

Isabelle VAN DE WALLE

## Le difficile pari des « courses durables » hors des centres-villes

La notion de « courses durables » rassemble les pratiques d'approvisionnement ayant un impact réduit sur l'environnement, en termes de pollution et d'émission de gaz à effet de serre (GES), tout en favorisant le respect des intérêts économiques et sociaux des individus et des territoires producteurs de denrées alimentaires.

Avec un financement du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, le CRÉDOC a réalisé une recherche sur les pratiques d'approvisionnement alimentaire des ménages périurbains. Ces ménages développent-ils des pratiques d'approvisionnement alimentaire peu dépendantes de la voiture individuelle? Quelles sont les conditions d'adoption de « pratiques vertueuses » et les obstacles à leur diffusion?

Une enquête de terrain auprès de ménages périurbains d'une agglomération de taille moyenne, a permis d'identifier une série de pratiques potentiellement vertueuses: chaînage des courses avec d'autres déplacements, regroupement spatial et/ou temporel des achats, fréquentation de l'offre de proximité, recours à des modes de déplacement doux, mais aussi achat à distance, achat direct auprès des producteurs et autoproduction. Les préoccupations écologistes jouent. Toutefois, l'adoption de ces pratiques est tout autant liée à d'autres objectifs ou contraintes: la gestion du budget familial, si ce n'est les difficultés financières, l'impératif de gagner du temps, le souhait d'avoir un meilleur contrôle sur la qualité des denrées alimentaires.

### > Agir sur la mobilité du consommateur et sur celle des produits alimentaires

L'enquête nationale transports de 2008 souligne la prédominance de la voiture individuelle dans les déplacements liés aux courses. L'usage de la voiture est un peu moins fréquent que pour les déplacements liés au travail. Mais tout au plus un tiers des déplacements liés aux courses, alimentaires et non alimentaires confondus, est réalisé avec des modes doux: marche à pied (25%), transports en commun (4%) ou vélo (2%).

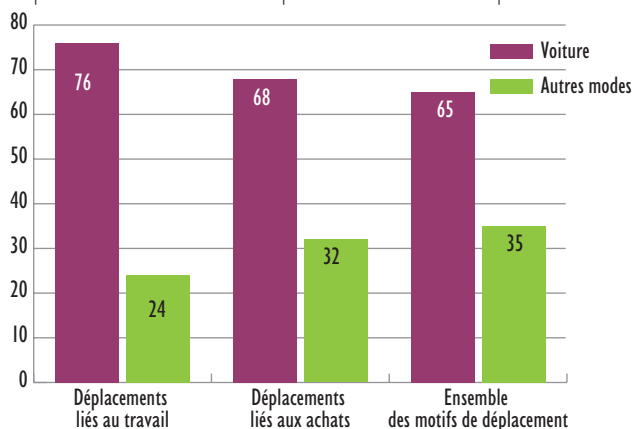
Plusieurs possibilités s'offrent au consommateur qui souhaite limiter l'importance des déplacements automobiles liés à ses courses alimentaires. Il peut:

- réduire le nombre de ses déplacements automobiles, en chaînant ses courses avec d'autres déplacements ou en regroupant ses achats dans le temps ou dans l'espace;
- minorer l'étendue de ses déplacements, en fréquentant l'offre commerciale à proximité de son domicile;
- recourir, pour ses courses, à des modes de déplacement doux: transports en commun, marche à pied, vélo ou covoiturage.

L'approvisionnement alimentaire prend le plus souvent la forme d'un déplacement du consommateur vers des commerces. Mais d'autres formes d'approvisionnement, potentiellement « vertueuses » en termes de durabilité, existent:

#### 68 % DES DÉPLACEMENTS LIÉS AUX ACHATS SONT RÉALISÉS EN VOITURE

Répartition des modes de transport selon le motif de déplacement



Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008.

Champ : Déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus de 6 ans ou plus.

