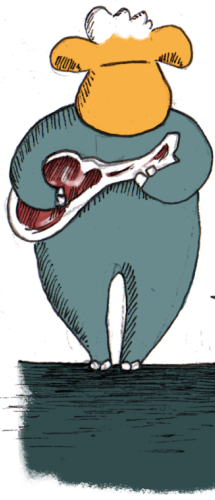


1. Opinions



Vers une remise en cause des vertus de la production locale...?

Jean Leveugle



ELMAR SCHLICH, UNE THÉORIE GÊNANTE ?

ELMAR SCHLICH EST UN CHERCHEUR ALLEMAND TRAVAILLANT SUR L'ÉVALUATION ÉCOLOGIQUE DE L'APPROVISIONNEMENT ET DE LA PRODUCTION ALIMENTAIRES. EN 2003, IL PUBLIE LE RÉSULTAT D'UN TRAVAIL DE PLUSIEURS ANNÉES, QUI SUSCITE IMMÉDIATEMENT UNE POLÉMIQUE ÉCOLOGIQUE ET SCIENTIFIQUE = ELMAR SCHLICH VIENT S'OPPOSER À L'IDÉE COMMUNÉMENT ADMISE SELON LAQUELLE LES ALIMENTS DE PROXIMITÉ SERAIENT ÉCOLOGIQUEMENT PRÉFÉRABLES AUX AUTRES. S'EN SUIVIT UN LONG ET VIRULENT DÉBAT, TANT SUR LES MÉTHODES DU CHERCHEUR QUE SUR SES RÉSULTATS, POUR LE MOINS GÊNANTS.

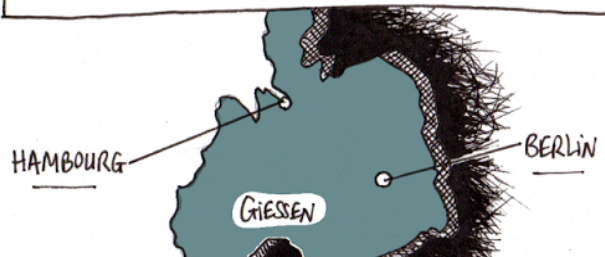
TRAVAILLER SUR ELMAR SCHLICH, C'EST DONC S'ENGAGER SUR UN TERRAIN HOULEUX. MAIS LES RÉSULTATS DU CHERCHEUR SONT TROP INTÉRESSANTS POUR EN FAIRE L'IMPASSE = RIEN NE VAUT UNE BONNE DÉCONSTRUCTION !

ELMAR SCHLICH CHERCHE À CONNAÎTRE LES DIFFÉRENCES DE CONSOMMATION D'ÉNERGIE PRIMAIRE* D'UN PRODUIT ALIMENTAIRE EN FONCTION DE SA PROVENANCE.



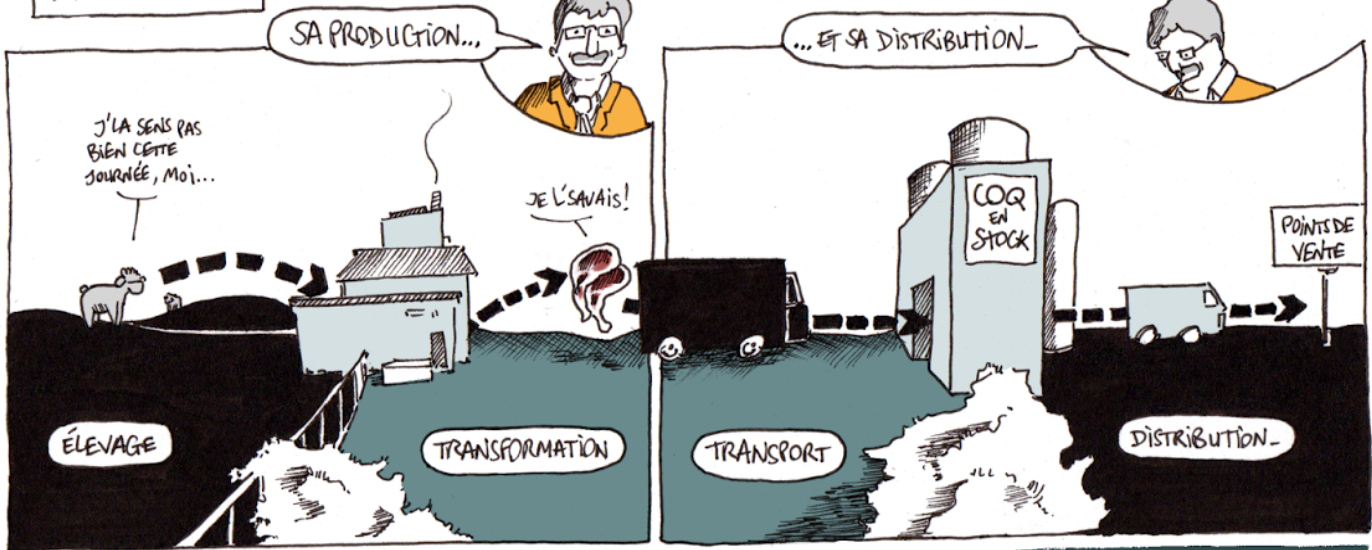
OUI, JE SUIS TRÈS REGARDANT SUR D'OU VIENNENT LES PRODUITS.

