



# LIVRE VERT DEVELOPPEMENT DURABLE

***PROPOSITIONS POUR UNE PRATIQUE CONCRETE DE  
L'ECO-EFFICIENCE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE SUR  
LES SITES AIRBUS DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAIN***

**Auteurs : Réseau Développement Durable - CFE-CGC AIRBUS**

Edition 1 – septembre 2009

## TABLE DES MATIERES (1/2)

1 - INTRODUCTION.....	5
2 - OBJET DU LIVRE VERT .....	5
2.1 CONTEXTE .....	5
2.1.1 EADS/AIRBUS VISION 2020 .....	5
2.1.2 EVOLUTION DE NOTRE SOCIETE .....	5
2.1.2.1 Constats, prise de conscience, enjeux .....	5
2.1.2.2 Réflexions sociétales .....	6
2.1.2.3 Agir pour préserver l'avenir.....	7
2.2 RESEAU DEVELOPPEMENT DURABLE (DD) A LA CFE-CGC.....	9
2.3 OBJECTIFS DU LIVRE VERT .....	10
3 - REFLEXIONS, QUESTIONS ET PROPOSITIONS.....	11
3.1 LE TRANSPORT DES SALARIES .....	11
3.1.1 Etat des lieux.....	11
3.1.2 Propositions et axes de réflexion .....	12
B-1 Organisation, budget et pilotage du Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE).....	13
B-2 Actions à court/moyen terme, tenant compte des infrastructures externes actuelles .....	15
B-3 Action à moyen/long terme, avec parfois une évolution "significative" des infrastructures internes ou externes à Airbus .....	19
3.1.3 Conclusion .....	22
3.2 LA RESTAURATION ET LA SANTE .....	23
3.2.1 Etat des lieux.....	23
3.2.1.1 Eléments de nutrition .....	23
3.2.1.2 Enjeux socio-économiques.....	25
3.2.2 Propositions et axes de réflexion .....	28
B-1 Approvisionnement .....	28
B-2 Déchets.....	29
B-3 Mode d'alimentation.....	30
B-4 Divers.....	31
3.2.3 Conclusion .....	31

## TABLE DES MATIERES (2/2)

3.3 LES PRESTATIONS DU CE.....	32
3.3.1 Etat des lieux.....	32
3.3.2 Propositions et axes de réflexion .....	32
B-1 Prestations du CE .....	33
B-2 Coopérative.....	34
B-3 Médiathèque .....	35
B-4 Bâtiments du CE .....	35
B-5 Communication du CE .....	36
3.4 LES OUTILS INDUSTRIELS .....	37
3.4.1 Etat des lieux.....	37
3.4.2 Propositions et axes de réflexion .....	37
B-1 Constructions / Rénovation .....	38
B-2 Energie / Eau .....	39
B-3 Consommables .....	40
B-4 Impact environnemental (autres) .....	42
B-5 Prévention.....	43
3.5 LA COMMUNICATION ET L'ORGANISATION.....	44
3.5.1 Etat des lieux.....	44
3.5.2 Propositions et axes de réflexion .....	44
B-1 Communication interne .....	45
B-2 Communication externe .....	47
B-3 Organisation.....	48
4 - CONCLUSION .....	49

## TABLE DES FIGURES

Figure 1: Répartition par activité des sources d'émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) en France (Annexe : Ref 8) .....	8
Figure 2: Emissions des GES équivalent CO2 par personne et par km .....	12
Figure 3: Emissions des GES équivalent CO2 par kg de nourriture.....	25
Figure 4: Surfaces de sol équivalentes, nécessaires pour la production d'un kg de nourriture.....	26

# 1 - INTRODUCTION

Airbus définit sa politique environnementale par l'Eco-Efficience, c'est à dire « *créer de la valeur économique tout en diminuant notre impact sur l'environnement* ».

Comment cette politique est-elle mise en pratique, concrètement, sur les sites d'Airbus en France? De quelle manière les salariés peuvent-ils contribuer à cette politique? Quelles sont les axes de réflexions possibles, dans notre entreprise, pour aller vers un Développement Durable qui permette aux générations du présent de répondre à leurs besoins, sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs?

Nous verrons dans la première partie de ce document quel est le contexte actuel de ces questions, pourquoi elles doivent être prises en compte à Airbus et pourquoi elles intéressent notre syndicat. Puis, dans la seconde partie, nous ferons part des réflexions, questions, et propositions du réseau Développement Durable de la CFE-CGC Airbus.

## 2 - OBJET DU LIVRE VERT

### 2.1 CONTEXTE

#### 2.1.1 EADS/AIRBUS VISION 2020

L'éco-efficience fait partie de la vision 2020 d'EADS et d'Airbus, présentée en 2008 par Louis Gallois. C'est certainement l'un des points essentiels de cette vision puisqu'il concerne non seulement l'avenir de notre entreprise mais également celui de notre planète. C'est également un objectif extrêmement motivant pour tous les salariés sensibles à la préservation de notre environnement.

A Airbus des actions ont déjà été lancées et des résultats obtenus. Cependant, ils ne portent que sur l'impact environnemental de notre activité industrielle proprement dite: réduction et tris des déchets, réduction des émissions et des pollutions directes, etc. Or, si nous voulons vraiment devenir une entreprise éco-efficente, nous devons traiter tous les aspects de notre impact environnemental.

Nous verrons dans la seconde partie de ce document quels sont les axes envisagés par notre réseau Développement Durable ainsi que les réflexions, questions et propositions associées.

#### 2.1.2 EVOLUTION DE NOTRE SOCIETE

##### 2.1.2.1 Constats, prise de conscience, enjeux

Les constats sont divers et peuvent être classés en 3 grandes catégories: économique, sociale et environnementale.

En 2008, les augmentations importantes des prix des matières premières et des énergies fossiles, ont fait naître des inquiétudes sur notre pouvoir d'achat déjà altéré par la crise financière.

De plus, dans un contexte de diminution des ressources primaires, l'augmentation de la consommation des carburants d'origine fossile (par le transport routier ou aérien entre autre) pose la question de la disponibilité des ressources énergétiques à moyen terme et de la mise en place de techniques alternatives reposant sur des ressources renouvelables.

D'autre part, depuis 2007, le réchauffement climatique n'est plus une hypothèse mais une réalité étudiée par des experts internationaux réputés (GIEC). Cette certitude amène des questions à long terme car les effets iront en s'amplifiant et concerneront principalement notre descendance. Quel monde laissera-t-on à nos enfants?

A la source de ce réchauffement climatique, les pollutions environnementales locales ou globales ne sont plus à démontrer. Elles posent des questions à court, moyen et long termes sur notre santé et notre environnement.

La société a donc pris conscience que **notre mode de vie** a un impact sur **notre milieu de vie** et que les enjeux énergétiques et écologiques sont des enjeux économiques et sociaux. En effet, ils impactent directement nos emplois, notre pouvoir d'achat, notre manière de vivre et notre santé.

### 2.1.2.2 Réflexions sociétales

Depuis peu, le Développement Durable, est un phénomène de société et une considération de plus en plus importante dans les décisions de chacun dans son quotidien.

En 2007, l'écologie devient un thème médiatique et électoral majeur dans les débats des présidentielles (pacte Écologique) et des municipales. Le rapport du GIEC sur le réchauffement climatique confirme les hypothèses de 2002 et projette un avenir peu glorieux.

Le film « Une Vérité qui Dérange » d'Al Gore, illustre ce rapport en expliquant pédagogiquement son contenu. Ce film a un succès mondial et des répercussions politiques.

Enfin, le gouvernement français fraîchement élu organise un Grenelle de l'Environnement qui rassemble élus, institutions, entreprises, associations et syndicats pour parler de sujets majeurs pour un développement durable.

Tous les secteurs de l'activité économique se sentent concernés et le transport aérien n'y échappe pas avec la création de groupes de réflexion dédiés, dans de nombreuses instances (3AF, ACAR, AIAA,...). A Airbus, après l'ISO 14001 et les aspects réglementaires (type REACH), nous sommes pour l'instant engagés dans une démarche « éco-efficience ».

En France, les incitations à prendre en compte le Développement Durable devrait s'intensifier suite aux réflexions menées dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

Initié en 2007 suite aux engagements pris lors de la campagne présidentielle, le Grenelle de l'environnement a rassemblé de nombreux acteurs de la vie publique (institutionnels, Syndicats d'employeurs, syndicats de salariés, ONG,...). Il a pour but de définir les plans d'action à déployer pour faire face aux challenges environnementaux auxquels nos sociétés seront confrontées dans les prochaines décennies. Ces travaux ont débouché sur un projet de loi dit « Grenelle 1 » adopté par l'assemblée nationale en Première lecture en octobre 2008. Un autre projet de loi « Grenelle 2 » en cours d'élaboration complétera le dispositif.

La loi Grenelle 1 aborde les axes identifiés pour « assurer un nouveau modèle de développement durable qui respecte l'environnement et se combine avec une diminution des consommations en énergie, en eau et autres ressources naturelles. Elle assure une croissance durable sans compromettre les besoins des générations futures. »

En application de cette loi, les entreprises pourraient être soumises à de nouvelles obligations, par exemple à communiquer aux actionnaires les impacts de leurs activités en terme de Développement Durable.

En ce qui concerne les acteurs des entreprises, l'article 46 du Grenelle 1 stipule :

*« Les organisations syndicales de salariés et d'employeurs seront saisies (...) sur la possibilité d'ajouter aux attributions des institutions représentatives du personnel une mission en matière de développement durable ».*

Le mouvement engagé par la CFE-CGC Airbus Toulouse avec la création début 2008 du réseau Développement Durable s'inscrit dans l'esprit de cette loi. Nous souhaitons contribuer aux missions de Développement Durable qui seront attribuées aux institutions représentatives du personnel à Airbus. Nous apporterons ainsi notre contribution aux actions en cours ou qui seront mise en place dans notre entreprise. Ce Livre Vert en est une première étape.

### **2.1.2.3 Agir pour préserver l'avenir**

Les progrès techniques et technologiques issus du pétrole sont les socles de notre croissance économique. Ils ont permis le développement actuel de notre société.

Cependant, les constats cités plus haut, montrent que ce développement ne sera durable que si nous prenons en compte dès maintenant :

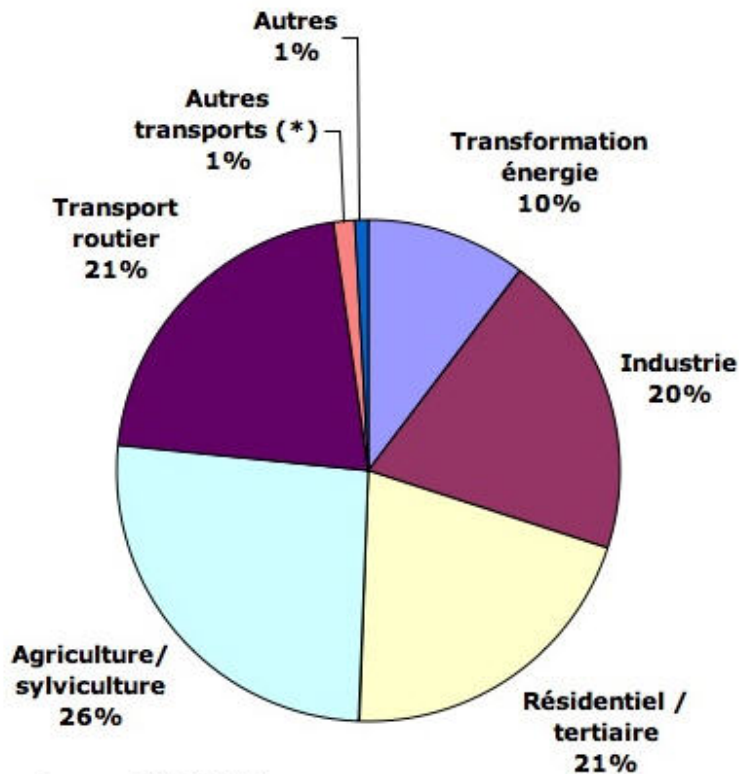
- une réduction de notre dépendance aux énergies fossiles par une diminution de notre consommation d'énergie globale,
- notre impact sur l'environnement.

Réduire notre dépendance aux énergies fossiles permettra de les réserver aux secteurs qui ne peuvent s'en passer et développer des solutions alternatives en nous tournant vers des énergies, techniques et technologies renouvelables.

Diminuer notre impact sur l'environnement passe par une diminution de nos émissions globales de Gaz à Effet de Serre (GES).

Figure 1: Répartition par activité des sources d'émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) en France (Annexe : Ref 8)

Répartition par activité des GES en France :



Source : CITEPA, 2005

Nous constatons sur ce graphe, que les sources d'émissions de GES sont par ordre d'importance:

- L'activité agricole => Le nombre de salariés et le mode de restauration a un fort impact sur les émissions de GES d'Airbus..
- Le transport routier => La majorité des salariés utilise la route pour rejoindre Airbus.
- Le résidentiel / tertiaire => Airbus dispose d'un parc immobilier conséquent.
- L'activité industrielle.

Sur ces quatre sources d'émission de GES, nous pouvons donc agir au sein d'Airbus.

Ainsi, il nous faut réduire le gaspillage et revoir nos modes de production et de consommation en introduisant un nouveau critère dans nos industries: **l'empreinte écologique globale**. Pour cela, il faudra changer nos habitudes de choix.

Dans l'entreprise, ce changement doit passer par les syndicats. En effet, l'employeur ne peut pas être le seul à s'impliquer dans cette démarche, les salariés doivent en être partie prenante à travers leurs représentants au CE comme au travers de leur vie de tous les jours.

