

# Meilleurs kilomètres ?

Le concept de « kilomètres équitables » se profile de façon plus porteuse dans le supermarché mondial de la durabilité que les « kilomètres alimentaires », d'après l'Institut international pour l'environnement et le développement (IIED).



En 2007, les « kilomètres alimentaires » se sont trouvés au premier plan des préoccupations des consommateurs britanniques, qui s'efforçaient d'acheter des produits parcourant la route la plus courte du lieu de production jusqu'à l'assiette, afin de réduire l'empreinte carbonique. Cependant, à une plus large échelle, les produits frais nécessitant obligatoirement un transport aérien entre l'Afrique et le Royaume-Uni représentent moins de 0,1% des émissions britanniques. En outre, les émissions par habitant d'Afrique subsaharienne sont minuscules comparées à celles des pays industrialisés. Sur l'autre plateau de la balance, plus d'un million de moyens de subsistance en Afrique dépendent en partie de ces productions.

Pour la chaîne logistique alimentaire, l'heure est venue des « kilomètres équitables »,

une idée qui relie le développement des pays du Sud aux programmes environnementaux et permet aux distributeurs britanniques d'apporter une réponse plus équilibrée au nom de leurs millions de clients.

Le concept de kilomètres alimentaires utilise la distance comme une mesure de l'impact environnemental pour la production alimentaire et les chaînes d'approvisionnement. Or, les kilomètres alimentaires ne sont pas en eux-mêmes un bon indicateur de mesure de l'impact environnemental. Ils ne répondent pas non plus aux enjeux mondiaux du développement durable, qui nécessitent des arbitrages équilibrés entre coûts et bénéfices environnementaux, sociaux et économiques. Pour y parvenir, le calcul de l'impact total des consommateurs d'aliments sur le carbone et l'énergie devrait associer les données du transport

aux données totales de production, transformation, distribution et préparation des repas et les peser vis-à-vis de choix alternatifs. Le coût environnemental total nécessiterait le calcul d'un ensemble d'éléments complémentaires, dont la déforestation, la destruction des habitats, l'utilisation de l'eau et d'autres émissions. Pour des chaînes logistiques à l'échelle mondiale, les calculs deviennent encore plus complexes, par exemple lorsqu'on met en balance l'impact environnemental des consommateurs britanniques et les moyens de subsistance des populations rurales africaines.

Le Protocole de Kyoto reconnaît le besoin d'équité et de croissance économique pour les pays en développement dans la transition vers un avenir sobre en carbone. L'« espace écologique » est un indicateur d'équité lié aux émissions d'un pays : plus elles sont importantes, moins il

reste d'espace écologique pour investir dans de nouvelles activités économiques. Au Royaume-Uni, les émissions annuelles par habitant sont de 9,2 tonnes, comparées à 0,2 tonnes au Kenya et 0,1 tonne en Ouganda. Les pays d'Afrique subsaharienne ont des « réserves » considérables d'espace écologique comparés aux pays auxquels ils exportent ; ils devraient pouvoir les utiliser ou investir dans la production de fruits et légumes frais. En outre, l'empreinte carbonique du Royaume-Uni a une origine principalement nationale.

Les avantages socio-économiques de ce commerce pour l'Afrique sont substantiels. Plus d'un million de moyens de subsistance dans les zones rurales dépendent en partie de la consommation britannique de fruits et de légumes frais importés d'Afrique. Plus de 100 000 emplois des zones rurales d'Afrique subsaharienne sont liés à ces exportations.

**L'intérêt légitime pour les produits locaux et les « kilomètres alimentaires » ne doit pas obligatoirement jouer contre les intérêts des pays en développement. Il est clair que les consommateurs, les responsables politiques et les entreprises de la chaîne alimentaire devraient fonder leurs décisions sur des informations solides.**

Début 2007, les distributeurs britanniques de produits frais rivalisaient d'initiatives écologiques pour faire valoir leur engagement en faveur de l'environnement. Tesco et Marks & Spencer ont annoncé que les emballages des produits indiqueraient le transport aérien et qu'ils allaient stocker davantage de produits alimentaires locaux.

Des ONG du développement se sont associées au ministère britannique du développement international pour appeler à une vue plus équilibrée des choses, un débat plus éclairé et moins de gestes alibis. Le terme « kilomètres équitables » a été forgé. Il ne faut pas négliger les moyens de subsistance de tant d'Africains pour des gains environnementaux limités.

La reconnaissance des limites du concept de kilomètres alimentaires a été scellée lorsqu'en mars 2007, Terry Leahy,

PDG de Tesco, a évoqué le besoin de mettre en balance les « kilomètres équitables » et les « kilomètres alimentaires », en admettant qu'il y aurait des « choix difficiles » à faire. « Nous pourrions dire « on arrête toute importation par avion ». Et pourtant, des producteurs qui comptent parmi les plus pauvres du monde mettent leurs marchandises sur le marché par avion ». Tesco s'est engagé à accroître le commerce avec le Kenya, abandonnant son projet d'étiquetage du transport aérien et, en juin, Marks & Spencer a assuré les producteurs agricoles kenyans que les importations de fruits et de légumes frais se poursuivraient. En même temps, Co-operative Retail s'est engagé à réduire les émissions carboniques, « mais jamais au dépens des plus pauvres de la planète ».

Le débat sur les kilomètres alimentaires rentre dans la démarche élargie du « cycle de vie carbonique » d'un produit, de la semence à l'assiette. A partir de là, Carbon Trust et l'organisme normalisateur British Standards Institute mettront au point une nouvelle norme pour mesurer l'empreinte carbonique des produits. La portée de l'exercice n'est pas encore précisée, mais il est improbable qu'il comprenne des considérations environnementales telles que la déforestation ou la destruction d'habitats.

En Europe, les grandes surfaces britanniques sont des acteurs importants, pionniers de nombreuses innovations techniques. Il est souhaitable que les distributeurs d'autres pays suivent en évitant des réactions réflexes ou des solutions partielles. Les décisions devraient prendre forme à

partir des enseignements tirés en tenant pleinement compte de l'ensemble des impacts environnementaux du « cycle de vie carbonique » des aliments et des enjeux du développement durable.

L'intérêt légitime pour les produits locaux et les « kilomètres alimentaires » ne doit pas obligatoirement jouer contre les intérêts des pays en développement. Il est clair que les consommateurs, les responsables politiques et les entreprises de la chaîne alimentaire devraient fonder leurs décisions sur des informations solides. S'il faut arbitrer entre des dommages environnementaux et des gains de développement, l'ensemble du contexte doit être examiné de façon approfondie, c'est-à-dire que l'importance du dommage doit être considérée dans le contexte de l'utilisation actuelle de l'espace écologique africain, quantifiée et comparée à celle d'autres choix alimentaires, et que l'importance du gain de développement doit aussi être quantifiée, pour déterminer si les pauvres bénéficient réellement du commerce concerné. ■

Par James MacGregor, Bill Vorley et Ben Garside, du Groupe marchés durables de l'Institut international pour l'environnement et le développement (IIED).

[www.iied.org](http://www.iied.org)

[www.agrifoodstandards.net](http://www.agrifoodstandards.net)

