

Combien de litres de kérosène dans notre assiette?

Pierre Ozer, chargé de recherche au Département des Sciences et Gestion de l'Environnement, Université de Liège

Dominique Perrin, chercheur à la Faculté universitaire des Sciences agronomiques de Gembloux

La place du réchauffement climatique dans les médias, dans les préoccupations des citoyens et dans le débat politique est sans cesse croissante, tout comme l'est la concentration en dioxyde de carbone (CO₂) dans l'atmosphère. Le Prix Nobel de la Paix récemment attribué à l'ancien vice-président américain Al Gore et au Groupe d'experts intergouvernemental sur l'étude du climat (GIEC) est par ailleurs très significatif de l'importance de l'enjeu.

L'aviation commerciale émet près de 5% des émissions mondiales de CO₂ dues aux activités humaines. Sa part ne fait qu'augmenter et le développement de la mobilité internationale des biens et des personnes laisse présager une prolongation des tendances historiques de croissance du transport aérien. Avec comme conséquence, une assiette de plus en plus lourde en CO₂ lorsque nos aliments proviennent de contrées lointaines par voie aérienne (kérosène).

Un repas en famille

Dans les semaines précédant Noël, nous avons décortiqué les publicités de notre hypermarché le plus proche pour préparer le repas familial tant attendu. Et voici ce que nous avons pu concocter pour huit personnes avec, entre parenthèses, les kilomètres parcourus entre le pays de production et la Belgique ainsi que les kilogrammes de CO₂ émis uniquement pour le transport aérien intercontinental de ces produits achetés. L'analyse se focalise sur le transport par voie aérienne puisque celui-ci émet, en moyenne, 60 fois plus de CO₂ que le transport par voie maritime. D'abord, pour faire joli, faisons trôner un magnifique bouquet de vingt roses au centre de la table des grands jours. La provenance de ces magnifiques fleurs est kényane et le mode de transport est aérien (6550 km, 5,2 kg de CO₂).

Le décorum bien planté,

commençons par un velouté d'asperges aux langoustines. Le légume vert nous vient directement du Pérou par avion (10500 km, 12,5 kg de CO₂) et les langoustines ont été acheminées, une fois décortiquées et congelées, par bateau depuis l'Indonésie (14000 km). Remarquez que, du point de vue des émissions de CO₂, il est encore préférable d'acheter des langoustines élevées en Asie du Sud-Est plutôt que ce même crustacé pêché en Ecosse – quel paradoxe ! En effet, ce dernier, une fois attrapé dans les eaux européennes, va faire un périple extraordinaire par bateau jusqu'en Thaïlande d'où, une fois décortiqué, il retournera sur le marché européen (33000 km). Une délocalisation due au fait que nous préférons, en cette veille de Noël tout comme les 364 autres jours de l'année, acheter des crustacés décortiqués. Et comme 70 pc des consommateurs européens ont opté pour ce gain de temps...

Après deux bonnes bouteilles de Sauvignon blanc chilien (11900 km) à la robe jaune pâle, attaquons le plat de consistance. Bien décidé à offrir un mets « exotique » à nos chers convives, nous avons longtemps hésité entre le springbok - cette belle antilope - de Namibie (8300 km), le kangourou australien (16700 km), l'autruche d'Afrique du Sud (8900 km), la biche ou l'agneau de Nouvelle-Zélande (18700 km), le bison canadien (5600 km) ou le simple râble de lièvre d'Argentine (11300 km). Un peu perdu, nous nous sommes finalement engagé à faire un simple steak-frites-salade bien belge. Sous le titre « on en a pour son argent », notre hypermarché nous offre, en effet, un steak de boeuf argentin venu par avion (11300 km, 14,5 kg de CO₂) à un prix 30 pc inférieur à celui bien de chez nous, élevé dans nos prairies ardennaises... Comment résister ?

Pour les frites faites maison, nous achetons des pommes de terres labellisées « bio » qui viennent du Sud de la France par camion. Quant à la salade, elle vient d'Espagne. Alors, l'espace d'un instant, je m'interroge... Pourquoi dit-on que c'est le plat traditionnel belge par excellence ? Mais ce questionnement futile se dissipe rapidement car je dois penser rapidement à ouvrir les bouteilles de Cabernet Sauvignon californien (8900 km), une vraie merveille dont l'attaque en bouche est ronde et corsée.