## **2.2 RESEAU DEVELOPPEMENT DURABLE (DD) A LA CFE-CGC.**

La CFE-CGC depuis son origine est à l'écoute des salariés et de ses adhérents. Dans une volonté de progrès social, elle a ainsi induit des groupes de travail innovants et profitables à tous. En précurseur, elle a, par exemple, mis en place dans ses sections et au niveau national, les réseaux Equilibre et les réseaux Jeunes. Plus qu'un recueil de réflexion, ces laboratoires d'idées cristallisent nos attentes, nos souhaits afin de les porter aux instances syndicales, institutionnelles, politiques ou de l'entreprise.

En créant le Réseau DD en janvier 2008, la section CFE-CGC de Airbus Toulouse a pris acte de l'évolution de notre société à propos des sujets liés à l'écologie ; évolution provoquée par l'impact de notre mode de vie sur notre environnement.

Cette prise de conscience a déjà suscité dans la société civile de nouveaux modèles de consommation. Nous avons la certitude que c'est une démarche saine et salutaire. Elle rejoint trois des valeurs fondatrices de notre syndicat : l'humanisme, la responsabilité et l'éthique.

Concrètement, le réseau DD se structure en 5 groupes de réflexion :

- le Transport des Salariés,
- la Restauration/santé,
- les prestations CE/Coopérative,
- les Outils Industriels Airbus,
- la Communication et l'organisation.

Chacun de ces groupes réfléchit à des axes d'actions basés sur l'évaluation de l'existant et la discussion avec les responsables institutionnels (CE ou représentants de la Direction). Ce travail est présenté dans la seconde partie de ce document.

Consciente des enjeux sociaux et économiques en matière d'écologie, pour aujourd'hui et pour demain, la CFE-CGC se veut proactive sur le terrain du Développement Durable.

## 2.3 OBJECTIFS DU LIVRE VERT

Définition officielle: "Livre Vert" désigne certains rapports officiels renfermant un ensemble de propositions destinées à être discutées, en vue de l'élaboration d'une politique.

La couleur verte désigne la couleur de couverture du livre.

Ce document contient des propositions pour une pratique concrète de l'Eco-Efficience et du Développement Durable sur les sites Airbus de l'agglomération toulousaine.

Complémentaire aux idées et pratiques actuelles d'Airbus et des Comités d'Etablissement et d'Entreprise, ce Livre Vert veut apporter des idées nouvelles, alternatives, sans se substituer aux réflexions des professionnels d'Airbus ou des élus du CE.

Nos propositions n'ont rien de « révolutionnaires » puisqu'elles relèvent pour la plupart du bon sens ou s'appuient sur des expériences déjà menées ailleurs. Certains axes sont probablement en cours de réflexion, voire lancés au sein d'Airbus mais nous n'avons pas eu accès à toutes les informations qui nous permettrait de coller pleinement à l'actualité.

Ces derniers mois, la prise en compte du DD s'est accélérée, tant en interne Airbus qu'en externe, si bien que certaines de nos recommandations peuvent être « obsolètes » car prises en compte tout récemment. Nous verrons par exemple que sur le sujet de la restauration, nos discussions avec la commission du CE se sont concrétisées par quelques expérimentations déjà lancées.

L'idée ici n'est pas de faire une liste exhaustive de ce qu'il faudrait faire mais de proposer des actions à faire pour améliorer l'existant. Cette liste évoluera dans le temps avec l'évolution de la société, de ce qui aura été réalisé dans l'entreprise et des nouvelles idées du réseau. Une mise à jour régulière de ce livre permettra de suivre l'évolution du Développement Durable sur les sites d'Airbus.

D'une manière générale, un Livre Vert sert également de base de discussions pour l'élaboration d'un Livre Blanc entre les différentes parties impliquées. Ce dernier définit une politique à appliquer par tous.

La mise en application de ces propositions, participera à motiver une part grandissante des salariés qui sont tournés vers l'environnement et qui souhaite qu'Airbus avance plus vite et plus loin vers le Développement Durable.

D'autre part, elle offrira une publicité à Airbus en montrant une application globale du principe Eco-Efficient, ou Développement Durable. Airbus pourrait ainsi améliorer son image environnementale par l'engagement de ses employés et par ses actions industrielles mais aussi en s'appuyant sur les prestations du CE.

## 3 - REFLEXIONS, QUESTIONS ET PROPOSITIONS

### 3.1 LE TRANSPORT DES SALARIES

#### 3.1.1 ETAT DES LIEUX

Toulouse, automne 2008: 2 accidents sur le fil d'Ariane à une semaine d'intervalle ont généré chaque fois deux heures de retard pour de nombreux employés d'Airbus et du pôle industriel blagnacais. Même si ces conditions conduisant à des blocages sont exceptionnelles, la circulation est déjà très perturbée en temps normal.

L'inadéquation de l'offre en transports en commun associée à une démographie "galopante" du grand Toulouse, paralyse les déplacements et donc augmente les temps de trajet domicile travail de manière considérable: aux heures de pointe, le périurbain toulousain est paralysé presque 5 h/jour.

Même si la création de nouvelles voiries peut solutionner des problèmes locaux à court terme, la majorité des spécialistes s'accordent à dire que ce n'est pas une solution viable à moyen terme puisque ces nouveaux axes engendreront de nouveaux déplacements, amenant de nouvelles saturations (Annexe : ref 9 – « paradoxe de Down-Thomson »).

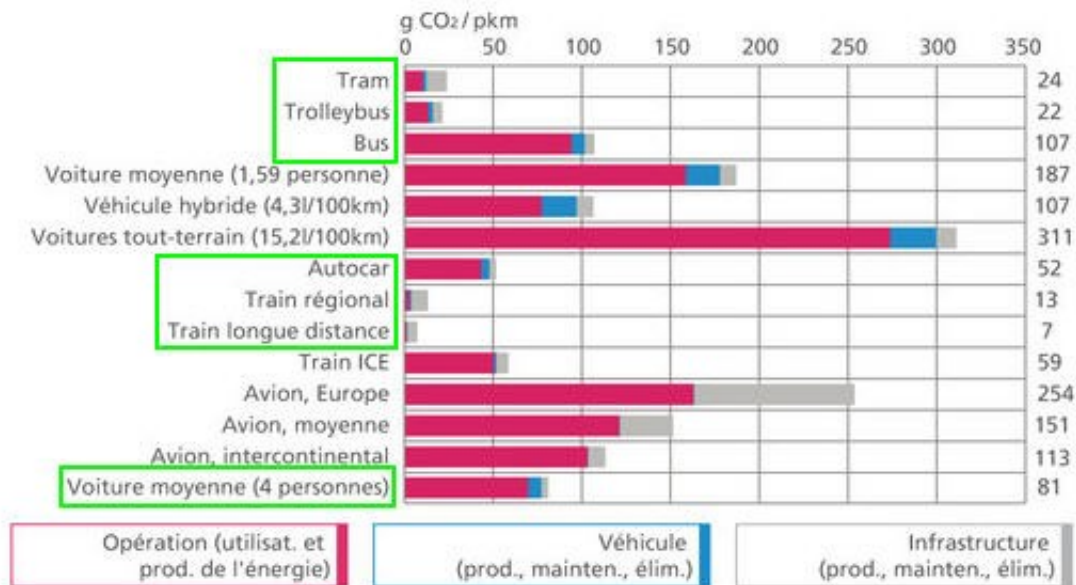
Ainsi, le "tout voiture" ne convient ni aux employés, ni aux entreprises toulousaines car cela impliquent :

- Une explosion des impôts pour créer et entretenir les voiries,
- Un accroissement du risque d'accident "domicile-travail",
- Une charge pécuniaire pour les salariés (achat et entretien des véhicules),
- Une perte pécuniaire pour les entreprises due aux retards des employés et des livraisons de marchandises,
- Une perte de l'efficacité des employés due à la fatigue liée aux transports (embouteillages, stress, retards, pollutions...).
- ....

Une nouvelle politique de déplacement doit donc être menée par les administrations et les entreprises pour développer les modes doux et réduire le recours à l'auto-solisme (voiture individuelle avec conducteur seul).

De plus, le déplacement des salariés, par les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) induites, fait partie de l'impact environnemental de l'activité de l'employeur. Celui-ci devrait donc mettre en place des mesures permettant de réduire cet impact, afin d'être dans une logique de Développement Durable ou même d'Eco-Efficience.

Figure 2: Emissions des GES équivalent CO2 par personne et par km

**Emissions GES équivalent Co2 [g] par personne [p] et par kilomètre [Km] :**

Source : BAFU 2006a

Pour toutes ces raisons, il convient de lancer les actions qui permettront d'améliorer les conditions d'accès des modes doux aux sites Airbus. Les indicateurs de cette amélioration se déclinent en terme de temps de trajet, de stress, de coût global et d'impact environnemental.

**3.1.2 PROPOSITIONS ET AXES DE REFLEXION**

Le but de cette réflexion est de promouvoir les actions qui permettront:

- Dans un premier temps, de réduire notre dépendance au "tout voiture" en tenant compte des infrastructures actuelles à l'extérieur de l'entreprise (voiries et Transport en commun principalement) par des actions internes Airbus,
- En parallèle, d'agir avec les entreprises et communes du grand Toulouse pour l'application d'une politique des transports optimisée plus respectueuse des salariés, des utilisateurs et de l'environnement.

Pour obtenir :

- Une évolution du comportement des salariés: Susciter l'intérêt pour les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle qui peuvent être une solution partielle pour certain (transports en commun, vélo, covoiturage, bus entreprise,...)
- L'amélioration des Réseaux: Permettre la fluidification des transports (sans goulots d'étranglement) et la sécurisation des différents modes de transport (piétons, vélo, scooter, bus, auto etc )
- L'amélioration des Structures: Augmenter l'offre actuelle de transport et permettre le multimodal élargi (utilisation de plusieurs modes de transport pour un trajet).

Toutes ces réflexions relèvent logiquement du **Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE)** que chaque entreprise est incitée à mettre en place par les institutionnels. Airbus a actuellement un PDE mais son contenu ne nous est pas connu.

Nous proposons donc ci-dessous des axes d'organisation, puis des actions à mettre en place. Nos propositions d'actions sont présentées par thème (covoiturage, Transport en commun, ...) suivant un ordre calendaire basé principalement sur la facilité de mise en place.

Beaucoup de ces propositions sont déjà appliquées dans des entreprises toulousaines.

### **B-1 Organisation, budget et pilotage du Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE)**

Définition du PDE par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) :

« Le Plan de Déplacements Entreprise (PDE) est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Sa mise en oeuvre est encouragée par les autorités publiques, car il présente de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité. Le PDE est un vrai projet d'entreprise, qui peut s'inscrire dans une démarche « Qualité » ou dans un système de management environnemental.

Les déplacements liés aux activités professionnelles concernent les trajets domicile/travail mais aussi les déplacements professionnels des collaborateurs, des clients et des partenaires. »

Axe	Constat/Contexte	Propositions / Questions
Budget PDE	<p><b>Pas de plan de déplacement, même minimal, sans budget.</b></p> <p>Mais l'entreprise peut s'y retrouver financièrement par des économies de coûts, notamment sur les places de parking. Malheureusement, à Airbus, beaucoup de parkings ont déjà été réalisés ces dernières années, ce qui n'incite pas les salariés à prendre d'autres modes de transport et qui coûte à l'entreprise pour leur entretien, sans permettre de retour sur investissement. Cependant, d'autres sources d'économie peuvent être considérées : Efficacité des employés, réduction de la perte de temps de transport des salariés et des marchandises,....</p> <p>D'autre part, à notre connaissance, actuellement, le budget transport serait principalement alloué au bus de l'entreprise.</p>	<p>Définir un budget spécifique pour le PDE. Ce budget doit permettre de développer des axes complémentaires aux bus de l'entreprise et aux parkings (extensions et entretien)</p>
Elaboration et suivi du PDE	<p>Des axes ont été lancés à Airbus, dont certains il y a de nombreuses années :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réseau de bus interne,</li> <li>- Site intranet covoiturage,</li> <li>- Installations d'abris vélo/moto</li> <li>- Discussions avec Tisséo pour adapter certaines lignes à nos sites</li> <li>- Questionnaire déplacement auprès des employés,</li> <li>- ....</li> </ul> <p>Historiquement, ces actions nous semblent pilotées par différentes entités et pas forcément coordonnées.</p>	<p>Fédérer toutes les actions en cours et les regrouper auprès d'une même organisation. Tout au moins en terme de pilotage.</p>

Axe	Constat/Contexte	Propositions / Questions
Elaboration et suivi du PDE	Pour être efficace, la définition et le déploiement du PDE doivent impliquer tous les acteurs de l'entreprise, en particulier des employés ou leurs représentants, puisqu'ils en sont les utilisateurs	Mettre en place un groupe de travail qui fera les propositions d'action, et sera ensuite chargé de suivre la mise en œuvre ou de mettre en œuvre le PDE. Ce groupe doit impliquer les employés motivés par ce sujet.
Pilotage du PDE	Comme il engage des budgets, les grands axes du PDE doivent être validés par une structure impliquant la direction et les représentants des salariés.	Mettre en place un comité de pilotage du PDE impliquant des représentants de l'entreprise et des employés.
Collectif PDE	Un collectif PDE est en place sur l'agglomération afin d'échanger les bonnes pratiques entre les entreprises et de présenter des demandes communes aux « interlocuteurs transport » des institutionnels locaux.	Participer activement au collectif PDE en désignant un/des correspondant(s).
Communication sur le PDE	Le PDE doit être connu des employés puisque c'est aussi un outil à leur disposition. Il faut en particulier informer les nouveaux arrivants sur nos sites pour, par exemple, qu'ils puissent choisir leur lieu de résidence en fonction des modes doux.	Communiquer sur le Plan de Déplacement d'Entreprise. Voir les propositions dans le chapitre Communication. Faire une plaquette dédiée « Déplacement » à destination des nouveaux arrivants sur nos sites.

