

L'autosuffisance alimentaire des villes : utopie ou réalité ?

Thomas Binet et Amélie Colle

Respectivement Directeur et Chargée d'études à Vertigo Lab

Circuits courts, agriculture urbaine, AMAP¹, Ruche qui dit oui, locavorisme² : le manger local connaît un engouement grandissant, atteignant désormais les collectivités françaises à l'image de la ville d'Albi qui s'est fixé l'ambitieux objectif d'atteindre l'autosuffisance alimentaire à l'horizon 2020. Cette relocalisation de notre consommation alimentaire est-elle la solution à des enjeux environnementaux plus globaux ? Est-elle vraiment réalisable ? Comment réussir à consommer des produits 100% locaux quand ce que nous mangeons aujourd'hui parcourt des milliers de kilomètres avant d'arriver dans nos assiettes ?³

Les Français deviennent locavores. **Plus de 40% de la population française achète fréquemment des produits locaux⁴**, une dynamique qui fait de plus en plus d'émules. AMAP et Ruches ne cessent de se multiplier sur le territoire. En 2015, La Ruche qui dit oui a ainsi fourni 135.000 particuliers en produits locaux⁵. A leur tour, les collectivités se sont saisies du sujet et nombre d'entre elles soutiennent l'agriculture de proximité et les circuits courts. Certaines vont même jusqu'à se fixer un objectif des plus ambitieux : atteindre l'autosuffisance alimentaire.

L'autosuffisance alimentaire : le nouvel eldorado

L'autosuffisance alimentaire est la capacité d'un territoire à répondre aux besoins alimentaires de sa population par ses propres ressources et sa propre production. Bien plus ambitieuse qu'un simple soutien aux circuits courts et à l'agriculture locale, une politique visant l'autosuffisance alimentaire suppose un engagement important de l'ensemble des acteurs du territoire, des producteurs aux consommateurs. Les villes d'Albi et de Rennes se sont lancées dans cette aventure.

L'autosuffisance alimentaire à Albi

La ville d'Albi s'est fixé l'objectif à horizon 2020 de permettre à l'ensemble de sa population de se nourrir de denrées produites dans un rayon de 60km⁶.

Ce projet a trois finalités : réduire l'impact carbone lié au transport de marchandises, sécuriser les approvisionnements en cas de crise alimentaire, et s'assurer d'une meilleure qualité des produits consommés.

Pour mettre en œuvre cette politique ambitieuse, la ville d'Albi a déjà préempté 73 hectares de friches afin de les proposer à la location aux agriculteurs à hauteur de 70€ par an et par hectare. En échange, les

¹ Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne, www.reseau-amap.org/.

² Le locavorisme est un mouvement prônant la consommation d'aliments produits localement, dans un rayon allant jusqu'à 250km.

³ Ce Décryptage se concentre sur la question des impacts environnementaux de la relocalisation de la production alimentaire dans le contexte français. Il n'aborde pas les impacts socio-économiques ni les questions de politiques publiques. Ces sujets pourront faire l'objet de publications ultérieures.

⁴ Voir le lien suivant :

http://www.ipsos.fr/sites/default/files/attachments/les_francais_et_le_consommer_local_12_fevrier_2014.pdf

⁵ Voir le lien suivant : <https://reporterre.net/La-Ruche-qui-dit-oui-uberise-t-elle-le-systeme-Amap>

⁶ Voir le lien suivant : <http://www.mairie-albi.fr/lautosuffisance-alimentaire-%C3%A0-albi>

exploitants s'engagent à pratiquer une agriculture biologique et à vendre leur production dans un rayon de 20km. Au bout de quatre mois, 8 hectares avaient déjà été cédés et 7 emplois avaient été créés.

Présentée comme une solution à des enjeux économiques, sociaux et environnementaux, la relocalisation de la consommation alimentaire soulève de nombreuses questions, notamment sur le plan environnemental.

Est-ce que produits locaux riment vraiment avec écolo ?