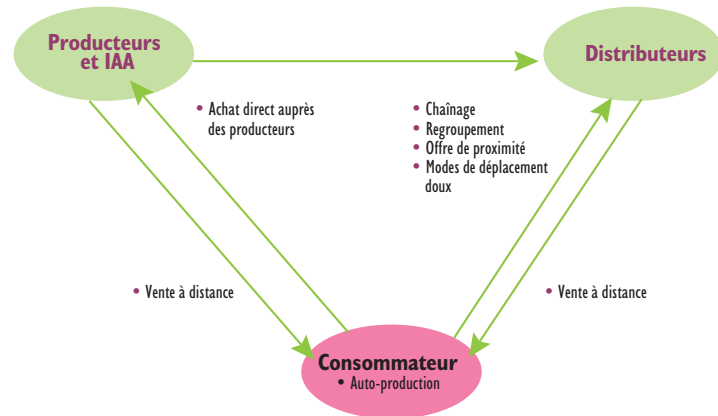
- la vente à distance exempte le consommateur du déplacement en magasin;
- l'achat direct auprès du producteur supprime l'étape de la distribution et réduit le transport des produits alimentaires;
- l'autoproduction permet enfin de devenir soi-même producteur de denrées alimentaires: ni le consommateur ni le produit alimentaire ne font l'objet de déplacements.

### > L'abandon de la voiture est rare hors des centres-villes

L'enquête réalisée par le CRÉDOC montre que les ménages développent peu de solutions alternatives à la voiture individuelle pour faire leurs courses alimentaires: ils sous-estiment le coût temporel, financier et environnemental de la mobilité automobile.

Une première manière de réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture pour son approvisionnement alimentaire est de profiter d'un déplacement, ayant à l'origine un autre motif – le travail, les activités des enfants, les loisirs, les soins médicaux, la sociabilité... L'observation révèle que les possibilités de chaînage des courses avec d'autres déplacements sont étroitement liées aux modes de vie, et, plus précisément, à la localisation de la résidence, à la position dans le cycle de vie et aux conditions de travail. Béatrice travaille en périphérie de la ville centre, mais habite à 20 kilomètres. Elle évite un déplacement supplémentaire et gagne du temps lorsqu'à la sortie du laboratoire qui l'emploie, elle rejoint un hypermarché sur la route de son domicile. Mais elle ne peut pas pratiquer un tel chaînage les semaines où elle finit à 21 heures 30. Enfin, le chaînage des courses avec un autre déplacement, très fréquent pour l'achat de pain, est peu aisé pour les produits fragiles – fruits, viande, produits congelés – qui ne peuvent être stockés longtemps dans la voiture.

Pour éviter de trop fréquents déplacements, certains ménages optent pour le regroupement de leurs courses alimentaires en un seul lieu ou en un seul moment de la semaine, de la quinzaine ou même du mois. Un tel



Les courses en magasin	L'approvisionnement sans déplacement en magasin
<ul style="list-style-type: none"> <li>Chaîner ses déplacements</li> <li>Regrouper ses achats</li> <li>Recourir à l'offre de proximité</li> <li>Utiliser des modes de déplacement « doux »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recourir à la vente à distance</li> <li>Acheter directement auprès des producteurs</li> <li>Autoproduire ses denrées alimentaires</li> </ul>

Source: CRÉDOC 2011.

regroupement nécessite la fréquentation des grandes surfaces, mais également un recours important aux conserves ou aux produits congelés. Il est privilégié par les ménages confrontés à des contraintes temporelles fortes qui disposent d'espaces de stockage (rangements, congélateur), et montrent peu de goût pour les courses, si ce n'est pour la cuisine.

Le recours à l'offre commerciale de proximité proche de l'habitat est développé pour les courses de dépannage et par les consommateurs peu mobiles, notamment les personnes âgées ou celles ne possédant pas de voiture. Mais ces ménages sont alors dépendants de l'équipement commercial du territoire périurbain où ils habitent.

Les périurbains rencontrés par le CRÉDOC qui font leurs courses à pied, en bus, à vélo, ou ont recours aux solidarités familiales, de voisinage, ou encore à l'offre marchande des services à domicile, y sont le plus souvent contraints: ils n'ont pas le permis de conduire, ne sont pas propriétaires d'une voiture, connaissent des difficultés financières, sont âgés, invalides... L'existence d'une offre commerciale importante et diversifiée à proximité du domicile, mais également d'une offre publique de déplacements doux (transports en commun, pistes cyclables) facilite toutefois de telles solutions alternatives.