## **B-2 Actions à court/moyen terme, tenant compte des infrastructures externes actuelles**

Dans l'esprit de beaucoup d'entre nous, la solution pour les déplacements domicile – lieu de travail repose uniquement sur les transports en commun. Nous nous retournons donc logiquement vers Tisséo pour demander la desserte des sites. Mais bien qu'Airbus contribue significativement au budget des Transports en Commun (TC), nous remarquons que nos principaux sites toulousains ne sont toujours pas desservis par un réseau régulier, rapide et avec des horaires adaptés.

Cependant, des solutions autres que les TC existent. Même si elles n'ont pas l'efficacité d'un tram, elles permettent une première réduction des auto-solistes, en attendant mieux. Des actions peuvent être menées à court terme en ce sens.

**B-2.1 Flux du trafic**

Axe	Constat/Contexte	Propositions / Questions
Référentiel sur le trafic existant et ses difficultés	<p>Manque de visibilité sur l'ensemble de la situation actuelle. Une enquête avait été réalisée il y a quelques années mais les données ont fortement évolué depuis (médiatisation de l'effet de l'auto-solisme sur l'environnement, coût des carburants,...). Il conviendrait certainement de faire une remise à jour et un état des lieux de la problématique des déplacements des salariés.</p> <p>Des sociétés prestataires de ce genre d'état des lieux existent.</p>	<p>Collecter et synthétiser les enquêtes existantes.</p> <p>Lancer une enquête auprès de tous les salariés Airbus sur leurs pratiques et difficultés</p> <p>Etablir un état des lieux actuels des déplacements des salariés.</p> <p>Cette étude peut être réalisée par un bureau d'étude externe spécialisé dans ce type de prestation.</p>
Travail à domicile ou proximité du domicile	<p>Certaines activités ne nécessitent pas une présence permanente des personnels sur le site Airbus. Les employés peuvent remplir leur mission sans être tous les jours sur les sites Airbus.</p>	<p>Il existe quelques cas isolés ou expérimentaux de travail à domicile (télétravail en temps partiel). Voir comment étendre cette possibilité de travail.</p>
Automobile pour ceux qui ne peuvent faire autrement	<p>Embouteillages quotidiens à la sortie et à l'entrée de nos sites (Poste de garde de St Martin en particulier). Même si l'objectif du PDE est de développer les modes doux, il convient de fluidifier le trafic pour réduire les consommations et les temps de trajet de ceux qui sont « astreints » à l'automobile...</p> <p>Ces embouteillages sont en partie dus à des infrastructures Airbus et peuvent se réduire sans modification des aménagements du domaine public.</p>	<p>Identifier les améliorations simples à apporter (par exemple une deuxième sortie utilisant une entrée du parking de la Crabe vers le chemin de l'Espeissière direction Colomiers).</p> <p>Les mettre en place si elles sont de périmètre Airbus ou en faire la promotion auprès de la Communauté Urbaine si elles sont du domaine public.</p>

**B-2.2 Transports en Commun**

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
Transport en commun existant	Des petites adaptations ont été faites sur certaines lignes Tisséo pour répondre aux besoins des salariés Airbus (ligne 64 à La Crabe par exemple). D'autres adaptations sont certainement possibles. Les Bus Tisséo qui s'approchent de nos sites se retrouvent bloqués dans les embouteillages de sortie d'usine (le 64 à la Crabe par ex)	Intégrer cet aspect dans l'enquête PDE à lancer. Favoriser le flux des bus aux accès aux sites.
Incitations	Faible taux d'utilisation du transport en commun Tisséo	Mettre en place des mesures d'incitations (contribution de l'employeur à la carte abonnement,...)
Incitations	Faible taux d'utilisation du transport en commun Tisséo	Mettre en place des mesures d'incitations (contribution de l'employeur à la carte abonnement,...)

**B-2.3 Covoiturage**

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
Développer le Covoiturage	Mettre en relation les employés pour réduire « l'auto-solisme ». Il existe déjà un site intranet mais les inscrits doivent se prendre en charge et il n'y a pas de système d'animation de la base de donnée. Des organismes extérieurs se sont spécialisés dans l'organisation du covoiturage et le suivi des bases de données (Covoituval par exemple à Toulouse).	Affecter la gestion de la base covoiturage à une société spécialisée pour la faire vivre
Incitations	Au-delà de l'économie budgétaire, d'autres mesures peuvent inciter les gens à se tourner vers le covoiturage. Donner un macaron parking interne aux conducteurs «covoitureurs» par exemple	Autoriser / favoriser l'accès dans les sites (parking internes) aux covoitureurs ou leur réserver des places à proximité des tourniquets. Ex : voies d'accès réservées, macarons spécifiques,...

**B-2.4 Vélo**

Axe	Constat/Contexte	Propositions / Questions
Vélo– Infrastructures	<p>Même pendant la mauvaise saison, le nombre de cyclistes a significativement augmenté. Bien que pas encore idéal, le réseau cyclable autour de nos sites s'est bien étoffé depuis 2 ou 3 ans. Ceci permet à certains de venir travailler à vélo en se sentant plus en sécurité.</p> <p>Les cartes de résidences montrent que beaucoup de gens habitent à qqs km de leur lieu de travail. Il existe donc un potentiel significatif de cyclistes.</p>	<p>Adapter les infrastructures internes pour inciter les gens qui ne viennent qu'à la belle saison à venir plus régulièrement à vélo.</p> <p>Autoriser l'accès des cyclistes dans les grands sites (Lagardère...)</p> <p>Valoriser et motiver les employés à utiliser ce mode de transport.</p> <p>Une boîte à outil classique existe, il suffit de regarder ce qu'ont fait d'autres entreprises toulousaines et l'appliquer chez nous (abris vélos adaptés, douches, vestiaires, casiers, participation à l'achat de matériel,...).</p>
Vélo Cartographie	<p>Il existe à Toulouse une association « Bus Cycliste » qui définit des trajets cyclistes partant d'un point vers un autre. Ce principe pourrait être repris pour informer les salariés des trajets vélos de leur domicile à leur lieu de travail afin de les aider à trouver un itinéraire adéquat.</p>	<p>Identifier les itinéraires adaptés à la pratique du vélo à l'extérieur des sites (trajets sécurisés) pour rejoindre Airbus et en faire une cartographie à communiquer via Airbus People.</p>
Vélo Sécurités à l'intérieur des sites	<p>Certains points noirs existent sur les réseaux internes.</p> <p>Certains ralentisseurs internes n'ont pas de by-pass vélo.</p>	<p>Identifier les points noirs internes et les annoncer s'ils ne sont pas modifiés.</p> <p>Réduire la largeur des ralentisseurs pour faire des by-pass vélo là où il n'y en a pas (devant St-Ex ou le BE par exemples)</p>
Vélo Sécurité à l'extérieur des sites	<p>Certains points noirs bloquants pour beaucoup de cyclistes potentiels existent à proximité des sites.</p>	<p>Identifier les améliorations simples à apporter (par une enquête auprès des cyclistes) et en faire la promotion auprès de la Communauté Urbaine.</p>

Axe	Constat/Contexte	Propositions / Questions
Incitations	La note Airbus de participation aux frais de transports collectifs indique que « l'employeur a obligation de prendre en charge 50% du prix des titres de transports collectifs [... dont] les abonnements à un service public de location de vélos. » Cela ne concerne donc que la location de vélos et pas tous les cyclistes qui font l'effort de venir ainsi. Or, ceux qui décident sérieusement de venir à vélo de manière régulière, ne font pas de la location.	Mettre en place, dans le cadre du PDE, une indemnisation pour inciter/récompenser les personnes venant en vélo, en fonction des zones d'habitation (plus ou moins éloignées).

### **B-3 Action à moyen/long terme, avec parfois une évolution "significative" des infrastructures internes ou externes à Airbus**

#### **B-3.1 Flux du trafic**

Axe	Constat/Contexte	Propositions / Questions
Horaires de travail	Les embouteillages sont liés aux horaires de travail. Certains peuvent se décaler mais cette possibilité n'est pas forcément compatible avec tous les horaires de travail.	Améliorer les Flux de transport (éviter bouchons heures de pointes) en jouant plus sur les plages horaires "légales" , et créer un indicateur.
Travail à domicile ou proximité du domicile	Certaines activités ne nécessitent pas une présence permanente des personnels sur le site Airbus. Les employés peuvent remplir leur mission sans être tous les jours sur les sites Airbus.	Créer des sites Airbus délocalisés dans l'agglomération toulousaine pour éviter la concentration autour de l'aéroport. Ces sites peuvent être mutualisés avec d'autres entreprises.

**B-3.2 Transports en Commun**

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
Transport en commun Airbus	Des bus Airbus permettent de joindre les sites entre eux mais aussi de rejoindre les gares. Les fréquences, les circuits et les horaires ne sont pas adaptés à toute la population Airbus.	Adapter les fréquences et les horaires aux besoins d'un plus grand nombre de salariés. Doit apparaître dans l'état des lieux.
Transport en commun Airbus	Les lignes de bus existantes ne sont pas adaptées aux horaires de tous les utilisateurs potentiels. Le réseau des TC Tisséo a beaucoup évolué depuis la définition du réseau.	Modifier les horaires pour mieux couvrir l'ensemble des différents types d'horaires (équipe, bureau...) Adapter le réseau Airbus au réseau Tisséo en mettant par exemple en place des bus Airbus directs depuis des noeuds du réseau Tisséo (comme fait à Hambourg), ou depuis des parkings relais (Tisséo ou spécifiques à notre réseau)
Transport interne	Etude spacio-temporelle des besoins à jour ? La fréquence et le type de véhicules sont identiques dans la plage de fonctionnement des navettes alors que leur utilisation varie au cours de la journée.	Adapter les véhicules utilisés (bus de différentes catégories et donc plus ou moins polluants) en fonction d'une analyse statistique des besoins.

**B-3.3 Vélo**

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
Transport doux interne à nos sites	Une expérimentation de vélo en libre service avait été faite il y a 2 ans. Ce système avait séduit de nombreux utilisateurs qui regrettent qu'ils aient été retirés.	Relancer ce service avec du matériel de meilleure qualité et un système permettant d'assurer l'identification et le retour des vélos (par badge par exemple). Ce système peut s'imaginer depuis des sites externes à l'entreprises (Gare, station tram ligne E,...)

Axe	Constat/Contexte	Propositions / Questions
Train + Vélo	Pour ceux qui le pratiquent, il devient difficile, sur certaines lignes de prendre son vélo dans les trains. Certaines personnes peuvent envisager de déposer leur vélos à leur gare de départ ou à leur gare d'arrivée. A ce jour, il y a peu de consignes vélo dans les gares. D'autres peuvent envisager l'acquisition de vélos pliants.	Intégrer ce point dans l'enquête PDE. Le cas échéant, faire la promotion des consignes auprès des aménageurs des gares, voire envisager des consignes "Airbus".
Vélo Cartographie	Identification des itinéraires adaptés à la pratique du vélo à l'extérieur des sites (trajets sécurisés) pour rejoindre Airbus	Identifier les « morceaux » manquants des itinéraires et mener les actions de promotions auprès de la communauté urbaine pour les combler.

### B-3.4 Véhicules électriques

Axe	Constat/Contexte	Propositions / Questions
Véhicules électriques	Quelques employés ont choisi de se déplacer avec des véhicules électriques mais la longueur du trajet de certains peut nécessiter une recharge sur le lieu ou à proximité du lieu de travail.	Mettre en place quelques places de parking (auto, scooter ou vélo) permettant la recharge du véhicule. Il existe des « ombrières solaires » utilisant des panneaux solaires qui permettent de faire de l'ombre de parking tout en pouvant recharger un véhicule électrique ou alimenter un réseau électrique (centrales solaires).
Transport interne	Adaptation des véhicules au nombre de passagers, en fonction des heures.	Essayer des prototypes de véhicules électriques (type mini-bus ou voiture) sur 1 ligne interne (1 véhicule en marche, 1 véhicule en charge..). Utiliser des « ombrières solaires » pour les alimenter.

Axe	Constat/Contexte	Propositions / Questions
Véhicules autonomes	Airbus avait procédé à des essais de véhicules électriques autonomes (sans chauffeur)	Si cette solution doit être mise en place à Airbus, elle doit faire partir du PDE et démontrer son efficacité. Elle pourrait faire partie d'un plan d'adaptation du parc de véhicules au besoin.

### 3.1.3 CONCLUSION

L'objet de la démarche est donc de faire évoluer plus ou moins en parallèle les infrastructures internes, les infrastructures externes et les habitudes des employés qui seront incités à sortir de l'auto-solisme.

Tous ces axes doivent être développés dans le cadre du PDE Airbus. Pour être efficace, sa définition et sa mise en place doivent impliquer tous les acteurs, utilisateurs inclus. Les représentants des salariés doivent aussi être impliqués à travers un comité de pilotage du PDE et/ou une structure à laquelle siège des représentants du personnel, comme le préconise l'article 46 du Grenelle de l'environnement (Loi 1). Il nous semble en effet difficile d'insuffler un changement des comportements sans impliquer les salariés eux-même.

## 3.2 LA RESTAURATION ET LA SANTE

### 3.2.1 ETAT DES LIEUX

Les choix alimentaires individuels ou collectifs, ont un impact majeur sur l'environnement et la biodiversité car ils conditionnent largement les choix de notre agriculture, de l'industrie agroalimentaire et des transports.

Ainsi, nous pouvons réduire de façon considérable notre impact écologique en privilégiant les produits d'origine végétale, biologique, de saison et locaux.

Il n'est pas question ici d'imposer aux salariés une alimentation végétarienne. Cependant, nous remarquons qu'une part grandissante des employés sont demandeurs de plats avec moins ou pas de viande. Mais, pour cela, les rations alimentaires doivent être adaptées pour être équilibrées, ce qui impose une diversification de l'offre de restauration.