IL CHOISIT D'Étudier LE CAS DE LA VIANDE D'AGNEAU CONSOMMÉE DANS LA RÉGION DE GIESSEN, EN ALLEMAGNE.





POUR CALCULER LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE PRIMAIRE D'UN PRODUIT ALIMENTAIRE, IL FAUT ADDITIONNER LES ÉNERGIES NÉCESSAIRES A' =



QUAND ON CONNAÎT TOUTES CES DONNÉES, ON FAIT UN CALCUL RIGOLO -

DANS LE CAS DE L'AGNEAU, DIVISER LE TOTAL D'ÉNERGIE DÉPENSÉE PAR LE NOMBRE DE KILOS DE BIDOCHÉ -

C'EST BIZARRE, MAIS C'EST COMME ÇA! ON OBTIENS AINSI LA QUALITÉ ÉNERGÉTIQUE D'UN PRODUIT. ON SAIT ALORS COMBIEN D'ÉNERGIE IL A FALLU POUR PRODUIRE UN KILO.

VOILA EN GROS CE QUE ÇA DONNE -

UNITÉ DE MESURE = KWh/Kg (Kilowatt-heure par kilo)

ELLE SENS PAS, BON CETTE BÈTE, TIRONS-NOUS!

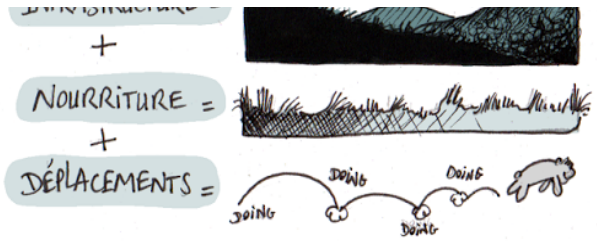
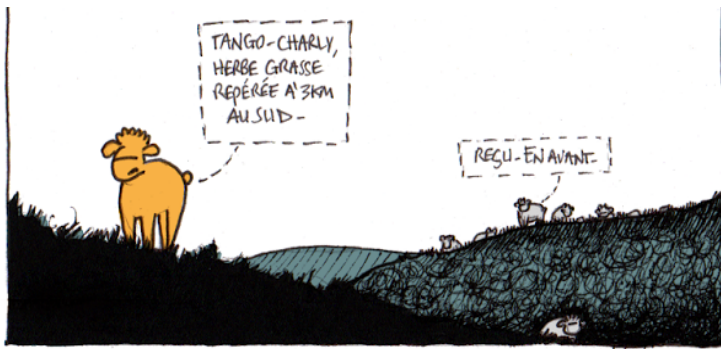
* L'ÉNERGIE PRIMAIRE COMPREND À LA FOIS L'ÉNERGIE CONTENUE DANS L'ALIMENT ET CELLE AYANT ÉTÉ NÉCESSAIRE À SA PRODUCTION ET À SON TRANSPORT.

ATTARDONS NOUS SUR LES DEUX PRINCIPALES ÉTAPES, À COMMENCER PAR CELLE DE LA PRODUCTION. COMPARONS LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LA RÉGION DE GIessen =

EN NOUVELLE-ZÉLANDE, LE CLIMAT PERMET QUE LE BÉTAIL RESTE TOUTE L'ANNÉE AU PATURAGE. IL SE NOURRIT SEUL, ET LES TROUPEAUX SE DÉPLACENT SOUVENT PAR EUX-MÊME.

LA CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE EST DONC FAIBLE =

INFRASTRUCTURE =



⇒ PRODUCTION AGNEAU NÉOZÉLANDAIS = FAIBLE COÛT ÉNERGÉTIQUE

DANS LA RÉGION DE GIESSEN, LE BÉTAIL EST MIS EN "STABILATION"* LA NUIT ET L'HIVER. ILEST ALORS ENGRAISÉ AVEC UNE NOURRITURE AYANT DÉJÀ NÉCESSITÉ DE L'ÉNERGIE POUR SA PRODUCTION.