Et c'est mon épouse qui se chargera du dessert tant attendu. Une salade de fruits réalisée exclusivement avec les fruits frais en promotion trouvés au magasin. Tenez-vous bien, il s'agit de poires nashi de Co-



Une étude allemande révèle que certains modes de production allemands (stabilisation, déplacements du berger, importation d'aliments) se révéleraient tout aussi peu écologiques que l'importation d'agneau néo-zélandais, lorsqu'il est importé congelé et par bateau.



rée du Sud, de mangues, papayes, figues et melons charentais du Brésil, de fruits de la passion de Colombie, de grenades des Etats-Unis, de fraises d'Israël, d'ananas du Costa Rica, de cerises d'Argentine et de caramboles de Malaisie. Elle décide d'y ajouter deux kiwis de Nouvelle-Zélande, une orange d'Afrique du Sud et une pomme belge pour que tous les continents soient représentés dans le même récipient. Evidemment, alors que nous approcherons de Noël et que, peut-être comme l'année dernière, il fera toujours 10°C dehors et que nos jeunes bambins s'inquiéteront à l'idée de ne pas avoir matière à faire une seule boule de neige, un tel dessert a un coût : une distance cumulée de 126 000 kilomètres et une facture approximative de 9 kg de CO₂ émis. Là-dessus, nous déboucherons une bouteille de mousseux blanc de Tasmanie, une île au sud de l'Australie (17100 km).

In fine, fleurs et vins compris, la distance totale parcourue par tous ces produits est de 209 000 kilomètres, plus de cinq tours du monde, avec les émissions de 41,3 kg de CO₂. Cela équivaut aux émissions de CO₂ d'un véhicule ordinaire parcourant la distance de 258 kilomètres, soit approximativement 15 litres d'essence pour moins de six kilogrammes de nourriture !

Pourtant, avec un joli bouquet de houx au centre de la table, une délicieuse soupe au potiron en entrée, suivie du même steak-frites-salade à base de produits locaux, une salade de fruits sans fraises, cerises ... venues par avion et des vins français nous permettraient de diminuer de plus de 80 pc les émissions de CO₂ dues au transport.

Veiller à ce que nous mettons dans notre assiette fait partie des multiples petits actes citoyens que nous pouvons poser pour diminuer notre empreinte écologique. Le transport de marchandises par voie aérienne était de 2 milliards de ton-

nes-kilomètres transportées¹ en 1960. En 2006, ce chiffre est passé à 150 milliards (Figure 1). Et la part des émissions de CO₂ due aux transports aériens s'accroît chaque année.

Quelques exemples concrets : agneau et compagnie

De nombreux produits alimentaires de luxe prennent de plus en plus fréquemment la voie aérienne. Le homard est un exemple intéressant. En effet, l'importation de ce crustacé frais est en constante augmentation ces dernières années en Europe, principalement en provenance de l'Amérique du Nord. A titre d'exemple, entre 2002 et 2006, les quantités de homard importés en Espagne sont passées de 3000 tonnes à 4600 tonnes, soit une augmentation de 53%. Et malgré l'augmentation significative du prix du pétrole, son prix s'est tassé au fil des ans².

Par ailleurs, lorsque la parole est donnée au lobby européen d'importateur en fruits, légumes et primeurs, le discours est toujours le même, à savoir que se détourner des produits du Sud aurait comme effet de compromettre l'amélioration des conditions de vie dans les pays en développement. C'est peut-être en partie vrai. Mais alors que dire de ces haricots extrafins et ultra frais du Kenya dont les exportations aériennes vers l'Europe ont augmenté de 96% entre 2002 et 2006 et qui, dans le même temps, n'ont rapporté que 3% supplémentaires de recettes à l'exportation au gouvernement kényan ? Et comment interpréter qu'un ananas du Ghana venu par avion en novembre soit moins cher au kilo que des pommes belges en pleine saison ?

Et l'agneau ? Dans un supermarché européen à la veille de Pâques, le gigot en promo affiche des prix inférieurs à 6 euros le kilo³. L'étiquette révèle qu'il vient d'une île située à 18 700 km de chez nous : la Nouvelle-Zélande. *Vade retro?* Pas sûr.

En 2003, une équipe de chercheurs allemands a comparé la consommation d'énergie finale entre une viande d'agneau produite en Nouvelle-Zélande et une issue d'Allemagne. L'agneau néo-zélandais reste toute l'année au pâturage, sans berger, et il n'est pas engraisé. Il fait le plus souvent un long voyage et est acheminé congelé ou conditionné par

¹ Charge transportée exprimée en tonne multipliée par la distance exprimée en kilomètres.

² Diverses statistiques de la FAO. <http://www.globefish.org/>

³ Collignon F., de Wit P., Leloup D., Ozer P., Perrin D., Veckmans S. et Willems M. Le miracle de l'agneau néo-zélandais. *Le Soir*, 6 avril 2007.

voie maritime⁴. L'allemand, en revanche, est gardé par un berger -qui effectue ses trajets quotidiens en voiture- pendant la journée et enfermé dans un enclos la nuit. Pendant les cinq mois d'hiver, les bêtes sont en stabulation et reçoivent de l'alimentation pour bétail importée. «*La consommation d'énergie des exploitations allemandes est supérieure à celles de Nouvelle-Zélande*», conclut l'étude. «*De façon surprenante, elle n'est pas compensée par le transport à longue distance.*»

L'acheminement jusqu'aux rayons allemands d'agneau produit dans le pays consomme en moyenne 7 fois plus de carburant que celui de l'agneau néo-zélandais. Mais ceci n'est valable que pour les parties « populaires » de la carcasse, et les meilleurs morceaux continuent à prendre l'avion. Dans ce dernier cas, puisque un peu plus que 5 litres de kérosène sont utilisés pour le transport d'un kilogramme de marchandise, l'impact CO₂ s'inverse au profit de l'agneau européen.