La question devient donc : Quel est le rapport entre des repas « plus végétariens », la santé et le Développement Durable ?

Premièrement, de nombreuses études montrent que consommer trop de viande ou de poisson est nuisible pour la santé. Qui n'a pas entendu parlé, par exemple, des bienfaits du régime crétois qui contient très peu de rations de viandes ? Nous verrons ci-dessous quelques éléments de nutrition qui nous permettront de mieux comprendre.

D'autre part, tout ce que nous mangeons doit être produit, récolté ou pêché. Or, toute production génère des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), mais pas dans les mêmes proportions selon qu'il s'agisse de végétaux ou d'animaux. Il en découle des enjeux socio-économiques autant qu'environnementaux.

#### 3.2.1.1 Eléments de nutrition

##### 3.2.1.1.1 *L'inversion du rapport végétal/animal*

Extrait de l'Atlas environnement du monde diplomatique (Annexe : Ref 2):

« Le même type d'alimentation s'est imposé dans tous les pays industrialisés, en dépit des différences héritées des traditions et liées aux ressources propres à chaque pays. (...) Ces transformations se caractérisent par trois éléments.

D'abord par une inversion du rapport végétal/animal dans les sources de protéines, résultat d'une très forte diminution de la consommation de céréales et de légumineuses, et d'une explosion de celle de viande et de produits laitiers.

Ensuite par une augmentation considérable des consommations de matières grasses et de sucres.

Enfin par le raffinage de nombreux produits (céréales, huiles, sucres), qui les prive d'une bonne partie de leurs constituants utiles : vitamines, minéraux et fibres. (...)

Cette alimentation de luxe contribue, en outre, à l'augmentation de l'incidence de nombreuses maladies, notamment cancer, maladies cardio-vasculaires et diabète. Il faut à ce propos, en finir avec l'argument selon lequel l'augmentation constante de l'espérance de vie serait la preuve d'une nutrition adéquate. Une preuve en trompe-l'œil, car le temps est proche où nous et nos enfants subiront de plein fouet les conséquences de notre mode de vie actuel (avec la trilogie « malbouffe », sédentarité et pollution), trop récent pour s'être déjà traduit par une augmentation de la mortalité.

En 2002, on pouvait lire dans le Bulletin de l'Organisation Mondiale de la Santé : « On estime que d'ici 2020 les deux tiers de la charge mondiale de morbidité seront imputables à des maladies non transmissibles chroniques, pour la plupart nettement associées au régime alimentaire. Le passage à une alimentation comportant davantage de denrées alimentaires raffinées, d'aliments d'origine animale et de graisses joue un rôle majeur dans l'épidémie actuelle d'obésité, de diabète et de maladies cardio-vasculaires, entre autres affections non transmissibles. » »

Ainsi, de plus en plus de nutritionnistes, de cardiologues et de cancérologues découvrent le lien très étroit entre l'alimentation et la santé et dénoncent l'excès de protéines et de graisses animales dans l'alimentation courante.

Alors que faire ? Comment ré-inverser le rapport végétal/animal dans les sources de protéines tout en gardant une alimentation équilibrée ?

### **3.2.1.1.2 Les protéines**

Qu'elles soient d'origines animales ou végétales, pour se constituer, notre organisme a besoin d'absorber des protéines composées de 20 acides aminés combinés en différentes proportions. Huit de ces acides aminés ne peuvent pas être synthétisés par notre corps, ce sont les Acides Aminés Essentiels ou Indispensables (A.A.I.). Ces huit acides aminés indispensables doivent être présents dans l'alimentation pour permettre l'assimilation des protéines dont ils font partie.

Les protéines animales ont l'avantage d'être équilibrées en AAI. Mais nous avons vu ci-dessus les inconvénients liés à une alimentation trop riche en viande ou poisson.

Les protéines végétales sont présentes principalement dans les céréales, légumineuses, oléagineux, très peu dans les légumes.

- Céréales : blé et ses dérivés (pain, pâtes, semoule, farine), riz, sarrasin, seigle, millet, avoine, orge, épeautre, maïs.
- Légumineuses : haricots secs (rouge, blancs, mungo, de lima), pois cassés, pois ronds, pois chiche, lentilles, fèves, lupin, soja, arachide.
- Oléagineux : noix, sésame, arachides...

Les protéines végétales ont un équilibre en AAI variable selon leur type :

- les protéines des céréales accusent un déficit d'un des 8 AAI : la lysine.
- les protéines des légumineuses manquent de 2 acides aminés soufrés indispensables : la méthionine et la cystéine.

Ces protéines n'offrant pas toutes la même qualité en acides aminés indispensables, c'est en les associant correctement qu'elles compensent mutuellement leurs insuffisances : c'est la **complémentation**.

### **3.2.1.1.3 La complémentation**

Les traditions millénaires nous donnent des exemples de cette complémentation.

L'association des céréales et des légumineuses, qui fournit des protéines correspondant aux besoins de notre organisme, se retrouve partout : riz et soja en Extrême-Orient, couscous et pois chiches en Afrique du Nord, maïs et haricots secs en Amérique, mil et niébés (haricots africains) en Afrique Noire, blé, orge, seigle, avoine et haricots secs, lentilles, fèves, pois cassés en Europe.

En France, il y a un siècle, on mangeait en moyenne 50 g de légumes secs par jour et par personne. Cette consommation est tombée à 5 g de nos jours. Considérés aujourd'hui, bien à tort, comme "l'aliment du pauvre", les légumes secs étaient jadis des aliments très appréciés.

De plus, les légumes secs et les céréales sont aussi des féculents, appelés aussi sucres lents ou glucides complexes. Or, nous savons que ce n'est pas la viande qui fournit l'énergie nécessaire à l'effort musculaire, mais les aliments riches en féculents : pain et céréales, légumineuses. D'où le double intérêt d'une alimentation mieux équilibrée en céréales et légumes secs.

### 3.2.1.2 Enjeux socio-économiques

Tout d'abord pour nous donner un ordre d'idée, voyons quelques comparaisons entre aliments et conséquences sur les émissions de GES ainsi que sur les surfaces de sol équivalentes pour produire ce que nous mangeons.

Figure 3: Emissions des GES équivalent CO2 par kg de nourriture

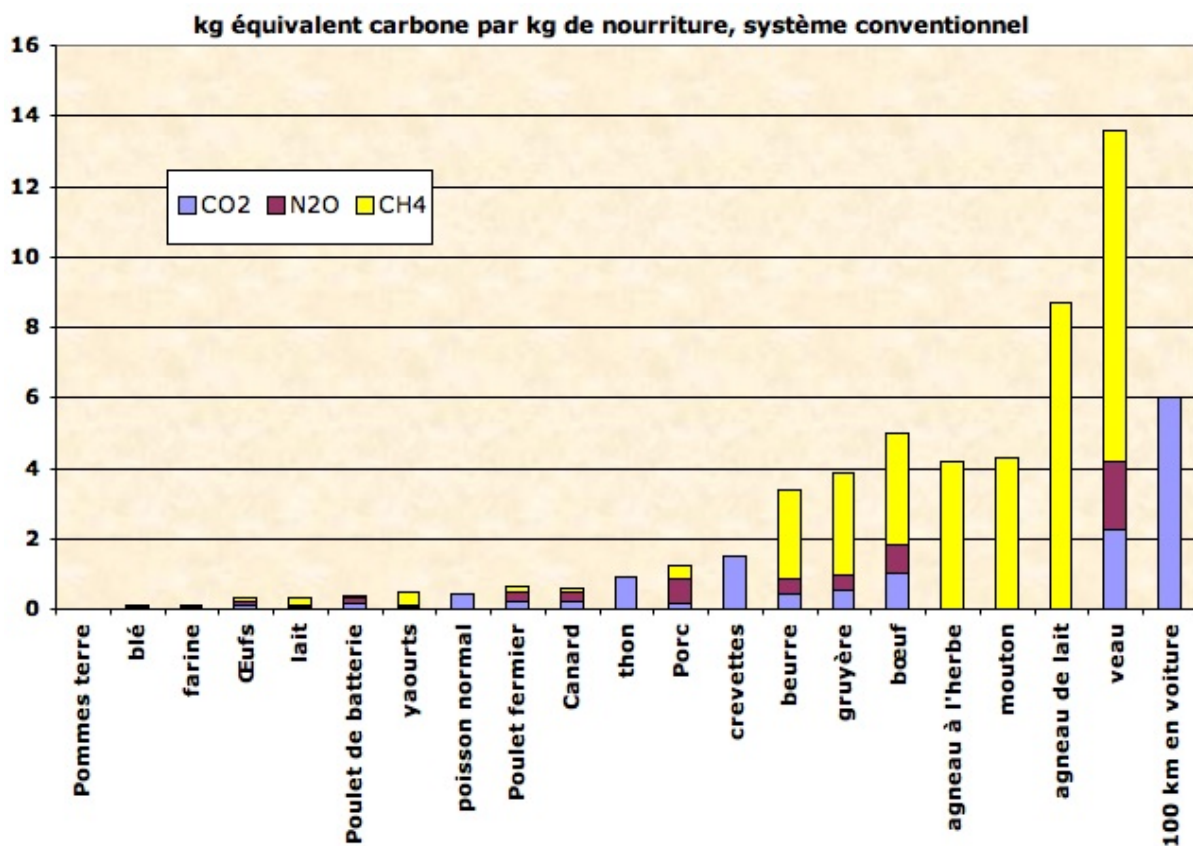
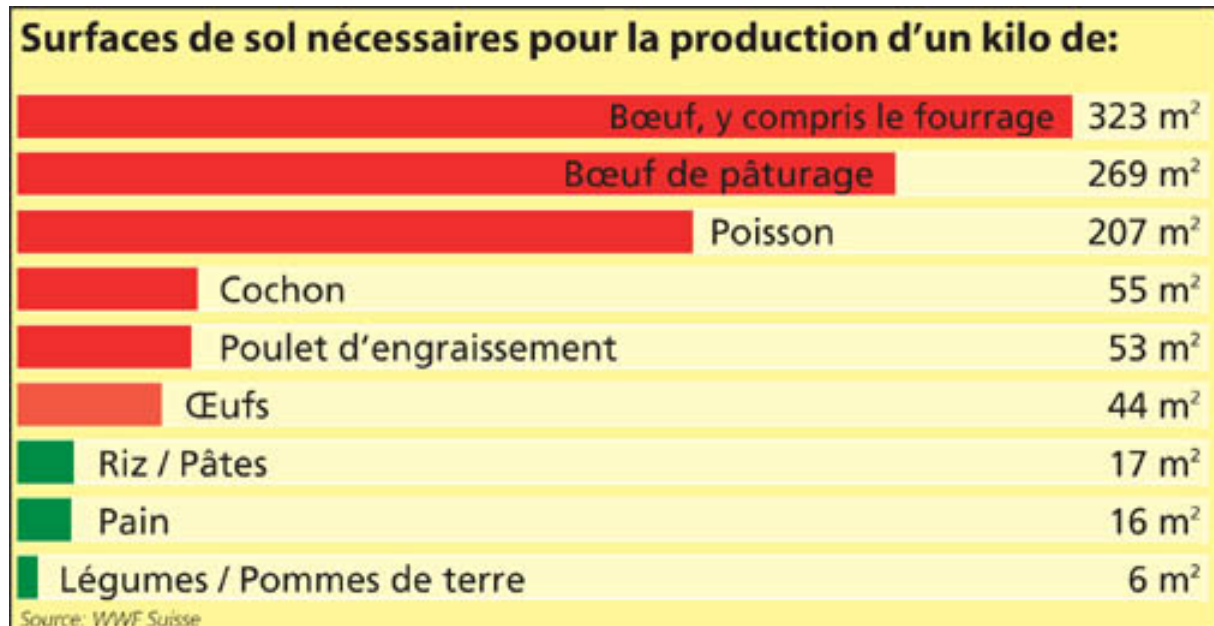


Figure 4: Surfaces de sol équivalentes, nécessaires pour la production d'un kg de nourriture



Nous voyons ainsi que le choix de notre alimentation a un effet direct sur le réchauffement climatique ainsi que sur nos politiques agricoles en terme de gestion des surfaces agricoles.

- Annexe : Ref 7 – « Des GES dans nos assiettes »

### 3.2.1.2.1 Le cas de la viande

**La production de viande est fortement génératrice de GES:** l'élevage émet 18 % des GES, à comparer aux 2% émis par le transport aérien. L'élevage a donc 9 fois plus d'impact que le transport aérien sur l'environnement du point de vue de l'effet de serre.

Cela implique qu'il suffirait de diminuer de 10 % le nombre d'animaux élevés, en diminuant d'autant la consommation de viande, pour compenser l'intégralité des émissions du transport aérien !

- Annexe : Ref1 - « Consommation de viande : un lourd tribut environnemental », dossier de l'Observatoire Bruxellois de la Consommation Durable – OBCD)
- Annexe : Ref3 - « Et si nous mangions moins de viande » Hubert Reeves
- Annexe : Ref4 - « Les gens devraient réduire leur consommation de viande afin de lutter à titre personnel contre le changement climatique ». Rajendra Pachauri, président du Groupe intergouvernemental d'experts sur le climat, le Giec.

De plus, pour alimenter le bétail, la production de viande utilise de grandes quantités de protéines végétales sous forme de céréales (ex: maïs, blé) et de légumineuses (ex: soja). La grande part de ces aliments est importée (ex: soja OGM d'Argentine).