DE PLUS, LE BERGER EFFECTUE DES TRAJETS QUOTIDIENS EN VOITURE ENTRE SON DOMICILE ET SA FERME. LA CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE EST DONC IMPORTANTE.



= PRODUCTION AGNEAU ALLEMAND = FORT COÛT ÉNERGÉTIQUE



EN EFFET, DE NOUVELLE-ZÉLANDE JUSQU'EN ALLEMAGNE, L'AGNEAU EST TRANSPORTÉ PAR VOIE MARITIME DANS DES CONTENEURS FRIGORIFIÉS.

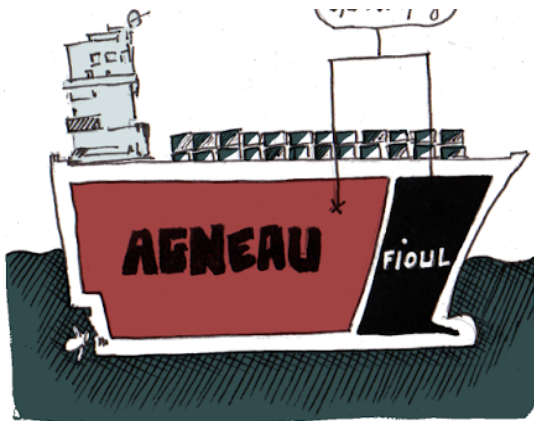
2. * STABILATION ⇒ SÉJOUR DU BÉTAIL DANS UN BÂTIMENT.

LA CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE D'UN NAVIRE MARCHAND EST COLOSSALE. MAIS LES QUANTITÉS TRANSPORTÉES AUSSI, SI BIEN QU'ELLE RAPPORTE AU KILO, L'ÉNERGIE CONSOMMÉE N'EST PAS SI IMPORTANTE.

(0.2 kWh/kg)

ARRIVÉS À HAMBOURG AU BOUT DE 30 JOURS, LES CONTENEURS SONT DÉCHARGÉS, MONTÉS SUR LES POIDS LOURDS ET EMMENÉS EN MAGASIN.





À NOUVEAU, LA QUANTITÉ TRANSPORTÉE RELATIVISE LE CÔÛT ÉNERGÉTIQUE.

ET QUE DEVIENT LE CARGO? IL REPART POUR LA NOUVELLE-ZÉLANDE, MAIS... PLEIN! LA PERFORMANCE LOGISTIQUE OBLIGE DE NE JAMAIS FAIRE DE VOYAGES INUTILES.

DANS LA RÉGION DE GIESSEN, LA VIANDE EST AUSSI TRANSPORTÉE PAR VOIE ROUTIÈRE, MAIS EN PETITE CAMIONNETTE.

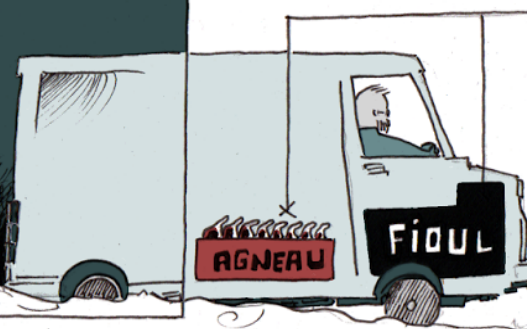
ET L'AGNEAU VA DANS LES MARCHÉS.

ET EN BOUCHERIE.

ET À DOMICILE.

OU CHEZ LES COMMERCANTS.