Voilà pour l'approche énergétique. Toutefois, les troupeaux européens ont d'autres atouts écologiques : ils sont bons pour la biodiversité, le tissu rural des régions défavorisées et le maintien des paysages.⁵

Que faire ?

En Belgique, comme ailleurs en Europe, un supermarché scande « Vivez comme vous voulez », un autre clame « Et tout devient possible ». Nous en sommes intimement convaincus. Et si nous, consommateurs, n'achetons plus de cerises d'Argentine, de fraises d'Israël ou de myrtilles du Chili en hiver, ils n'en proposeront plus. Ensemble, nous pouvons forcer le changement. Et tout cela sans réellement perdre de notre confortable qualité de vie.

Mais pour que le consommateur s'y retrouve, il faut l'aider à faire son choix en connaissance de cause. D'abord, rappeler quels sont les fruits et les légumes de saison ne serait pas un luxe. Et le consommateur en sortirait gagnant puisque, par exemple, le haricot-princesse frais venu en avion d'Ethiopie en janvier coûte quatre fois plus que celui vendu en été et

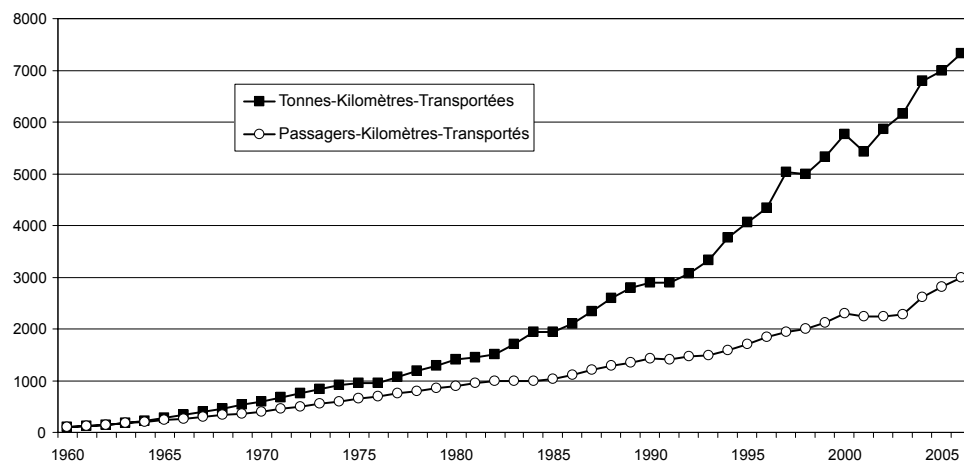


Figure 1 : Evolution du trafic aérien mondial de 1960 à 2006 (indice 100 en 1960), passagers en PKT et fret en TKT

dont l'origine est belge. D'autres exemples ne manquent pas.

Ensuite, informer le consommateur de l'impact écologique des aliments proposés à l'achat est essentiel. Avant que le laborieux étiquetage CO₂ promis par tant de supermarchés

soit opérationnel, nous en appelons aux autorités régionales, nationales et européennes pour qu'elles légifèrent en la matière et imposent aux distributeurs l'application de logos (un avion rouge et un bateau bleu, par exemple) indiquant, en plus du pays de provenance, systématiquement et clairement le mode de transport utilisé pour le transport intercontinental de ces marchandises. Le logo « maison verte » pouvant indiquer une provenance « locale » d'un aliment. Nous avons créé à cet effet le Collectif « Avion Rouge » qui milite pour un étiquetage clair du mode de transport des marchandises intercontinentales.⁶



⁴ Selon les informations obtenues par nos soins auprès de Carrefour et Delhaize (en Belgique) durant une enquête réalisée en avril 2007, il semblerait que le mode de transport utilisé pour acheminer le gigot d'agneau néo-zélandais proposé à Pâques soit un mélange de voie aérienne (approximativement 24 heures de trajet) et de voie maritime (« trois bonnes semaines en container frigorifique ») qui, en fonction des opportunités, serait « sans incidence sur le prix final pour le consommateur ».

⁵ Noualhat L. Plus durable sera la fête. *Libération*, 18 décembre 2007.

⁶ <http://avionrouge.blogspot.com/>