*Il faut 15 kilos de protéines végétales pour obtenir 1 kilo de protéines de bœuf.*

*Il faut 7 kilos de protéines végétales, pour obtenir 1 kilo de protéines de porc.*

*Il faut 5 kilos de protéines végétales pour obtenir 1 kilo de protéines de poulet.*

*Il faut 4 kilos de protéines végétales, pour obtenir 1 kilo de protéines d'oeuf.*

(Lecerf 1986)

Dans les pays producteurs, la production intensive de ces aliments pour bétail entraîne déforestation et pollutions par les produits chimiques (engrais et pesticides) utilisés. De plus, ils sont généralement produits au détriment de la production vivrière et ne permettent pas à la population de vivre correctement.

- Annexe : Ref 2 - « Vers un bouleversement de notre modèle alimentaire », Atlas environnement du monde diplomatique,
- Annexe : Ref 6 - article de Doan Bui, Le Nouvel Observateur « Frères humains, devenez végétariens »

Historiquement, il est à noter que notre consommation de viande dans les pays dits « développés », a augmenté à partir de la seconde guerre mondiale. Jamais les êtres humains n'ont consommé autant de viande qu'à l'heure actuelle.

### **3.2.1.2 Le cas du poisson**

La pêche est très consommatrice en carburant et est donc aussi fortement productrice de GES. La pêche intensive met en danger certaines espèces de poissons (Thon rouge de Méditerranée par exemple) et les fonds marins.

Le PNUE (Programme des Nations Unies pour l'Environnement) estime qu'à moins qu'une nouvelle gestion ne soit adoptée, les réserves seront épuisées d'ici 2050.

Ainsi, pour des raisons de rythme de reproduction de certaines espèces de poisson, leur pêche et donc leur consommation, est déconseillée en certaines saisons.

- Annexe : Ref 5a - le guide "et-ta-mer-t-y-penses" qui donne entre autres :
  - \* une liste rouge des poissons à ne pas consommer
  - \* la période de reproduction des poissons au cours de laquelle il ne faut pas acheter ces espèces là.
- Annexe : Ref 5b - le guide poisson liste les poissons à privilégier, à consommer avec modération et à éviter, en fonction de leur lieu de pêche.

D'autre part, du fait du fort taux de pollution des mers, certains poissons sont très pollués (le thon par exemple, car en bout de chaîne alimentaire, il concentre des métaux lourds, mercure, dans ses graisses).

Certaines espèces sont aussi déconseillées aux femmes enceintes, cf communiqué de l'Agence Française de Sécurité Sanitaire des Aliments (AFSSA) du 25 juillet 2006.

[http://www.minefe.gouv.fr/fonds\\_documentaire/archives/communiqués/2006/c0607251.php](http://www.minefe.gouv.fr/fonds_documentaire/archives/communiqués/2006/c0607251.php)

L'élevage de poissons (même biologiques) en pisciculture n'est pas forcément une bonne solution alternative car il nécessite soit de pêcher des petits poissons pour nourrir ceux que l'on élève, soit de fabriquer des farines dont la composition n'est pas toujours tracée.

## 3.2.2 PROPOSITIONS ET AXES DE REFLEXION

## B-1 Approvisionnement

Axe	Constat/Contexte	Propositions / Questions
Origine des produits	<p>Pour des raisons de coût, la plupart des aliments que nous mangeons sont produits hors de notre région. Certains ne correspondent pas à nos saisons et sont produits très loin, sous serre et sous perfusion d'engrais et de pesticides.</p> <p>Or, la <b>culture sous serre chauffée</b> et les <b>transports de denrées</b> sont très <b>gourmands en énergie</b>.</p>	<p>1- Proposer prioritairement des <b>produits locaux, respectueux de l'environnement et de saison</b></p> <p>2- <b>Faire des campagnes d'information sur les produits de saison</b> (pour sensibiliser les gens et leur donner les informations qui les aideront à bien choisir, dans leur vie personnelle aussi)</p>
Filière biologique	<p><b>L'agriculture et l'élevage biologiques sont plus respectueux de l'environnement.</b></p> <p>Dans son projet d'Eco-Efficience, Airbus pourrait donner l'exemple en favorisant progressivement l'approvisionnement dans ces filières.</p> <p><b>Pour certains produits, céréales complètes ou semi-complètes (pain complet par ex), huiles, il est important qu'ils soient biologiques pour éviter l'absorption importante de résidus de pesticides par les consommateurs.</b></p> <p>Le « bio » est souvent plus cher, les approvisionnements en local plus complexes, mais même pour de grandes quantités, c'est possible : cantines de Lons-le-Saunier : 4000 repas par jour avec un approvisionnement local et pour une bonne part en « bio », 1.5 euros par repas.</p> <p>C'est un défi à relever, mais <b>les filières bio sont plus sûres</b>, il y a moins de risques d'huiles frelatées, d'œufs à la dioxine, ... (cf soja à la mélamine pour les élevages de poulets, détecté rapidement)</p>	<p>1- <b>Introduire petit à petit des produits bio</b>, (Ex : -huiles du bar à huile -pain -yaourts, yaourts de soja -fruits -café biologique équitable de base et non sur-emballé (contrairement au café « café du Monde ») -œufs), <b>et les proposer à des prix compétitifs</b> (les subventionner autant, voire plus que les produits conventionnels)</p> <p>2- Etablir des <b>partenariats avec des fournisseurs de producteurs biologiques</b> pour pouvoir étendre l'offre et favoriser le développement de cette agriculture locale.</p>
Choix des produits	<p>Poissons : <b>la pêche traditionnelle (petits bateaux) est bien plus respectueuse des ressources que la pêche industrielle</b> (moins de déchets, meilleure qualité du poisson (cf article de « Le Monde », film « We feed the world – Le marché de la faim » de Erwin Wagenhofer/éditions Montparnasse)</p>	<p>1- Privilégier l'<b>approvisionnement en poisson frais, issu de pêche artisanale, en respectant les saisons recommandées de pêche</b>. Choix des espèces en fonction des ressources halieutiques.</p> <p>2- <b>Faire des campagnes d'affichage sur les espèces de poissons menacées, les saisons recommandées de pêche.</b></p>

**B-2 Déchets**

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
Gobelets plastiques	Il y a un <b>gaspillage énorme de gobelets au niveau des distributeurs de café</b> . Il a été suggéré lors de la semaine pour l'environnement d'utiliser une tasse plutôt que des gobelets jetables, mais les machines actuelles ne le permettent pas.	- <b>Faire modifier les machines distributrices de café afin qu'elles aient un bouton « sans gobelet »</b> . -Donner la <b>possibilité d'avoir du café « bio – équitable »</b> . -Accompagner cette évolution d'une campagne de publicité (et pourquoi pas offrir un mug à tous les salariés (cadeau de Noël du CE ?))
Emballages plastiques	Les emballages des produits vendus à la cafétéria sont très gros et avec beaucoup de plastique. Cela correspond peut-être à une demande des gens, mais ils ne sont pas nécessairement conscients de l'impact environnemental.	Revoir le principe des emballages de la cafétéria Remplacer ces emballages par des emballages réutilisables et gérer la réutilisation Sensibiliser les gens sur les déchets et notamment les emballages
Plateaux repas	Les plateaux repas sont servis dans des contenants en plastique	Faire en sorte que les <b>plateaux repas</b> soient servis dans des <b>emballages réutilisables</b> , et veiller à ce qu'ils soient <b>récupérés et réutilisés</b>
Tri	Cafétéria / tri - information : Souvent, on trouve dans les poubelles jaunes des bouteilles d'eau vides, des canettes, des sacs pour les repas à emporter, qui lorsqu'ils sont propres sont parfaitement recyclables.	Faire une <b>campagne d'affichage</b> et de sensibilisation pour que les gens mettent ces <b>déchets dans les bonnes poubelles</b> (càd les bleues) afin qu'ils soient recyclés. Inciter les gens à ré-utiliser leurs sacs propres quand ils retournent à la cafétéria.
Ustensiles cuisine	A la cuisine centrale, les barquettes alu ont été remplacées par des <b>barquettes polypropylène</b> qui sont lavables	<b>Mettre en place le lavage et la réutilisation de ces barquettes.</b>
Circuits de tri	Il existe maintenant de nouveaux circuits de recyclage des déchets ( notamment pour les déchets organiques). Il serait intéressant d'un point de vue environnemental de trier les déchets et de les diriger catégorie par catégorie vers les filières les plus appropriées	<b>Trier les déchets, et les revaloriser au maximum</b> (ex : compostage, méthanisation)
Recyclage des huiles de friture	Récupération/valorisation des huiles de friture : des prestataires existent sur ce secteur.	La récupération/valorisation des huiles pourrait rapporter de l'argent à la commission restauration du CE.
Compostage des déchets organiques	Les déchets organiques de cuisines ou restes de repas sont recyclables par compostage. Il existe des prestataires collectant ces déchets.	Prendre contact avec les prestataires.

**B-3 Mode d'alimentation**

Axe	Constat/Contexte	Propositions / Questions
Protéines animales	<p><b>Actuellement, les portions de viande et de poisson servies sont trop importantes par rapport au besoin. Il serait bien d'informer et de diminuer progressivement les portions.</b></p> <p><i>Annexe : Ref 2 : « vers un bouleversement de notre modèle alimentaire », Atlas environnement du monde diplomatique</i></p>	<p>1- <b>Proposer des rations de viande et de poisson appropriées</b>, et favoriser les filières respectueuses de l'environnement pour compenser.</p> <p>2- Faire une <b>campagne d'information sur l'impact sur la santé d'une consommation excessive de viande ou de poisson.</b></p>
Portion alimentaire	<p>Actuellement, les portions servies sont très importantes, et souvent, il y a trop dans une assiette. Or <b>il vaut mieux favoriser la variété et particulièrement en fruits et légumes, que la quantité d'un même aliment</b> (cf doc Les recommandations pour la prévention du cancer).</p> <p>C'est par le biais des légumes, céréales ou légumineuses en libre service, que les plus gros mangeurs devraient pouvoir compléter leurs assiettes.</p>	<p>1- <b>Diminuer les rations, afin de permettre de diminuer le gaspillage et/ou favoriser la variété.</b></p> <p>2- Faire une <b>campagne d'information sur le thème « privilégiez la variété ».</b></p>
Menus végétariens	<p>La population française consomme aujourd'hui beaucoup de viande. Or, une alimentation équilibrée n'en nécessite pas autant.</p> <p>De nombreuses personnes souhaitent s'orienter vers une alimentation plus respectueuse de l'environnement et de leur santé.</p>	<p>1- Permettre à ceux (de plus en plus nombreux) qui souhaitent avoir une alimentation végétarienne, de manger de manière équilibrée, dans les restaurants Airbus :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en proposant tous les jours un <b>menu végétarien équilibré avec des plats chauds (menu malin ?)</b>, et</li> <li>-en améliorant la <b>diversité du bar à entrées (avec des céréales et légumineuses</b> proposées de manière systématique).</li> </ul> <p>2- Dans un deuxième temps, pour les menus de fêtes, proposer un menu végétarien (sur commande préalable éventuellement)</p>
Choix des aliments	<p><b>Certains comportements alimentaires sont mauvais. Outre l'excès de viande, ou de poissons pollués, consommer trop de sucre, de sel, de certaines graisses, est néfaste pour la santé</b> (cf Annexe : Ref 2 : « vers un bouleversement de notre modèle alimentaire », Atlas environnement du monde diplomatique.)</p>	<p>1- <b>Au restaurant d'entreprise, privilégier les produits les meilleurs</b> (huile de noix ou de colza pour les salades, remplacer crème fraîche pas crème de riz ou de soja, sucre blanc par sucre roux....)</p> <p>2- <b>Faire des campagnes d'information sur les mauvais comportements alimentaires</b>, notamment au niveau du service médical.</p> <p>3- <b>S'inspirer de la démarche de PSA (programme nutritionnel)</b></p>

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
Choix des viandes	Selon le type de viande, l'impact CO2 est différent. Il faudrait privilégier les volailles et porc ainsi que les productions locales.	Après une campagne d'information sur les différents types de viande et l'impact Co2 associé, diminuer progressivement la fréquence des viandes à fort impact Co2/m2 (Veau, Bœuf, Agneau) et favoriser la volaille et le porc.

#### B-4 Divers

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
Produits d'entretien	<b>Produits d'entretien.</b> Les doses ont déjà été fortement réduites	<b>Etudier l'emploi de produits écologiques</b>
Information	Informer les gens sur l'impact des choix alimentaires sur le climat et l'environnement (type, provenance, saison)	<p>1- <b>par diffusion de la plaquette « des GES dans mon assiette » (Annexe : Ref 7)</b></p> <p>2- <b>par étiquetage des plats</b> (équivalent CO2 &amp; Km parcouru (*) des différents types de viande, signalement des fruits/légumes de saison, mise en valeur du menu végétarien, ...)</p> <p>3- <b>par des campagnes à thème</b> (ex pour le poisson)</p>
Processus de fabrication	L'utilisation de surgelés est extrêmement consommatrice d'énergie	Mettre en place une légumerie pour la cuisine centrale (long terme)

(\*) Exemple d'étiquette :

1 Kg de Veau = 14 Kg de Co2 = 220 Km parcouru en voiture

#### 3.2.3 CONCLUSION

Pour les employés d'Airbus ainsi que pour l'image de la société, il serait bénéfique que les acteurs de la restauration et de la santé à Airbus s'engagent dans une démarche ambitieuse répondant aux nouvelles attentes de la société.

Ainsi, à travers la restauration des salariés, Airbus trouverait un moyen de mettre en pratique ses engagements en faveur de la biodiversité à l'instar du projet « The Green Wave ».

### **3.3 LES PRESTATIONS DU CE**

#### **3.3.1 ETAT DES LIEUX**

Actuellement, notre société prend conscience des impacts de ses modes de consommation en terme de Développement Durable. Ce constat vaut bien sûr pour un volet économique mais aussi social (rémunération d'un travail à sa juste valeur, conditions de travail,...) et environnemental (origine des matières premières, impact global du cycle production et de vie du produit, « recyclabilité », protection des milieux de vie...).