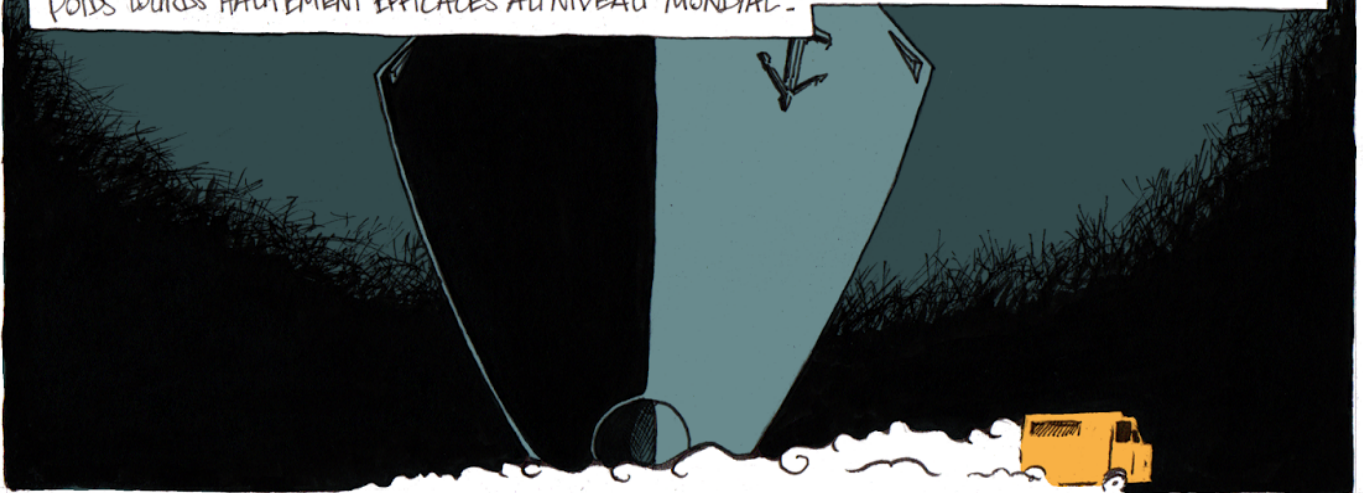
POUR AUX DENTS



1,5 kWh/kg

MAIS LES QUANTITÉS TRANSPORTÉES SONT SOUVENT MINIMES, ET LES COFFRES À MOITIÉ REMPLIS. DE PLUS, LA MULTITUDE DE DESTINATIONS AUGMENTE LES TRAJETS POUR DES PETITES VENTES. LA VIANDE EST ÉNERGÉTIQUEMENT TRÈS CHARGÉE.

BIZARREMENT, DONC, LA CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE DE LA PRODUCTION ALLEMANDE N'EST PAS COMPENSÉE PAR CELLE DU TRANSPORT À LONGUE DISTANCE NÉOZÉLANDAIS. LES PETITES CAMIONNETTES NON-REMPLIES À PLEINE CAPACITÉ AU NIVEAU RÉGIONAL FONT DIFFICILEMENT FACE AUX TRANSPORTS MARITIMES ET AUX POIDS LOURDS HAUTEMENT EFFICACES AU NIVEAU MONDIAL.



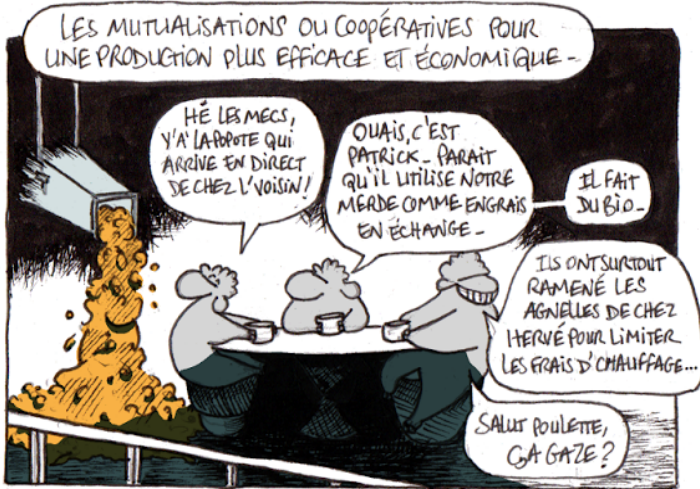
AINSI, LA SEULE DISTANCE DE TRANSPORT DU PRODUIT ÉTUDIÉ NE DIT RIEN SUR LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE

L'AVANTAGE APPARENT DES FAIBLES DISTANCES PEUT DONC VITE ÊTRE ANNULÉ PAR DES FAIBLES LOGISTIQUES OU





RELATER LES TRAVAUX D'ELMAR SCHLICH ICI, CE N'EST PAS FAIRE UN PLAIDOYER CONTRE L'INTÉRÊT DE LA PRODUCTION DE PROXIMITÉ. D'ABORD, LES RÉSULTATS DU SCIENTIFIQUE SONT TRÈS CRITIQUES, MAIS SURTOUT, IL INVITE PLUS QUE JAMAIS À RÉFLÉCHIR AUX AMÉLIORATIONS LOGISTIQUES POSSIBLES AU NIVEAU LOCAL COMME =



Jean Leveulle
2014

Lifestyles

- Proximity

Policies

- Ecological transition
- Cities & Territories

Theories

- Art & Science
-

Other publications



Did Covid cause public transport to grind to a halt?

Annelise Avril, David Henny



Demobility. Back to the roots

Bruno Marzloff



Time, leisure and mobility

Benjamin Pradel