Souvent assimilé à un mode de consommation plus écologique, le manger local est-il réellement plus vertueux pour l'environnement ? Quels sont les bénéfices environnementaux d'une relocalisation de la consommation alimentaire ?

Pour y répondre, il convient de s'intéresser aux étapes de production et de distribution. Contrairement aux idées reçues, **une majorité des impacts environnementaux de la chaîne alimentaire sont constatés dans la phase amont, de production agricole, plutôt que dans la phase de transport**. Aussi, 57 % des gaz à effet de serre (GES) sont émis lors de la phase de production et seulement 17 % au moment du transport⁷. Une grande partie des impacts environnementaux dépendent alors du mode de production. Par exemple, une tomate cultivée sous serre en hiver a un impact en termes d'émissions de GES plus élevé qu'une tomate cultivée en plein champ qui ne nécessite pas d'énergie pour chauffer la serre. C'est ainsi que des tomates produites et consommées dans la région de Londres ont un « coût carbone » bien plus élevé que celles produites en Espagne et transportées jusqu'à Londres^{8,9}.

Par ailleurs, **une distance plus courte ne signifie pas forcément une moindre émission de CO₂ à la tonne par kilomètre**. Un petit utilitaire peu rempli et revenant à vide émet plus de CO₂ par tonne par kilomètre qu'un cargo transportant de grandes quantités sur de grandes distances et de manière optimisée⁵, créant ainsi une économie d'échelle. L'enjeu pour l'agriculture de proximité réside alors dans l'optimisation logistique, avec une gestion maximisée des taux de remplissage et la réduction des déchets de conditionnement (en général les produits issus des circuits courts sont peu ou pas emballés).

Toutefois, l'évaluation des impacts environnementaux ne se résume pas à la seule consommation énergétique ou aux émissions de GES. Il est important de tenir compte de critères de durabilité territoriale plus globaux tels que la préservation des terres agricoles, de la biodiversité, des ressources en eau et des paysages. Face à l'artificialisation croissante des terres agricoles, **la relocalisation de la production alimentaire à proximité du lieu de consommation (généralement les villes) permet de limiter l'étalement urbain et participe à la préservation des terres agricoles françaises qui perdent plusieurs milliers d'hectares chaque année**. Entre 2006 et 2014, ce sont plus de 40.000 hectares de terres agricoles qui ont été artificialisées¹⁰, soit plus de deux fois la superficie du département des Hauts-de-Seine. Après l'artificialisation des sols, l'hyperspécialisation des territoires constitue une menace importante pour la biodiversité, car elle modifie les paysages et écosystèmes. **En induisant une diversification de la production, la demande d'aliments locaux permet de lutter contre ce phénomène**.

Néanmoins, **il ne faut pas tomber dans le piège du tout local en cherchant à tout prix à tout produire sur place**. La production agricole doit en effet être adaptée aux conditions climatiques, au type de sol, à la

⁷ Voir le lien suivant : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/LPS158.pdf>

⁸ Department for Environment, Food and Rural Affairs): "Comparative life-cycle assessment of food commodities procured for UK consumption through a diversity of supply chains", London, 2008.

⁹ Cette analyse porte uniquement sur le « coût carbone » et ne prend pas en compte d'autres critères environnementaux majeurs tels que la consommation en eau, problématique importante pour un pays comme l'Espagne mais qui l'est moins pour l'Angleterre. Comme souligné par la suite, il ne faut pas s'arrêter au seul bilan de GES, mais tenir compte de l'ensemble des impacts environnementaux.

¹⁰ Voir le lien suivant : <http://agreste.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/primeur326.pdf>

topographie, etc. La spécialisation agricole a du bon lorsqu'elle est réfléchie et permet d'économiser des ressources, notamment en eau. Dans un contexte de changement climatique annonçant des climats plus secs et des pressions accrues sur cette ressource, il est plus responsable de privilégier des cultures économes nécessitant peu d'irrigation plutôt que de chercher à assurer la production de l'ensemble des produits consommés par la population.