Les consommateurs que nous sommes, comprennent de plus en plus l'influence de leurs actes d'achat. En effet, le choix d'acheter un produit plutôt qu'un autre, va déterminer le style de production et peut donc permettre de pousser à développer des pratiques plus respectueuses des hommes et de l'environnement : c'est ce que l'on appelle la « consommation ».

Cette démarche se traduit par une augmentation constante des achats équitables et écologiques, d'où une offre de plus en plus variée dans ces domaines, même dans les grandes surfaces non spécialisées.

A travers sa démarche d'« éco-efficience », Airbus a clairement pris conscience des enjeux environnementaux dans le développement de ses produits (norme ISO14001, avions optimisés en terme de consommation et de bruit, matériaux recyclés/recyclables, recherche sur les carburants alternatifs, etc.).

Nous proposons ici de montrer comment la prise en compte de ces problématiques peut se traduire jusque dans les avantages sociaux proposés aux salariés (e.g. Prestations du CE). Ainsi, en déclinant très concrètement cette prise de conscience de notre entreprise jusqu'à ses salariés, et en étendant l'éco-efficience jusqu'au Développement Durable, Airbus afficherait une cohérence de ses valeurs.

Le CE, la coopérative ainsi que la médiathèque peuvent participer à la mise en place de cette cohérence et montrer, par exemple en suivant les quelques propositions listées ci-dessous, qu'ils sont en synergie avec la démarche d'Airbus dans ce domaine.

#### **3.3.2 PROPOSITIONS ET AXES DE REFLEXION**

Le groupe « Comité d'Entreprise/COopérative/médiathèque » (ou groupe CECO), s'est fixé 5 axes de réflexion et d'actions : les prestations du CE, la Coopérative, la Médiathèque, les infrastructures associées et les moyens de communications du CE.

Il s'agit de suggérer comment changer certaines pratiques non durables et de sensibiliser les clients que nous sommes, à nos choix de consommation. Nos réflexions ont été déclinées sous forme de constats et de propositions, résumés dans le tableau suivant. Afin d'illustrer nos propos, quelques exemples d'achats et de prestations sont présentés dans l'annexe associée.

**B-1 Prestations du CE**

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
Cadeaux de Noël enfants/Adultes	De plus en plus de salariés demandent à pouvoir choisir des cadeaux éthiques / écologiques / durables.	Proposer dans les catalogues quelques cadeaux allant dans ce sens: produits écologiques, jeux coopératifs, sans piles, solidaires, en bois, etc. Privilégier des cadeaux fait en EU plutôt qu'en chine.
Catalogues voyages & stages (adultes, enfants)	Il existe une demande croissante pour des voyages ou des stages alternatifs, solidaires et éthiques.	Proposer dans les catalogues des stages, des chantiers jeunes ou des voyages solidaires/éthiques.
Voyages SNCF	Il existe actuellement une subvention pour les voyages en avion ou locations de voiture mais aucune pour le train qui est pourtant une alternative économique et écologique sur certaines destinations	Sensibiliser par l'information et inciter les salariés à prendre le train en subventionnant aussi les voyages-vacances en train.
Promotion du Développement Durable à travers une structure dédiée au sein du CE	Le Développement Durable est un sujet transverse à beaucoup de prestations du CE. Afin de centraliser toutes les actions liées au Développement Durable, plusieurs entreprises toulousaines ont déjà créé des commissions DD dans leur CE.	Créer une Commission Développement Durable au Comité d'Entreprise.
Compensation Carbone de nos voyages	Certains voyagistes ou compagnies aérienne proposent de s'acquitter d'une taxe Carbone afin de compenser l'impact de nos voyages	Faire le bilan carbone des prestations voyage Informé et proposer ce principe de compensation aux usagers des prestations vacances du CE, sur la base du volontariat et via une (des) ONG -> communiquer sur les actions de l'ONG. Subventionner une partie de cette compensation. Proposer des prestations de voyage moins lointain et plus haut de gamme (bilan carbone plus faible).

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
Commission logement	Besoin de conseil sur la construction/rénovation des habitats DD (conseils techniques, aides publiques et retour sur investissement...)	Demander au CIL à disposer (en plus du conseil crédit) d'un conseiller formé/spécialisé dans la construction/rénovation des habitats DD.

## B-2 Coopérative

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
Achats	Demande croissante de produits Bio et écologiques. Or, à la coopérative, très peu de ces produits sont proposés à la vente.	Proposer un choix de produits Bio/DD, mais aussi la possibilité d'effectuer des achats groupés, de la location de produits DD. Se rapprocher de certaines enseignes spécialisées dans ce type de produits.
Subventions	Par les crédits d'impôts, le gouvernement propose des aides à l'achat et à la mise en place de matériel utilisant une énergie renouvelable. Malgré cela, ces dépenses restent un budget conséquent pour les familles des salariés.	Etudier la possibilité de compléter le crédit d'impôts. Créer un guide permettant de regrouper les subventions par type ainsi que leur montant.
Journées gourmandes (Novembre)	Les exposants bio (Ecolavie...) qui viennent ponctuellement à la coopérative rencontrent du succès : il existe une demande croissante de produits bio et locaux.	Inviter aux journées gourmandes des producteurs ou associations de produits/services bio, locaux ou de commerce équitable (Solidarmonde, Ethiquable, Biocoop, etc...).
Journées « fête des mères »	Cette prestation, nommée "fête de mère" à cause de la date choisie, comprend surtout des produits électroménagers. Demande de diversification vers des produits permettant par exemple d'économiser sur le budget de l'énergie.	Diversifier les produits proposés: vélos (dont électriques), énergies renouvelables... Inviter des acteurs du DD (Solagro...) Changer le nom de cette journée...

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
Guide	Beaucoup d'expérience a déjà été capitalisée en dehors d'Airbus. Elle peut servir de guide pour ceux qui veulent de plus en plus se tourner vers le DD.	Mettre à disposition un guide DD regroupant : une liste des points d'achats DD/Bio voire obtenir des remises sous forme de bons, des associations DD (e.g. Arbres et Paysages), les démarches à suivre pour construire DD, etc...

### B-3 Médiathèque

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
Espace Développement Durable	Peu de documents traitant du DD, et plutôt dispersés.	D'abord, recenser l'existant DD: livres, films documentaires... Puis l'étoffer et mettre en place un "espace DD".

### B-4 Bâtiments du CE

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
Énergétique	Mauvaise régulation thermique dans les bâtiments LAC et Coopérative.	Optimiser la régulation des températures. Améliorer l'isolation des bâtiments. Etablir un bilan énergétique des bâtiments.
Parkings vélos et motos	Il n'y a pas de garages à vélo près des bâtiments (LAC, Coopé) de St Martin, à part 4 bornes non protégées des intempéries et seulement à côté du bâtiment le plus récent. Aucune attache réservée aux vélos côté Coopérative. Rien pour les motos.	Installer des garages à vélo et motos pour protéger les 2 roues et pouvoir les garer à des places réservées.
Tri des déchets	Il n'y a pas de conteneur à verre près des bâtiments de St Martin. Le tri des papiers n'est pas réalisé jusqu'au bout, toutes les poubelles sont mélangées dans les conteneurs généraux.	Installer un/des conteneur/s à verre et récupérer les papiers usagés pour les recyclés. Récupérer également les contenants en plastique ou aluminium.

**B-5 Communication du CE**

Axe	Constat/Contexte	Propositions / Questions
Communications papiers	Les brochures distribuées par le CE (catalogues de Noël, vacances, journées spéciales, « En direct du CE », plaquette « plan de formation » », etc.) sont systématiquement imprimées sur du papier glacé et/ou très épais. Les salariés font massivement remonter l'inutilité de distribuer des versions papier (de qualité supérieure) à l'ère informatique.	1- Procéder à une distribution par messagerie ou laisser la possibilité de télécharger les catalogues/brochures sur le site du CE. 2- Dans le cas d'une distribution papier, utiliser du papier recyclé/recyclable, ainsi que des encres végétales. Limiter l'utilisation du papier glacé.
Communication Intranet	Une communication conviviale et attrayante par Internet / Intranet permettrait d'améliorer l'image du CE en tant que prestataire de services et en tant qu'interlocuteur avec la Direction. Le site intranet actuel du CE n'est pas assez vivant pour communiquer sur les différents projets des commissions.	Rendre le site plus convivial et attrayant pour que les salariés puissent trouver facilement l'information. Par exemple, au lieu de proposer le « En direct du CE » sous format pdf, le développer en site interactif. Permettre aux différentes commissions de communiquer sur leurs projets avec une interface simple et conviviale.
Organisation d'événements – utilisation de vaisselle lavable	Lors des pots ou repas proposés dans le bâtiment du LAC ou ailleurs, sont utilisés des gobelets et autres couverts en plastique. Cette pratique n'est pas durable car elle consomme beaucoup d'énergie et produit beaucoup de déchets. Dans la vie privée, de plus en plus de personnes organisant des événements avec beaucoup d'invités, louent de la vaisselle réutilisable pour ne pas générer ces pollutions. Les prix sont très raisonnables et la vaisselle peut être rendue salle.	Les restaurants du CE sont équipés de couverts (verres, assiettes, ...) réutilisables et lavables ainsi que de machines à laver. Ils pourraient prêter la vaisselle lors d'organisation de tels événements afin de donner une meilleure image du CE. De même, quand les différents clubs du LAC organisent des événements. Un stock de vaisselle propre (plus utilisée aux restaurants) pourrait être gardé dans l'établissement du LAC ?

## **3.4 LES OUTILS INDUSTRIELS**

### **3.4.1 ETAT DES LIEUX**

La réflexion sur les Outils Industriels correspond à toutes les activités industrielles d'Airbus sur ses sites : bâtiments, énergies, consommables, déchets industriels ou non, ...

Le but n'est pas ici de se substituer aux professionnels d'Airbus qui travaillent sur ces sujets, mais de leur apporter notre point de vue. Or, pour approfondir notre réflexion, nous avons besoin de données techniques auxquelles nous n'avons pas eu accès pour le moment. Nous souhaitons donc nous rapprocher des équipes techniques pour affiner notre réflexion.

Les propositions ci-dessous nous semblent de bon sens et nous souhaitons les confronter à l'existant. Elles permettraient en effet d'optimiser l'empreinte écologique de nos moyens de travail, de diminuer la facture énergétique de l'entreprise et d'améliorer les conditions de travail des salariés, ceci en inscrivant notre activité dans une démarche de Développement Durable ou d'Eco-Efficience.

Ces actions permettraient donc des économies de fonctionnement, moyennant pour certaines un investissement initial.

### **3.4.2 PROPOSITIONS ET AXES DE REFLEXION**

Certaines actions très simples pourraient être mises en place rapidement. Supportées par des campagnes d'information et avec le concours des employés, elles produiraient une amélioration rapide.

Afin d'analyser les bénéfices de ces actions très simples et d'inciter les employés à poursuivre leurs efforts, nous proposons que soient mis en place des indicateurs sur les différents bâtiments (par exemple consommation en électricité, en chauffage, en eau).

Dans un 2<sup>ième</sup> temps, nous proposons que des études d'améliorations possibles de l'existant soient menées, en partant d'un bilan quantifié des consommations actuelles. En France, en moyenne, le renouvellement du parc immobilier est de 1% par an. Il faut donc lancer des campagnes de rénovation des bâtiments existants les plus énergivores.

Enfin, il est souhaitable que les nouveaux bâtiments Airbus soient construits dans un souci de respect de l'environnement, en s'appuyant sur les nouvelles normes de construction, voire en prenant de l'avance en anticipant les futures exigences.

**B-1 Constructions / Rénovation**

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
Bâtiments Parkings	Impact environnemental important Entretien et exploitation coûteux	Au-delà des coûts, prendre en compte les impacts environnementaux récurrents lors des choix de conception (Climatisation, lumière, gestion de l'eau et de l'énergie, ...) Possibilité d'implanter des ombrières solaires sur les parkings pour bénéficier de micro-centrales électriques (voir le chapitre sur les transports).
Chantiers	Nuisances et pollutions provoquées par les chantiers de construction	Utiliser la charte 'Chantier Propre'
Bâtiments	Pour diverses raisons (climatisations, isolations... non appropriées par exemple), les bâtiments actuels sont énergivores (gros consommateurs d'énergie)	Construction de bâtiments au delà du « HQE » . Cible RTE2010 / Minergie / Passifs. Mise en place d'indicateurs énergie/eau par bâtiment et campagne de rénovation ciblée pour les plus gros consommateurs.
Dépendance énergétique	Surfaces des toitures des bâtiments non utilisées.	Mettre en place des dispositifs solaires sur les bâtiments (thermique, photovoltaïque). Louer des toitures à des sociétés productrices d'énergie photovoltaïque.

