acheter local » et d'ainsi réduire les coûts de transport s'est donc popularisée depuis plusieurs années, notamment en ce qui concerne les denrées alimentaires.

Cependant, pour les défenseurs de l'achat local, l'argument du coût n'est qu'un élément parmi d'autres : la fraîcheur des aliments, le renforcement du lien avec les producteurs locaux et leur développement économique, la sécurité alimentaire et la balance commerciale, les émissions de gaz à effet de serre, etc., sont autant de raisons avancées pour prôner un retour à des approvisionnements de proximité. Mais l'achat local est-il vraiment un outil efficace pour préserver l'environnement ?

Qu'est-ce qu'un achat local ?

Un premier élément à éclaircir est ce qu'on entend par « achat local ». Si on pense à des produits fabriqués près de chez nous, fixe-t-on une distance maximale ? Recherche-t-on une préférence nationale ? Est-ce qu'on parle du lieu de fabrication des matières premières, du lieu de transformation de celles-ci, ou plutôt des deux ? Est-ce un choix effectué pour manger plus sainement, satisfaire une

conscience environnementale, lutter contre une globalisation mercantile ? Au travers de ces questions transparait la complexité d'un choix qui paraît pourtant simple et la nécessité de s'interroger sur nos motivations.

Kilomètres alimentaires et analyse de cycle de vie

Les kilomètres alimentaires (« food miles » dans la littérature anglo-saxonne) représentent la distance parcourue par la nourriture entre son lieu de production et son point de vente¹. Ce concept simple fournit un indicateur brut, parfois modulé en fonction du nombre d'ingrédients et des transformations de ces derniers. Cette distance s'est fortement accrue dans le monde occidental, de plus de 50 % entre 1978 et 1999 si on prend le cas du Royaume-Uni². Aux États-Unis, la nourriture voyage aujourd'hui entre 2 500 et 4 000 km avant d'être consommée³.

Si cette donnée permet une comparaison rapide entre deux aliments, elle demeure incomplète : en fonction des modes de transport utilisés, un produit aura eu des impacts environnementaux très différents.

De plus, il arrive que la fabrication de certains aliments ait plus d'impacts sur l'environnement si ceux-ci sont produits localement plutôt que dans d'autres pays. Ainsi, une étude révèle que des tomates produites en Espagne et

importées en Suède nécessitent moins d'énergie que des tomates produites et consommées en Suède, en raison de modes de culture différents (culture en plein air et non en serre)⁴.

D'autres études montrent que des viandes produites en Nouvelle-Zélande et importées en Angleterre¹ ou au Québec⁵ engendrent parfois moins d'émissions de CO₂ que les mêmes viandes produites localement.

Afin de pallier aux défauts des kilomètres alimentaires, il est donc nécessaire de développer l'approche d'analyse de cycle de vie des produits⁵. Comme on le voit dans les exemples précédents, cet outil – en incluant les multiples impacts d'un produit depuis sa production jusqu'à son élimination – révèle des effets souvent ignorés et permet d'effectuer des choix plus éclairés.

Pourquoi les aliments voyagent-ils ?

Plusieurs facteurs se combinent pour expliquer la provenance souvent lointaine de notre nourriture. Un premier est d'ordre purement démographique : à mesure que la population devient urbaine, elle s'éloigne des zones de productions, accroissant par là les distances³.

Des facteurs technologiques ont également joué : progrès des transports et de la réfrigération, faible coût du carburant. D'un point de vue économique, la

mondialisation des marchés incite les entreprises à acheter là où les coûts sont les plus bas, ce qui conduit parfois à des situations paradoxales : par exemple, le Royaume-Unis a importé en 1997 126 millions de litres de lait, et en a exporté 270 millions⁶.

Au Québec en 2001, trois entreprises se partageaient 82 % du marché de la distribution alimentaire⁷. Cette concentration des acteurs dans ce secteur se traduit par une volonté de centraliser et consolider les approvisionnements, au détriment des producteurs locaux.

