

La balade des produits : Les conséquences

1) Impact économique :

D'autres conséquences : atteintes à la santé humaine, bruit et dégradation des paysages, encombrements routiers, files, énervements et retards saturation des réseaux de circulations, bien-être des animaux, travaux d'infrastructure, accidents de la route (mortels ou non)...

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

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.

2) Impact social et humain.

La théorie de la spécialisation, selon laquelle chaque pays doit se spécialiser dans la ou les productions dans laquelle il est le plus performant, a de multiples conséquences sur les salariés et sur tous les habitants.

- Cela impose aux pays en voie de développement de produire pour l'exportation avant de produire pour nourrir la population locale.
- Cela conduit à une agriculture productiviste, toxique pour l'environnement, produisant des produits de moindre qualité.
- Cela permet la main mise des multinationales qui s'approprie plus facilement tout un secteur d'activité.
- Cela provoque un dumping social, le coût du travail étant toujours la variable d'ajustement.
- Cela provoque les délocalisations, qui provoquent du chômage, une mise en concurrence des travailleurs, une détérioration des conditions de travail et des salaires. C'est pourquoi on connaît aujourd'hui dans notre pays « riche », des travailleurs pauvres, sans logement...
- Cela provoque des dégâts écologiques catastrophiques pour l'ensemble de la planète.

3) Impacts environnementaux des denrées alimentaires dus au transports

Pour comparer l'impact environnemental du transport des denrées alimentaires, on choisit généralement d'examiner 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 kilomètre (Defra (2005). The Validity of Food Miles as an Indicator of Sustainable Development)

* 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 km

(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 800g CO₂/tonne km en plus qu'un camion non réfrigéré.)

* Avion : 570 à 1.580 g/ tonne km

(E. Millstone & Tim Lang (2003). The atlas of food : who eats what, where and why.)

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 produits consommés en Belgique : (Defra (2005). The Validity of Food Miles as an Indicator of Sustainable Development) :

* 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.

4) Contribution des ménages

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

D'autres recherches se sont focalisées sur l'impact environnemental des repas. Ainsi, une étude suédoise (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.) conclue que **les émissions de CO₂ peuvent varier d'un repas à un autre, de 190g à 1.800g**. 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 CRIDOC a abouti à des résultats similaires, quoique encore plus marqués. ([Les résultats obtenus montrent que les différents choix que font les consommateurs influencent fortement le "bilan" environnemental de la recette qu'ils ont préparée. De plus, nous avons constaté que notre assiette peut contenir jusqu'à 60.000km.](#))

5) Grippe aviaire : Les chemins détournés du H5N1

Jusqu' à présent, officiellement, les oiseaux migrateurs étaient la cause de la dissémination du virus H5N1. Aujourd'hui, les choses évoluent, avec la reconnaissance par l'ONU que la propagation de la grippe aviaire n'a plus rien à voir avec les oiseaux sauvages migrateurs. En effet, selon David Nabarro, le coordinateur du système de l'ONU pour la grippe aviaire et humaine, l'épidémie se propage actuellement à travers le commerce mondialisé de la volaille.

6) La santé

En terme de santé publique, l'OMS a établi en 1999 que la pollution de l'air provoquait plus de 30.000 décès par an en France, dont près de 18.000 étaient imputables à la seule pollution routière. Et selon une étude de l'IIASA (International Institute for Applied Systems Analysis) datant du 29 novembre 2004, les particules fines (particules d'une taille inférieure à 2,5 µm émises majoritairement par le trafic routier) réduisent en moyenne de 8 mois l'espérance de vie d'un Européen.

Source : France Nature Environnement

7) La sécurité routière

Les transports, et essentiellement la route, provoquent la mort de 40.000 personnes et plus de 1,7 million de blessés par an en Europe. Une personne sur trois sera blessée au cours de sa vie dans un accident. Les coûts totaux pour la société sont estimés à l'équivalent de 2% du PIB communautaire (160 Milliards d'euros), dont la moitié est imputable à la congestion du réseau routier.

Source : France Nature Environnement

8) Le climat

Les dommages liés au climat en Europe représentent approximativement 100 milliards d'euros rien que sur la période 1999-2003, soit le double de la période précédente. Le secteur des transports contribue pour 1/3 au dérèglement climatique en Europe et les émissions de gaz à effet de serre issus de ce dernier ont augmenté de 2% par an depuis 1990 (soit environ +35% en 15 ans).

Source : France Nature Environnement