**B-2 Energie / Eau**

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
Eau	Pas/peu de collecte d'eau de pluie	Utiliser l'eau de pluie pour l'arrosage des espaces verts et certains besoins industriels (et WC)
Eau	Sur-consommation	Améliorer les équipements (mitigeurs, chasses dissymétriques, détendeurs, mousseurs, ...) Traquer les fuites Utilisation de robinet à détecteur de présence (voir WC restaurant D. Daurat) : consommation au besoin + hygiène car pas de contact.
Electricité	Eclairage inadapté	Améliorer l'efficacité de l'éclairage (suppression halogènes, mise en place de LEDs et lampes à sodium, ...)
Electricité	Eclairage inutile Talon d'énergie important	Supprimer l'éclairage nocturne des bâtiments vides Installer des détecteurs de présence (bureaux, couloirs, WC) / Minuteurs
Groupe électrogène thermique pour alimentation de Groupes de park à la FAL ATR (ancien bâtiment FAL A300) vers le parking silo	Ce groupe électrogène (combustion diesel) produit du 400V Triphasée. Ce 400V rentre dans l'ancienne FAL A300, et est convertit en tensions avion 28VDC et 115VAC/400Hz via un convertisseur, du convertisseur ça va à la prise de parc d'un ATR.	Faire un bilan carbone des machines à combustion diesel (type compresseur et générateur d'électricité mobile) sur les sites de production Etudier l'installation d'une prise 400VAC triphasée à la place du compresseur diesel utilisé.
Climatisation	Systèmes de ventilation / climatisation gros consommateurs d'énergie Manque d'efficacité des climatiseurs en open space (zones trop froides)	Installer des systèmes de ventilation performants (échangeurs, puits canadiens, ...) Limiter le déploiement des climatiseurs, individualiser les systèmes de climatisation pour répondre aux besoins locaux, éviter de refroidir les zones qui n'en ont pas besoin.

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
Chauffage	Sur-consommation Talon d'énergie important	Améliorer l'isolation thermique
Chauffage	Sur-consommation	Améliorer les systèmes de régulation de T°
Chauffage	Utilisation d'énergies non renouvelables	Améliorer les installations de chauffage (géothermie, ...)
Chauffage	Certains anciens Bâtiments n'ont pas de double vitrage (même au Nord, M63 par exemple), voire des fermetures « passoires »	Etablir un état des lieux et prioriser les actions de rénovation en fonction des constats.
Sensibilisation	Mauvaise connaissance de nos consommations	Mettre en place des indicateurs de consommations toutes énergies par bâtiment Evaluer les gains effectués
Sensibilisation des hiérarchies	Règles comportementales simples : Eteindre les écrans/lumières le midi + PC le soir	Inciter les différents niveaux hiérarchiques à faire respecter les règles d'Eco-efficience (redescendes des réunions de services, objectifs annuels...)

### B-3 Consommables

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
Impressions	Impressions inutiles => on retrouve des tas de feuilles aux imprimantes, que personne ne va chercher.	Comptabiliser le nombre de feuilles imprimées par login par mois (décompte personnel) pour fournir un indicateur et favoriser une prise de conscience individuelle.
Impressions	Certaines imprimantes ne sont pas configurées de base pour le recto/verso et sortent une feuille identifiant l'auteur (inutile car on sait ce qu'on a imprimé, normalement).	Configurer les imprimantes pour que l'impression soit recto/verso et sans feuille « identifiant » (inutile) ou impression sécurisée (*)

Axe	Constat/Contexte	Propositions / Questions
Papier	Utilisation de papier blanc pour des documents non diffusés ou pour écrire des brouillons.	Promouvoir l'utilisation de papier recyclé. Informer les salariés sur les avantages environnementaux et économiques du papier recyclé. <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Papier recyclé par défaut dans les bacs</li> <li>➔ Chargement du papier blanc manuel</li> </ul>
Impressions couleur	Impressions inadaptées	Diminuer le nombre d'imprimantes couleur Sensibiliser les salariés à n'utiliser les imprimantes couleurs qu'en cas de besoin. Configuration par défaut Noir&Blanc

(\*) Par exemple, chez Peugeot Rennes, pour que chacun retrouve ses impressions, limiter les erreurs d'impression/impressions inutiles, et en limiter le nombre, les impressions sont sécurisées (déblocage par code à taper sur l'imprimante), ce qui permet de:

- faire imprimer toutes les impressions à la suite si besoin,
- limiter les erreurs d'impressions des salariés car à la fin de la journée, toutes les demandes d'impressions qui n'ont pas été activées par code sont supprimées.

**B-4 Impact environnemental (autres)**

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
Gestion des déchets	Déchets 'Machine à café' non recyclables Il existe des machines à café avec l'option « sans gobelet »	Utiliser des gobelets en carton / compostables Proposer une option « sans gobelet »
Gestion des déchets	De plus en plus de services utilisent des percolateurs avec dosettes générant beaucoup de déchets	Faire des campagnes d'information sur les déchets engendrés. Proposer des dosettes recyclables (en papier au lieu d'aluminium)
Gestion des déchets	Production de déchets non valorisables	Améliorer la collecte et le tri. Généraliser le recyclage du papier. Faire un bilan des sources de déchets par rapport à leurs origines (besoins) pour en diminuer la quantité en proposant des solutions alternatives.
Tri des déchets	Tri des déchets : poubelle bleue pour le papier et bouteilles en plastiques, poubelle jaune pour les déchets non valorisables.	Mettre des poubelles jaunes dans les boxes des open spaces afin d'inciter les salariés à faire le tri. -> Etiqueter les poubelles car la couleur jaune est synonyme de recyclage dans bon nombre de commune d'où une confusion possible.
Infrastructures	Diminution possible des infrastructures utilisées par les salariés	Mise en place d'une part de télétravail avec des jours « libérés » pour travailler à la maison. Possible pour les activités sur ordinateur. Permet une meilleure concentration qu'en « open space ».
Empreinte écologique / dépendance énergétique	Méconnaissance de l'impact environnementale de notre activité.	Faire un Bilan Carbone (ou équivalent) de notre activité industrielle (Airbus + fournisseurs)

**B-5 Prévention**

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
Santé	Inquiétudes sur la qualité de l'air dans les bâtiments (climatisation, poussières (moquettes)...) )	Effectuer des bilans pour des immeubles sains (ventilation, moquettes, ...)
Information	Nécessité de réduire l'empreinte écologique ainsi que la dépendance aux ressources fossiles	Mettre en place des campagnes d'information et des actions pédagogiques pour une prise de conscience.
Champs électromagnétiques	Inquiétudes à propos de l'impact des sources d'émission des champs électromagnétiques (WiFi, radars, antennes relais...) sur la santé des salariés.	Dessiner une cartographie des sources d'émissions. Si nécessaire déplacer les sources d'émission ou les employés sur-exposés.
Produits à risque sanitaire non encore identifié	Inquiétudes à propos de l'impact sur la santé des salariés, par exemple avec l'utilisation de nanotechnologies et de produits cancérigènes comme la pâte à joint d'isolation  Les nanotechnologies sont étudiées par la Recherche à Airbus.	Est-ce que l'impact sur la santé et l'environnement sont des critères prioritaires dans la recherche d'Airbus concernant les nanotechnologies ou technologies à risque sanitaire non encore identifié?  Sont-elles déjà utilisées dans l'entreprise ou par des fournisseurs ? Si oui, quelles sont les précautions prises pour la protection des salariés et de l'environnement ?  Appliquer le principe de précaution si nécessaire.

Nota : Un certain nombre des points soulevés ici relèvent aussi de la communication vers les employés Airbus. Voir nos suggestions de vecteurs de communication dans le § dédié.

## **3.5 LA COMMUNICATION ET L'ORGANISATION**

### **3.5.1 ETAT DES LIEUX**

Notre réflexion en matière de communication porte sur notre communication, et donc organisation, au sein du réseau vers les salariés Airbus, mais aussi sur la manière dont Airbus communique en interne et vers l'extérieur. Nous développons ici ce deuxième point.

Airbus communique régulièrement sur sa démarche « éco-efficience » (norme ISO14001, avions optimisés en terme de consommation et de bruit, matériaux recyclés/recyclables, recherche sur les carburants alternatifs, PAMELA, etc.), à la fois en interne auprès des salariés et en externe auprès des actionnaires, clients et grand public. Cependant, ces notions restent généralement très floues pour tout un chacun.

En interne, malgré les diverses communications d'Airbus, peu de salariés savent ou comprennent ce qui se cache effectivement derrière la notion d'éco-efficience et quelle est la différence avec le Développement Durable. Cependant, conscients des enjeux économiques, sociaux et environnementaux, pour Airbus et pour leur emploi, les salariés sont en attente d'informations concrètes, pratiques et accessibles aisément. Ils sont prêts à agir concrètement s'ils comprennent pour quoi et dans quelle direction aller.

En externe, le secteur du transport aérien se plaint d'une image négative en terme d'impact environnemental. Notamment dans le cadre des négociations sur l'inclusion du transport aérien dans le système d'échange des quotas d'émission de CO2.

Ainsi, Airbus communique principalement sur ces deux axes :

- L'évolution des produits et process (éco-efficience), souvent liés à des normes ou des exigences (ISO 14001, REACH,...)
- L'impact relatif du transport aérien sur les émissions globales de GES. Seulement 2% des GES sont attribués au transport aérien alors qu'il représente beaucoup plus en terme de PIB mondial et de contribution à ce PIB

### **3.5.2 PROPOSITIONS ET AXES DE REFLEXION**

Nous proposons des thèmes de réflexions sur les axes communication interne (satisfaire aux attentes des salariés) et externe (sortir le transport aérien de son image négative).

**B-1 Communication interne**

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
Visibilité des actions via intranet	Des informations existent sur le site intranet dans divers domaines (éco-efficacité produit, PDE, site covoiturage, réseau de transport bus,...) mais elles ne sont pas forcément faciles à trouver	<p>Regrouper l'ensemble des informations relatives au Développement Durable (liées au produit et à l'activité) sur une seule rubrique avec une visibilité de haut niveau.</p> <p>Avoir les différents documents dans les langues de chaque pays et pas seulement en anglais.</p> <p>Personnaliser les infos en fonction de ce qui existe par site tout en gardant une visibilité sur les autres sites.</p>
Projets en cours	Plusieurs projets sont en cours (JTI Clean Sky, déclinaisons de REACH,...). Ces projets sont mal connus en dehors des équipes qui y travaillent. Ils montrent cependant que des actions sont lancées et mériteraient d'avoir plus de visibilité.	<p>Communiquer sur les projets en cours (intranet, Réseau TV, conférences ouvertes à tous,...)</p> <p>Impliquer les salariés dans un projet d' « avion vert », sur base de volontariat ou avec un concours du type « Flying your ideas ».</p>
Sensibilisation de proximité (manufacturing, design...)	L'Eco-Efficacité est annoncée comme une valeur d'Airbus (vision 2020 et vœux de Louis Gallois pour 2009), mais n'est pas déclinée en termes d'exigences de travail dans les différents secteurs, notamment à l'Engineering. Pour le Lean Management, par exemple, des exigences ont été déclinées et des séances de formation par secteurs ont été proposées avec une forte incitation à la participation. Des agents de changement ont été définis.	Décliner des exigences de travail dans les différents secteurs, jusqu'au design. Nommer des « agents de changement pour l'Eco-Efficacité » et les former pour inciter à la prise en compte d'exigences Eco-efficaces.

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
Sensibilisation de proximité – actions individuelles	En dehors des axes produits et process, chacun doit être concerné et faire de petites actions à son niveau (tri papier, réglage chauffage ou climatisation, éclairage,...). Au-delà des actions de communication déjà lancées (tri papier par exemple), une incitation directe par un collègue peut être plus efficace.	Etablir un réseau de « relais DD » dans les secteurs ou bâtiments, ou... Plus « terrain » que les relais ISO 14001 ou REACH, ils auraient une mission d'incitation auprès de leurs collègues et serviraient de relais pour passer les messages, montrer l'exemple, remonter des propositions, ... Un peu comme les EPI pour la sécurité.
Boîtes à idées	Certains salariés sont très motivés par les aspects environnementaux mais ne se sentent pas écoutés ni valorisés alors que leurs idées pourraient être des sources d'amélioration de la qualité Eco-Efficente.	Donner la parole, discuter avec les salariés motivés. Valoriser les idées innovantes.

**B-2 Communication externe**

<b>Axe</b>	<b>Constat/Contexte</b>	<b>Propositions / Questions</b>
L'image « environnement » du transport aérien	<p>Bien qu'actuellement relativement faible en terme de production de GES, le transport aérien est souvent cité pour son impact environnemental fort. Il nous semble que la seule réponse que présente cette industrie est « nous ne représentons que 2%, ce qui est négligeable comparé à d'autres sources d'émissions ... »</p> <p>D'autre part, si les autres secteurs diminuent leurs impacts environnementaux et que l'aéronautique reste sur cette position, la part actuelle de 2% va sûrement augmenter.</p>	<p>Proposer plutôt une communication active sur ce qui se fait à Airbus au niveau environnemental, tout en étant exemplaire sur tous les aspects Eco-Efficience : le produit et l'outil industriel mais aussi le transport, la restauration, les prestations du CE des salariés. Par exemple, la diffusion et l'application d'un Plan de Déplacement Entreprise (PDE) ambitieux, permettrait de montrer la volonté de l'entreprise dans sa démarche de diminution de son impact environnemental et ce à bas coût économique.</p>
Partenariat avec une ONG	<p>Airbus a lancé sa fondation en 2008. Telle que présentée, il s'agit de contribuer à des actions auxquelles participent des employés. Dans le cadre de leur fondation, d'autres entreprises ont établi des partenariats avec des ONG sur des projets dans lesquels elles se retrouvaient. Ces partenariats permettent de communiquer une image positive auprès de l'extérieur mais aussi dans l'entreprise.</p>	<p>Identifier une (des) ONG dont les projets pourraient se rapprocher des valeurs d'Airbus et proposer un partenariat.</p> <p>Par exemple, un partenariat permettant de compenser les GES émis par notre entreprise.</p>
Valoriser les actions internes - cohérence entre le discours et les actes.	<p>L'amélioration des axes cités dans ce Livre vert, permettra à Airbus de communiquer sur des actions pratiques et concrètes pour mettre en évidence la cohérence entre le discours et les actes.</p>	<p>Valoriser et communiquer sur les actions concrètes au niveau du produit mais aussi des efforts de l'entreprise et de ses salariés en matière de transport, restauration, prestations CE...</p>

Axe	Constat/Contexte	Propositions / Questions
Etudier des projets de rupture technologique	Airbus travaille sur des avant-projets afin de diminuer la consommation de ses avions tout en gardant le même modèle de développement technologique. Or, il existe d'autres projets qui font le choix de la rupture technologique : hydroptère, avion solaire, pile à hydrogène, dirigeable...)	Financer/Participer à des projets de rupture technologique dans le domaine aéronautique (avion solaire, dirigeable, etc..). Exemple du partenariat EADS avec l'hydroptère.