### > Des possibilités d'achat à distance, auprès des producteurs et d'autoproduction

Pour éviter de se déplacer, certains ménages ont recours à la vente à distance. À l'heure d'Internet, la vente à distance est de plus en plus associée au e-commerce. L'offre en ligne connaît un développement manifeste, mais reste limitée dans le secteur alimentaire. Surtout, elle est encore cantonnée aux centres-villes. Les ménages périurbains ne peuvent y avoir recours: leur commune de résidence n'est pas desservie par les livraisons des grands distributeurs. Ils peuvent opter pour la solution du *drive*: celle-ci leur permet de gagner du temps, mais non d'éviter un déplacement. L'enquête révèle par contre que certains périurbains bénéficient de tournées de commerçants se perpétuant sous une forme résiduelle. Surtout, nombre de ménages sont

#### LES PÉRIURBAINS

Selon l'INSEE, les espaces périurbains sont composés des communes sous influence urbaine du fait des déplacements domicile-travail. Les périurbains sont définis comme les habitants des couronnes périurbaines, soit des communes dont au moins 40% de la population ayant un emploi travaillent dans le pôle urbain ou dans des communes attirées par celui-ci. (Cf. INSEE, zonage en aires urbaines et aires d'emploi).

clients de grandes entreprises spécialisées dans la livraison à domicile de produits surgelés.

Les mobilités liées à l'approvisionnement alimentaire incluent le transport des denrées, du lieu de production au lieu de consommation. Pour une frange des consommateurs, le lieu de production est devenu un critère d'achat ou, à l'inverse, de boycott des produits alimentaires, en raison à la fois du coût écologique lié au transport, notamment en avion, de la volonté de soutenir «l'agriculture locale» ou de contrôler la qualité

ou les conditions de production, environnementales, mais aussi sociales, des denrées. L'achat de «produits locaux» peut se faire dans la grande distribution, dans des petits commerces spécialisés ou directement auprès des producteurs, sur les marchés ou dans le cadre de la «vente à la ferme», sans oublier les «paniers» proposés par les Associations pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne (AMAP).

Le jardin reste dans les représentations, et le plus souvent dans la pratique, associé au périurbain. Outre la culture

des vergers et potagers, l'élevage, si ce n'est la chasse, la cueillette et la pêche peuvent être intégrées dans l'autoproduction. Jouant un rôle compensateur pour les ménages les moins aisés, l'autoproduction répond aussi au plaisir de cultiver ses propres légumes ou encore au souci de consommer des produits sûrs.

L'adoption de pratiques d'achat à distance, d'achat direct auprès des producteurs et d'autoproduction est facilitée par un contexte favorable, du point de vue de l'offre (possibilité d'avoir recours à l'achat à distance ou à la vente directe auprès des producteurs), de l'habitat (capacité de stockage, existence d'un jardin), du temps disponible, si ce n'est de la transmission des savoir-faire liés à l'autoproduction. Elle n'est qu'en partie soutenue par des préoccupations liées à la santé ainsi qu'à l'environnement, et plus largement au développement durable.

### > Un effet sur l'environnement souvent involontaire

L'adoption de pratiques d'approvisionnement durables est rarement revendiquée comme telle. La recherche engagée par le CRÉDOC confirme la diffusion d'un discours «environnemental» ou «éthique» qui justifie notamment l'achat de produits issus de l'agriculture biologique et/ou «locale». Mais elle montre que les ménages raisonnent peu leurs modes d'approvisionnement – et surtout les déplacements qui y sont liés – au prisme du développement durable.

### L'AUTOPRODUCTION EN FRANCE

L'enquête Budget des ménages (INSEE) de 2006 indique que la part de l'autoconsommation, élevée chez les agriculteurs (19% du budget alimentaire), n'est pas négligeable chez les retraités (6%), les ouvriers (3%) et même les cadres (1%). Elle montre également que «valorisée aux coûts du marché, l'autoconsommation est importante principalement pour les légumes et pour les fruits. Les légumes autoconsommés représentent 23% de la dépense par personne en légumes consommés à domicile, et les fruits consommés 12% de la consommation de fruits». (Cf. «La consommation alimentaire: des inégalités persistantes mais qui se réduisent», France Caillavet, Cédric Lecogne, Véronique Michèle, *Cinquante ans de consommation en France*, pp. 49-62. INSEE 2009.)

