





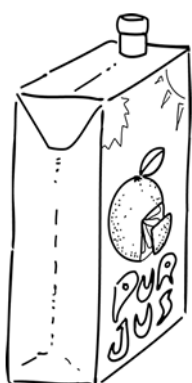


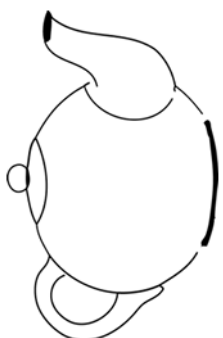


Fiche 18 – Annexe 1 : Vignettes des éléments du Petit déjeuner

 <p>BANANE</p>	 <p>BEURRE</p>	 <p>CACAO</p>	 <p>CAFE</p>
 <p>CEREALES</p>	 <p>CONFITURE DE FRAISE</p>	 <p>JUS D'ORANGE</p>	 <p>LAIT</p>
 <p>SUCRE</p>	 <p>THE</p>		

Fiche 18 – Provenance des aliments

Dans ce tableau, vous trouverez pour chaque aliment du petit déjeuner, les 3 premiers producteurs. Si vous ne trouvez pas de provenance sur l'emballage du produit, vous pouvez sélectionner un des trois pays.

	1 ^{er} pays producteur	2 ^{ème} pays producteur	3 ^{ème} pays producteur
BANANE	Inde	Brésil	Chine
BEURRE	Provenance local		
CACAO	Côte d'Ivoire	Ghana	Nigeria
CAFE	Brésil	Vietnam	Colombie
CEREALE (maïs)	USA	Chine	Brésil
FRAISE	Espagne	France	
JUS D'ORANGE	Brésil	USA	Mexique
LAIT	Provenance locale		
SUCRE	Brésil	Union Européenne	Inde
THE	Chine	Inde	Sri Lanka



26 LE TRANSPORT DES ALIMENTS

L'IMPACT ÉCOLOGIQUE de l'accroissement du commerce alimentaire mondial se fait sentir dans toutes les régions du globe. Le transport lié au commerce est une source d'émission de gaz à effet de serre de plus en plus importante. Mais comme les émissions de gaz résultant du fret aérien et du fret maritime ne figurent pas dans les inventaires nationaux, ni dans les objectifs du protocole de Kyoto, aucune mesure n'est prise pour les réduire.

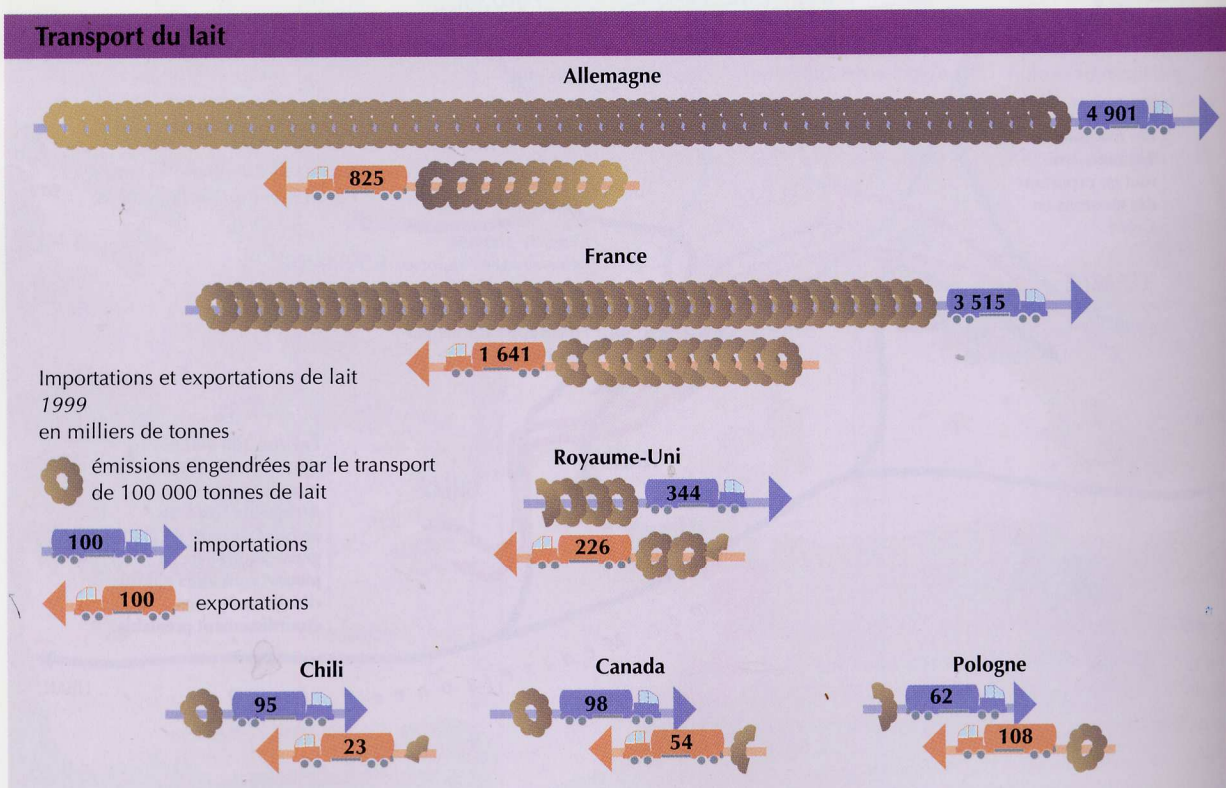
Le coût des envois de nourriture par mer a diminué de plus de 70 % entre 1980 et 2000, alors que les prix du fret aérien baissent de 3 à 4 % tous les ans. Ces chiffres, cependant, ne prennent pas en compte le coût réel des dommages causés à l'environnement et à la santé humaine par la pollution qu'ils engendrent.