En relocalisant les impacts, la commercialisation de produits locaux induit des bénéfices environnementaux car la production est alors soumise à la réglementation locale, souvent plus exigeante en France et en Europe. De plus, **l'agriculture de proximité a davantage tendance à appliquer des pratiques durables** (recours moindre en intrants, respect de la saisonnalité des produits, etc.) ayant un impact positif sur l'environnement. Selon une étude réalisée en Bretagne, 26 à 41% des producteurs déclarent que la commercialisation en circuits courts a une influence positive sur leurs pratiques environnementales¹¹.

Enfin, la création d'une ceinture verte autour des villes ou l'aménagement de zones d'agriculture en milieu urbain pratiquant une agriculture responsable offrent de nombreux autres services que nous ne détaillerons pas ici : amélioration du cadre de vie, maintien de la biodiversité, lutte contre les îlots de chaleur, etc.

Pour afficher un meilleur bilan environnemental, la relocalisation de la consommation alimentaire doit se faire de manière réfléchie, optimisée et durable.

Autosuffisance alimentaire : un objectif atteignable ?

La quête de l'autosuffisance alimentaire est-elle réalisable ? Souhaitable ?

La question de l'atteinte d'une autosuffisance alimentaire suscite de nombreux débats et divise les agronomes. Ces derniers semblent néanmoins s'accorder sur le fait qu'une ville ne peut y parvenir à elle seule. Pour assurer leur autosuffisance, il faudrait nécessairement ouvrir le périmètre géographique à la périphérie rurale de la ville concernée, à l'image de la ville d'Albi qui considère un rayon de 60km depuis son centre-ville. Nous avons voulu vérifier cette affirmation. N'existe-il pas des villes en France capables d'être autosuffisantes ?

Un Français a besoin en moyenne de 0,18 hectare de culture et 0,12 hectare de prairie permanente pour se nourrir selon les estimations de l'Inra et du Cirad¹². A l'échelle de la France, la surface agricole utile (SAU) couvre ces besoins aisément, toutefois, toutes les régions ne sont pas dotées des mêmes capacités agricoles et ne présentent pas les mêmes contraintes démographiques. Pour l'Île-de-France, plus de 3 millions d'hectares de terres agricoles seraient nécessaires pour nourrir les 12 millions de franciliens, soit plus de 5 fois la surface agricole utile actuelle¹³. A l'échelle des municipalités cette fois, nous avons calculé que sur l'ensemble des villes¹⁴ en France, **335 communes disposeraient du foncier agricole nécessaire pour être autosuffisantes**¹⁵. Le potentiel reste certes limité avec 6,4% des villes françaises, mais on note tout de même parmi elles une ville telle que Arles.

Il faut néanmoins garder à l'esprit que ces chiffres restent des estimations basées sur des hypothèses, qui ne traduisent pas la diversité des productions nécessaires pour satisfaire le régime alimentaire actuel des Français. En effet, ces derniers ne se nourrissent pas exclusivement de pommes et carottes et notre modèle alimentaire repose grandement sur les importations. A l'échelle de la Gironde, pour le secteur agricole (hors

¹¹ CIVAM Bretagne. Performance environnementale des circuits courts. Septembre 2013.

¹² Voir le lien suivant : www.iufn.org/wp-content/uploads/2013/05/Nourrir_nos_villes1.pdf

¹³ Données INSEE, et Agreste pour l'année 2014. Voir le lien suivant : http://driaaf.ile-de-france.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/2103_Memento_2014_version_pour_imprimeur_17_11_14_ANNIE_cle06c1f1_cle064d3e.pdf

¹⁴ Nous avons considéré comme villes les communes de plus de 2.000 habitants (définition INSEE).