#### LES ÉLÉMENTS JOUANT SUR LES PRATIQUES «VERTUEUSES»

Défavorables	Favorables
<b>Chaîner ses achats avec d'autres déplacements</b>	
Résidence à proximité d'une offre commerciale	Résidence excentrée par rapport à l'offre commerciale
Travail en horaires atypiques ou pénibilité des conditions de travail	Activité professionnelle hors du domicile
Produits frais, produits surgelés	Pain
Grande distribution	Petits commerces spécialisés, dont boulangeries
<b>Regrouper ses achats</b>	
Contraintes temporelles faibles	Contraintes temporelles fortes, notamment liées à l'activité professionnelle
Recherche constante des meilleurs prix et/ou des meilleurs produits	Espaces de rangement importants dont congélateur
Association des courses et de la cuisine à un plaisir	Association des courses et de la cuisine à une corvée
<b>Recourir à l'offre de proximité</b>	
Résidence excentrée par rapport à une offre commerciale diversifiée	Résidence à proximité d'une offre commerciale importante et diversifiée
Les « grandes courses »	Courses de dépannage Personnes peu mobiles
<b>Recourir aux modes de déplacement doux</b>	
Résidence excentrée par rapport à une offre commerciale diversifiée	Résidence à proximité d'une offre commerciale importante et diversifiée
L'hiver, la pluie	L'été, le beau temps
Les « grandes courses »	Les « petites courses », fréquentation des commerces de proximité
Contraintes temporelles fortes	Existence d'une offre de transports en commun « pertinente » Précarité sociale, absence de permis de conduire, handicap, grand âge Pratique sportive (marche à pied, vélo) Aspirations écologiques
<b>Acheter à distance</b>	
Faiblesses de l'offre à distance : prix élevés, faible flexibilité des horaires de commande et de livraison, impossibilité d'accéder à l'offre en ligne des grands distributeurs hors des centres villes... Présence limitée au domicile, en lien notamment avec l'activité professionnelle	Produits surgelés
<b>Acheter directement auprès des producteurs</b>	
Contraintes temporelles fortes	Contraintes temporelles limitées Mise en avant de la qualité comme critère d'achat
Association des courses et de la cuisine à une corvée	Association des courses et de la cuisine à un plaisir Aspirations écologiques et/ou citoyennes
<b>Autoproduire ses aliments</b>	
	Présence d'un jardin
Contraintes temporelles fortes	Contraintes temporelles limitées Problèmes de santé Aspirations écologiques Problèmes de santé Aspirations écologiques

Source: CRÉDOC 2011.

L'adoption de pratiques vertueuses est souvent liée à d'autres objectifs et/ou contraintes: les ménages cherchent à limiter les dépenses consacrées à l'alimentation, à gagner du temps, à contrôler la qualité des denrées alimentaires, pour des raisons de santé ou de goût.

Les préoccupations écologistes progressent et une part certainement croissante des ménages souhaiterait mettre en cohérence ces préoccupations avec ses pratiques quotidiennes. Toutefois, compte tenu de la diversité des injonctions auxquelles ils sont soumis, à la fois nutritionnelles, budgétaires, environnementales, sociales et politiques, les consommateurs, sans renoncer forcément à leurs valeurs et leurs idéaux, sont obligés d'opérer des choix pragmatiques intégrant leurs contraintes quotidiennes. Ils sont à la fois des agents économiques susceptibles de favoriser leur propre intérêt à court terme et des citoyens pouvant agir de manière désintéressée. Cette combinaison explique la cohabitation de pratiques individualistes, valorisant la recherche du plus bas prix ou du plaisir personnel, avec des pratiques, ou des aspirations citoyennes, ayant trait à la préservation de l'environnement et, plus largement, au développement durable.