Le commerce du lait fournit un exemple de commerce alimentaire superflu. Jusqu'à une époque récente, la plupart des gens consommaient du lait produit localement, mais entre 1961 et 1999, les exportations de lait dans le monde ont quintuplé. De nombreux pays en importent et en exportent à la

fois en grande quantité, l'obligeant ainsi à voyager inutilement sur des millions de kilomètres.

Le transport à longue distance d'aliments et de fourrage augmente le risque de propagation des maladies telles que la fièvre aphteuse et l'encéphalopathie spongiforme bovine (ESB), qui peuvent décimer les troupeaux. C'est aussi une stratégie à haut risque, tributaire de l'approvisionnement en combustible. Une interruption du ravitaillement en pétrole ou de soudaines hausses du prix du carburant pourraient rapidement engendrer des pénuries alimentaires.

Abandonner la production de denrées destinées à l'exportation au profit de l'autosuffisance servirait les intérêts de nombreux pays. Cette politique améliorerait leur sécurité alimentaire, et réduirait la pollution associée au transport à longue distance. Cela a toutefois peu de chances de se produire si le commerce international de la nourriture continue à se libéraliser, et si le coût écologique de sa distribution ne se reflète pas dans le prix des produits alimentaires.



Fret aérien

CALIFORNIE À LONDRES
1 unité d'énergie de laitue exige 127 unités d'énergie de carburant

1 kg
de laitue

Californie

à New York

à Londres

5 kg CO₂

CHILI À NEW YORK
1 unité d'énergie d'asperge exige 73 unités d'énergie de carburant

1 kg
d'asperges

CHILI

4,7 kg CO₂

AFRIQUE DU SUD À LONDRES
1 unité d'énergie de carotte exige 68 unités d'énergie de carburant

1 kg
de jeunes
carottes
AFRIQUE
DU SUD

5,5 kg CO₂

Pollution

Émissions moyennes
de gaz carbonique
2002



avion (1 500 km)
799 grammes
par tonne-kilomètre



camion (35 tonnes)
98,6 grammes
par tonne-kilomètre



bateau
13 grammes
par tonne-kilomètre

La distance totale parcourue par les légumes importés achetés chaque semaine par une seule famille peut facilement atteindre l'équivalent de plusieurs voyages autour de l'équateur.

Pour satisfaire la demande de fruits et de légumes frais toute l'année, on transporte de plus en plus de nourriture par avion. L'importation d'aliments de l'autre hémisphère rend ainsi possible un « été diététique » permanent, mais elle est coûteuse en énergie et en dommages pour l'environnement.

Bien que les appareils soient conçus pour rejeter moins de gaz nocifs, l'énorme accroissement du trafic aérien laisse présager que les émissions de gaz carbonique dues aux avions tripleront dans les trente premières années du XXI^e siècle et contribueront sensiblement au réchauffement climatique. On pense que d'autres substances émises par les avions – dioxyde d'azote, suie, vapeur d'eau et sulfates – renforcent aussi indirectement l'effet de serre.