¹⁵ Estimations Vertigo Lab à partir de données Inra, Cirad et Agreste 2010.

industries agroalimentaires), **le taux d'importation est ainsi de 61% et le taux d'exportation de 78%**¹⁶. Pour comparaison, le taux moyen d'importation de l'économie girondine est de 79%, plaçant le secteur agricole en relative bonne position, malgré l'incapacité du territoire à subvenir à l'ensemble des besoins du secteur. Pour autant, ces taux ne signifient pas qu'il faille tout relocaliser. Ils traduisent **plutôt l'existence d'un gisement pour le manger local**, la possibilité d'une gouvernance alimentaire locale. C'est alors un choix politique qu'il convient de faire, un équilibre à trouver entre importations et exportations. Pour guider ce choix, une approche par bilan de flux de matière peut s'avérer judicieuse. En mettant en évidence les flux entrants et sortants, ainsi que les déséquilibres potentiels, cette approche permet d'aborder de manière concrète la problématique de l'agriculture de proximité. Il faut alors s'intéresser au cas par cas : parmi les produits que j'importe, lesquels pourrai-je produire sur place ?

L'autosuffisance alimentaire à Rennes

A l'échelle de la ville de Rennes, deux études prospectives ont permis d'évaluer les transformations nécessaires pour faire de ses habitants des locavores. De nombreuses réorientations de l'utilisation des terres seraient alors nécessaires : 50% des parcs et jardins privés devraient accueillir du maraîchage, de même que 40% des jardins publics et 30% des squares ; une ceinture agricole de 6,3km de large devrait être installée autour de la métropole ; 30% des forêts devraient être consacrées à la production de fruits à coques ; etc. En outre, ce sont les habitudes alimentaires de la population qui sont également à revoir pour atteindre l'objectif d'autosuffisance alimentaire : diviser par 2,5 la consommation en viande et poisson et multiplier par 3 celle en légumes^{17,18}.

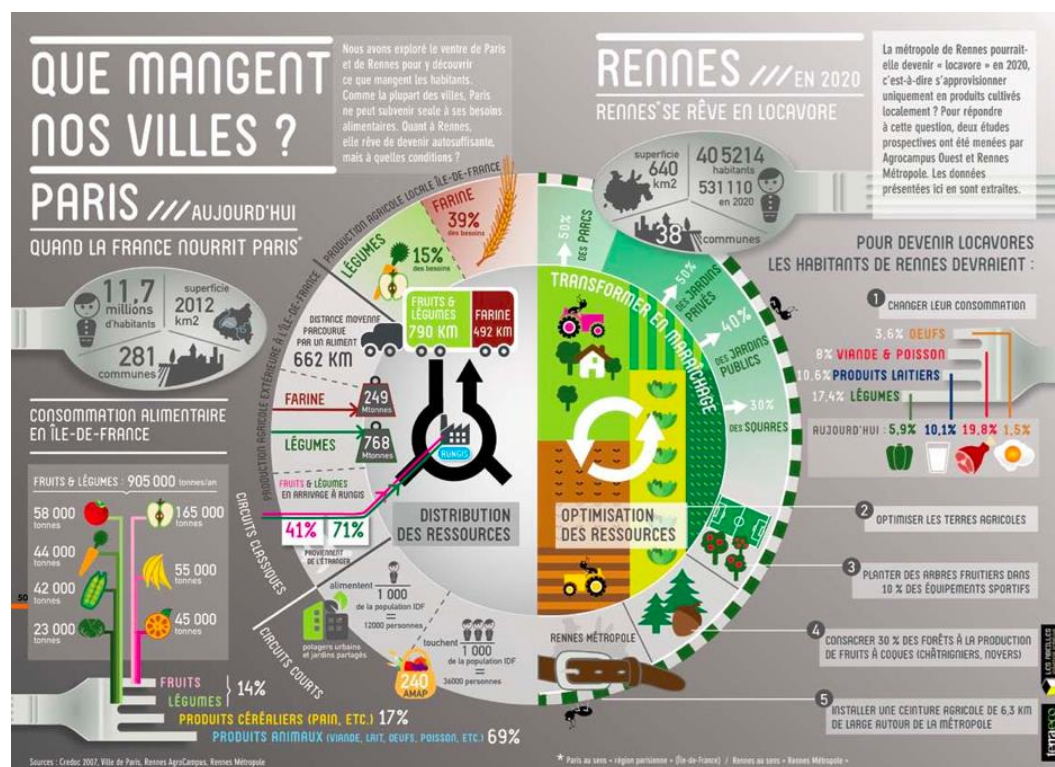


Figure 1 : Credoc 2007, Ville de Paris, Rennes AgroCampus, Rennes Métropole

Ainsi, même pour une ville telle que Rennes qui bénéficie d'atouts agronomiques importants (climat doux, terres fertiles), on constate l'ampleur des mesures à prendre pour atteindre l'autosuffisance alimentaire. Il faut optimiser l'ensemble de la chaîne alimentaire, de la production à la distribution en portant une attention

¹⁶ Estimations Vertigo Lab.