Plus ou moins sciemment, les consommateurs se réservent la possibilité de mettre en place des « accommodements raisonnables ». Ne pouvant avoir en tous points un comportement vertueux, ils « compensent » leurs pratiques les moins recommandables par des pratiques plus vertueuses. Ainsi, Camille souligne qu'il lui paraît impossible de s'astreindre à faire ses courses en vélo ou à pied,

mais qu'elle utilise des couches lavables pour sa dernière fille. Une seconde solution pour les consommateurs est de se fixer des limites: Arthur se donne ainsi le « droit » d'acheter des tomates hors saison et donc importées, mais à la condition qu'elles ne soient pas produites hors d'Europe afin de limiter les dépenses énergétiques liées à leur transport.

### > Quelle durabilité?

L'analyse de l'impact environnemental des pratiques d'approvisionnement doit intégrer l'ensemble des activités générées par l'alimentation: l'approvisionnement strictement dit, soit les courses, mais également la production et la distribution des aliments, leur stockage, leur préparation culinaire ainsi que le traitement de leurs déchets. Le caractère vertueux de la dernière course de Joseph, parti en vélo au supermarché situé à 5 kilomètres, est ainsi tempéré par le fait qu'il y a acheté des fruits exotiques, produits dans un département d'outre-mer et transportés en avion sur plus de 10 000 kilomètres. De même, l'approvisionnement d'Olga en produits bios distribués en vrac lui permet de produire moins de déchets, mais le calcul devrait intégrer le coût environnemental de son déplacement bimensuel de 42 kilomètres aller-retour au magasin coopératif qui les distribue. Outre les impacts environnementaux, il serait nécessaire de prendre en compte les effets sociaux et économiques des pratiques d'approvisionnement pour respecter la triple dimension du développement durable. Lorsque Marthe regroupe ses courses à l'extrême

grâce à la fréquentation mensuelle d'un supermarché, il conviendrait d'apprécier la consommation énergétique liée à la préparation industrielle des plats surgelés qu'elle privilégie, au recyclage de leurs déchets, à la consommation électrique de ses deux congélateurs. Mais il faudrait également, dans l'idéal, évaluer les conséquences à terme sur sa santé d'une faible consommation de légumes et fruits frais, ainsi que le faible apport de son mode de consommation pour l'agriculture locale et, plus largement, de son territoire de vie. Véritable casse-tête pour les consommateurs qui souhaiteraient se lancer dans de tels calculs. ■

### PRÉSENTATION DE LA RECHERCHE

Les données présentées ici sont issues d'une recherche financée par le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, dans le cadre du programme de recherche « Mobilités et périurbain à l'impératif de la ville durable, ménager les territoires de vie des périurbains » du Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA). Pour étudier les mobilités liées aux pratiques d'approvisionnement alimentaire des périurbains, le CRÉDOC a réalisé une enquête de terrain en 2011 dans trois territoires contrastés de l'aire urbaine de Caen :

- un territoire situé en périphérie de l'agglomération;
- un territoire situé dans le périurbain éloigné autour d'un pôle commercial secondaire;
- un territoire lui aussi éloigné du pôle urbain, proche de trois petits pôles commerciaux.

L'enquête combine 32 entretiens individuels approfondis et 3 entretiens collectifs auprès d'un échantillon diversifié de ménages périurbains. Une analyse de l'offre commerciale s'y ajoute sur la base d'entretiens auprès de commerçants et de producteurs, et d'observations.

## Pour en savoir plus

### Cette note de synthèse est tirée d'un rapport d'analyse:

- > *Faire ses courses durablement. Les mobilités liées aux pratiques d'approvisionnement alimentaires des périurbains à l'impératif de la ville durable. Une étude de cas dans l'aire périurbaine caennaise*, Isabelle Van de Walle, Xavier Mordet, Rapport du CRÉDOC, n° 287, 2011. Disponible sur [www.credoc.fr](http://www.credoc.fr)

### Voir aussi

- > *Commerce et mobilités*, Yves Boquet, René-Paul Desse (sous la direction de), Éditions Universitaires de Dijon, 2010,
- > *Faire ses courses*, Martyne Perrot, Stock, 2009.
- > *Commerce et mobilité. L'activité commerciale face aux nouvelles politiques publiques de déplacements urbains*, Isabelle Van de Walle, Léonor Rivoire, Cahiers de recherche du CRÉDOC, n° 216, 2005.