Enfin, les consommateurs ont aussi un rôle dans la provenance de leurs aliments : choisir des aliments hors saison ou exotiques, préférer des plats préparés ou simplement ne pas se renseigner sur la provenance de sa nourriture constituent autant de facteurs favorisant le transport de la nourriture.

Pourquoi choisir l'achat local ?

Les défenseurs de l'achat local présentent de nombreux arguments, qui s'inscrivent souvent dans une démarche de développement durable, mais qui participent aussi à une démarche personnelle.

Si certains revendiquent un goût et une qualité meilleure pour les aliments locaux, une des raisons les plus solides de consommer « local » est la redynamisation de l'économie de proximité : en diminuant le nombre d'intermédiaires et le marketing, les producteurs sont mieux rémunérés. De plus, une simple augmentation de 1 % des ventes de l'industrie alimentaire québécoise correspondrait à créer près de 1 800 emplois directs ou indirects⁸, principalement en région.

L'achat local favorise également l'environnement. Sur l'ensemble du cycle de vie des produits, il arrive certes que des produits locaux aient un bilan de gaz à effet de serre supérieur à celui d'un

produit importé. Cependant, même dans ces cas, il faut aussi considérer les autres impacts du transport (et de la production) sur la biodiversité et la qualité de l'eau et de l'air, sans oublier la congestion des routes (un camion sur trois transporte de la nourriture⁹) et les risques d'accidents que cela représente.

Enfin, acheter localement permet au consommateur de reformer un lien avec son alimentation, les saisons et parfois même avec les producteurs.

Pour conclure, si l'achat local n'est pas toujours la solution unique, il fait néanmoins partie des solutions à considérer pour nourrir les populations de manière durable. Acheter en tenant compte des coûts sociaux et environnementaux de la production de nourriture pourra ainsi redonner à celle-ci sa juste valeur.

¹ Hill, 2008, *Food Miles - Background and Marketing*, ATTRA - National Sustainable Agriculture Information Service, <http://attra.ncat.org/attra-pub/PDF/foodmiles.pdf>

² The Logistics Business Ltd, 2007, *Reducing Food Miles - 'Green Propaganda or Sound Business Sense?* <http://www.logistics.co.uk/wp-content/uploads/reducing-food-miles.pdf>

³ Brian Halweil, 2002, *Home grown, The case for local food in a global market*, Worldwatch Paper 163, p. 6, www.worldwatch.org/node/827

⁴ Pirog, Rich, et al. 2001. *Food Fuel, and Freeways: An Iowa Perspective on How Far Food Travels, Fuel Usage, and Greenhouse Gas Emissions*. Leopold Center for Sustainable Agriculture. www.leopold.iastate.edu/pubs/staff/ppp/food_mil.pdf

⁵ Godin, 2008, *Réduction du « food miles » : approvisionnement local et agriculture urbaine*, Francvert Vol. 5, No. 3, <http://www.francvert.org/pages/53dossierreductiondufoodmiles.asp>

⁶ Rosemary Hoskins, 1998, *The perfect Pinta - a look at the environmental and social effect of dairy production*, S.A.F.E. Alliance, Food facts N°2 <http://www.sustainweb.org/page.php?id=149>

⁷ BioClips +, Vol. 4 N°4, octobre 2001. <http://www.mapaq.gouv.qc.ca/NR/exeres/F8CAB97B-2DFA-45FD-8A41-833D733C15A5.htm>

⁸ MAPAQ, 2007, *Le Québec dans votre assiette ! Stratégie d'accroissement des achats de produits alimentaires québécois sur le marché intérieur* http://www.mapaq.gouv.qc.ca/NR/rdonlyres/8F197F1D-7925-40EE-9C0F-D75EEA0C6AC1/0/Strategie_produitsquebecois.pdf

⁹ Waridel, 2003, *L'envers de l'assiette*