¹⁷ Voir le lien suivant : <http://encyclopedie-dd.org/encyclopedie/terre/5-2-les-differents-secteurs/rennes-ville-vivriere.html>

¹⁸ Voir le lien suivant : www.imagiter.fr/2016/10/lorsque-des-villes-organisent-l-autosuffisance-alimentaire.html

particulière aux outils de transformation (abattoir, laiterie, légumerie). Ces changements profonds et de grande ampleur ne sont pas aisés à mettre en œuvre et nécessitent une implication très importante des citoyens qui n'est pas forcément acquise (Combien de foyers accepteront de céder 50% de leur jardin pour du maraîchage ? Quel impact environnemental de la destruction de forêts pour la production agricole ?).

C'est ainsi tout un système alimentaire territorial durable qui doit être défini et inscrit dans les démarches de gouvernance (Agenda 21, Plan Climat Air Energie Territorial, Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte) et dans les compétences d'aménagement (SCoT, PLU-i). Il faut articuler des projets alimentaires territoriaux cohérents, en repensant les métropoles et les agglomérations, et en cherchant à reconnecter les zones urbaines et les territoires ruraux. Ces connexions peuvent être aussi un moteur de dynamique rurale sur des territoires en déprise. Le développement d'une agriculture de proximité permet en outre de consolider et de construire des tissus sociaux qui induisent un développement économique et social des territoires dont nous n'aborderons pas les bénéfices ici.

Enfin, **les villes qui se sont lancées le défi de l'autosuffisance alimentaire l'affirment elles-mêmes, c'est davantage une démarche de sensibilisation, de changement des mentalités et de soutien aux circuits courts qu'un objectif d'autonomie alimentaire réel qui est visé.** L'idée n'est pas de produire l'intégralité des produits alimentaires consommés sur le territoire mais plutôt de rechercher une production en termes de quantité de denrées mises sur le marché correspondant aux besoins. Ainsi, à Albi, la Mairie ne compte pas interdire les produits venant de l'extérieur mais cherche plus simplement à sécuriser les approvisionnements en cas de crise alimentaire. Les villes ont tout intérêt à conserver une diversité de leurs sources d'approvisionnement alimentaire pour des raisons stratégiques et de sécurité alimentaire (l'Ile-de-France par exemple ne peut subvenir à ses besoins seule, et la ville de Bordeaux n'a dit-on qu'un « jour de sécurité alimentaire »), ainsi que pour des raisons environnementales (les produits locaux n'ont pas systématiquement de moindres impacts environnementaux comme nous l'avons vu précédemment).

L'autosuffisance alimentaire ne doit pas être un objectif en soi mais plutôt le moteur d'une dynamique de relocalisation alimentaire intelligente, qui cherche à économiser les terres tout en optimisant la production en fonction du type de sol, du climat et en minimisant les impacts environnementaux tout au long de la chaîne d'approvisionnement alimentaire, car c'est bien là que se situe le potentiel de relocalisation agricole et de développement des circuits courts.

L'autosuffisance alimentaire doit alors rester une utopie, ouvrant la voie à une prise de conscience de l'impact de notre consommation sur l'environnement, et encourageant un mode de production agricole plus durable. Loin des villages fortifiés du Moyen-Âge amassant des réserves en cas de siège, l'objectif d'autosuffisance alimentaire moderne doit rester un prétexte à la créativité des territoires, à la reconnexion des villes et des campagnes, et à la multifonctionnalité des espaces périurbains.