**B-3 Organisation**

Axe	Constat/Contexte	Propositions / Questions
Positionnement de l'Environnement dans l'organisation Airbus	Les départements Eco-Efficience et Développement Durable sont positionnés sous le domaine de la Communication. Cela ne paraît pas cohérent avec les messages de la Direction d'EADS (vœux 2009, vision 2020) et laisse penser à un « effet de communication » plus qu'à une volonté de changements concrets.	Positionner différemment cette entité dans l'organisation Airbus afin de donner un signe clair sur l'engagement d'Airbus.

## 4 - CONCLUSION

Si les Visions 2020 d'EADS et d'Airbus se contentent d'appliquer l'Eco-Efficience à l'activité industrielle du groupe et de l'entreprise, cela ne sera pas suffisant pour montrer une réelle volonté de diminution de notre impact sur notre environnement.

En effet, l'impact d'une industrie ne se limite pas à celui de sa production. Il faut prendre en compte d'une manière globale tous les facteurs de génération de Gaz à Effet de Serre pour avoir une action vraiment efficace sur la réduction de nos rejets.

Ainsi, nous avons vu que l'Eco-Efficience peut s'appliquer directement à ce qui touche les salariés :

- Leurs transports professionnels, tant domicile/travail que déplacements propres à leur travail,
- Leur restauration dans le cadre de l'entreprise,
- Les prestations offertes par le Comité d'Etablissement ou d'Entreprise.

Nous souhaitons donc, à travers les divers aspects décrits dans ce document, avoir un impact global sur nos pollutions et sur notre consommation énergétique.

Pour cela, nos propositions doivent être travaillées au sein d'une structure représentative, par exemple une Commission Développement Durable au CE (commission transverse aux autres), ainsi qu'avec les professionnels Airbus spécialistes de toutes ces questions. Nous devons confronter nos idées aux pratiques du terrain, ceci afin de sensibiliser tous les employés à ces enjeux majeurs pour notre avenir.

Dans un premier temps, nous proposons de créer des groupes de travail composés de la Direction d'Airbus, des spécialistes techniques, des représentants du personnel et de salariés compétents et passionnés par ces sujets. Cette structure permettrait ainsi de faire progresser plus rapidement notre entreprise vers une responsabilité environnementale pleinement assumée, reconnue et répondant à l'attente de notre société.

Notons qu'à contrario, si cette responsabilité environnementale n'est pas prise avec la considération et le sérieux nécessaire, il est à craindre que notre entreprise et nos modes de vies ne survivent pas aux changements majeurs (fin de l'énergie infinie et à bas prix, réchauffement climatique...) qui arrivent dans les années à venir et qui, par certains aspects, sont déjà là.

Nous ne pouvons changer le passé, mais nous pouvons donner forme à notre futur.

Pour finir, quelle suite politique donner à ce document ? Généralement, un Livre Vert est un document décrivant des propositions, il sert de base à l'élaboration d'une politique entre les différents partenaires, et se concrétise par l'édition d'un Livre Blanc.

Nous souhaitons que ce Livre Vert de la CFE-CGC, puisse servir de base à la tenue d'une réunion de travail entre partenaires sociaux, afin d'élaborer ensemble (Direction et représentants des salariés) le Livre Blanc du Développement Durable Airbus.

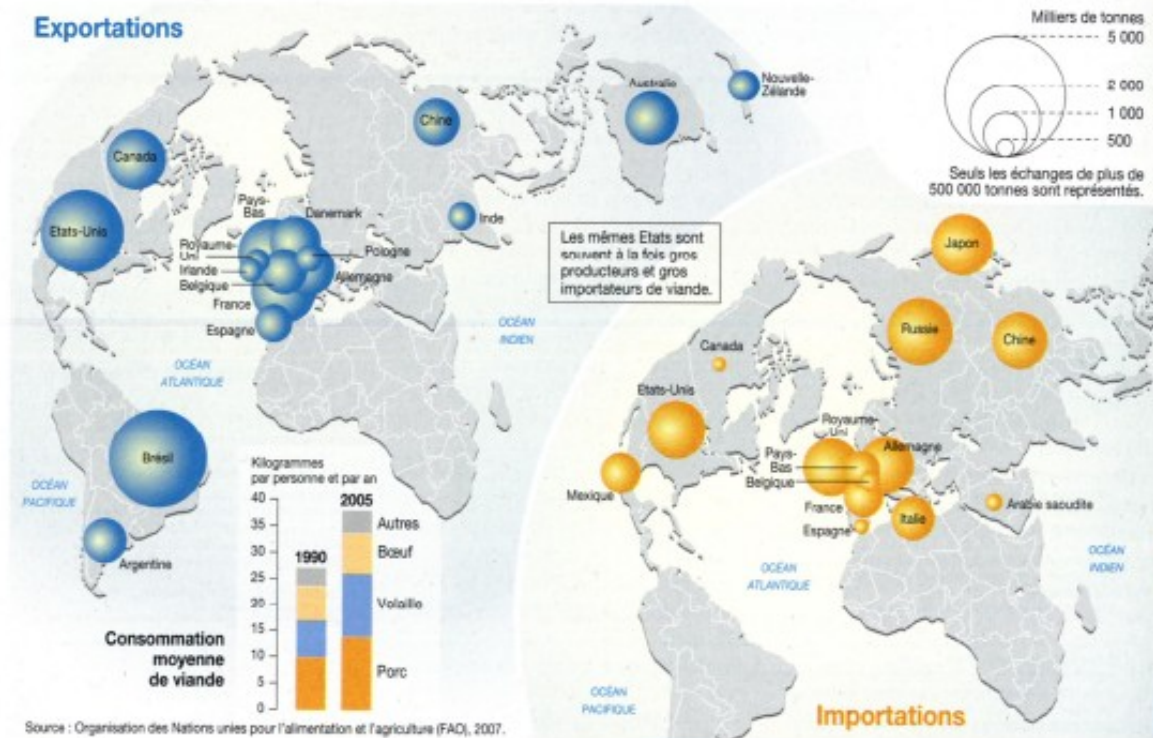
## GLOSSAIRE

<b>ACRONYME</b>	<b>DEFINITION</b>
CECO	CE - Coopérative
DD	Développement Durable
EPI	Equipier de Première Intervention
GES	Gaz à Effet de Serre
LV	Livre Vert
OI	Outils Industriels
PDE	Plan de Déplacements Entreprise
TC	Transport en Commun

**ANNEXES**

Ref	Titre	Auteur	Lien internet
1	Dossier « Consommation de viande : un lourd tribut environnemental »	Observatoire Bruxellois de la Consommation Durable – OBCD)	<a href="http://www.oivo-crioc.org/files/fr/4128fr.pdf">http://www.oivo-crioc.org/files/fr/4128fr.pdf</a>
2	Livre : Atlas environnement du monde diplomatique « Vers un bouleversement de notre modèle alimentaire »	Auteur : LE MONDE DIPLOMATIQUE Editeur : ARMAND COLIN Année : 09/2008 ISBN 10 : 2200353928 ISBN 13 : 9782200353926	N/A Extrait ci-dessous.
3	Article journal « Planète Verte » Chronique Environnement « Et si nous mangions moins de viande »	Hubert Reeves	<a href="http://www.hubertreeves.info/chroniques/pdf_jdm/20071202.pdf">http://www.hubertreeves.info/chroniques/pdf_jdm/20071202.pdf</a>
4	« Les gens devraient réduire leur consommation de viande afin de lutter à titre personnel contre le changement climatique »	Rajendra Pachauri, président du Groupe Intergouvernemental d'Experts sur le Climat (GIEC).	<a href="http://tempsreel.nouvelobs.com/actualites/environnement/20080907.OBS0313/manger_moins_de_v viande_pour_reduire_leffet_de_serre.html">http://tempsreel.nouvelobs.com/actualites/environnement/20080907.OBS0313/manger_moins_de_v viande_pour_reduire_leffet_de_serre.html</a>
5a	Guide "et-ta-mer-t-y-penses" Guide de la pêche et des poissons en danger	Greenpeace	<a href="http://www.greenpeace.org/raw/content/france/presse/dossiers-documents/et-ta-mer-t-y-penses.pdf">http://www.greenpeace.org/raw/content/france/presse/dossiers-documents/et-ta-mer-t-y-penses.pdf</a>
5b	Guide poisson Liste les poissons à privilégier, à consommer avec modération et à éviter, en fonction de leur lieu de pêche.	WWF	<a href="http://www.pourunepechedurable.fr/GUIDE_POISSON.pdf">http://www.pourunepechedurable.fr/GUIDE_POISSON.pdf</a>
6	Article « Frères humains, devenez végétariens »	Le Nouvel Observateur Auteur : Doan Bui	<a href="http://hebdo.nouvelobs.com/hebdo/parution/p2270/articles/a374222.html">http://hebdo.nouvelobs.com/hebdo/parution/p2270/articles/a374222.html</a>
7	Plaquette « des GES dans mon assiette »	ADEME	<a href="http://www.inpactpc.org/images/stories/agritheq/CCPF_bis/ges-dans-nos-assiettes.pdf">http://www.inpactpc.org/images/stories/agritheq/CCPF_bis/ges-dans-nos-assiettes.pdf</a>
8	« Comment évoluent actuellement les émissions de gaz à effet de serre ? »	Jean-Marc JANCOVICI	<a href="http://www.manicore.com/documentation/serre/GES.html">http://www.manicore.com/documentation/serre/GES.html</a>
9	« Le paradoxe de Down-Thomson : une expérimentation »	Laurent Denant-Boemont	<a href="http://blogperso.univ-rennes1.fr/laurent.denant-boemont/index.php/post/2008/12/16/Le-paradoxe-de-Down-Thomson--une-exp%C3%A9rimentation">http://blogperso.univ-rennes1.fr/laurent.denant-boemont/index.php/post/2008/12/16/Le-paradoxe-de-Down-Thomson--une-exp%C3%A9rimentation</a>

# Vers un bouleversement de



Le modèle alimentaire des pays riches, sans précédent dans l'histoire de l'humanité, n'est pas généralisable. Il faut donc en inventer un autre qui soit durable, tant en termes de santé que de protection de l'environnement.

Le même type d'alimentation s'est imposé dans tous les pays industrialisés, en dépit des différences héritées des traditions et liées aux ressources propres à chaque pays. Il se caractérise par :

- une agriculture utilisant de grandes quantités d'intrants, notamment engrais et pesticides ;
- une industrie agroalimentaire puissante proposant de plus en plus d'aliments transformés, souvent prêts à consommer, et contenant des additifs chimiques ;
- une offre extraordinairement diversifiée, ne tenant plus compte des saisons ni de l'origine géographique ;
- des habitudes alimentaires profondément modifiées.

Ces transformations se caractérisent par trois éléments. D'abord par une inversion du rapport végétal/animal dans les sources de protéines, résultat d'une très forte diminution de la consommation de céréales et de légumineuses, et d'une explosion de celle de

viande et de produits laitiers. Ensuite par une augmentation considérable des consommations de matières grasses et de sucres. Enfin par le raffinage de nombreux produits (céréales, huiles, sucres), qui les prive d'une bonne partie de leurs constituants utiles : vitamines, minéraux et fibres.

De plus en plus copié par les pays émergents, ce modèle alimentaire n'est pas généralisable, pour des raisons évidentes : les surfaces cultivables sont insuffisantes (il faut de trois à quinze fois plus de surface pour produire la même quantité de protéines sous forme animale que sous forme végétale), la consommation d'énergie est très élevée et le coût est exorbitant. Cette alimentation de luxe contribue, en outre, à l'augmentation de l'incidence de nombreuses maladies, notamment cancer, maladies cardio-vasculaires et diabète.

Il faut, à ce propos, en finir avec l'argument selon lequel l'augmentation constante de l'espérance de vie serait la preuve d'une nutrition adéquate. Une

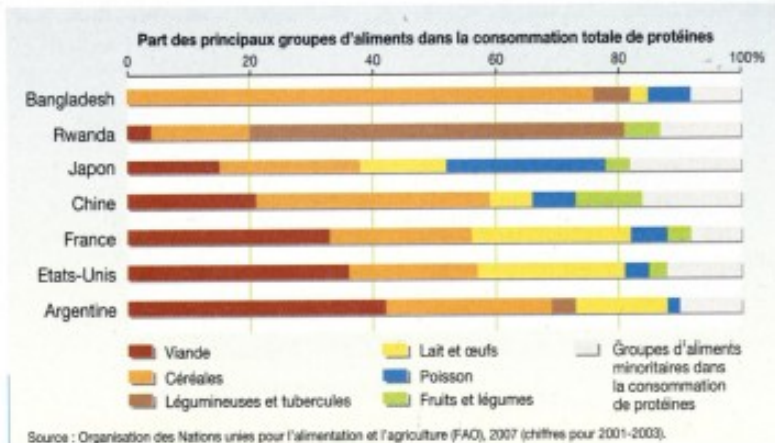
# notre modèle alimentaire

preuve en trompe-l'œil, car le temps est proche où nous et nos enfants subirons de plein fouet les conséquences du mode de vie actuel (avec la trilogie « malbouffe », sédentarité et pollution), trop récent pour s'être déjà traduit par une augmentation de la mortalité.

En 2002, on pouvait lire dans le *Bulletin* de l'Organisation mondiale de la santé : « On estime que d'ici 2020 les deux tiers de la charge mondiale de morbidité seront imputables à des maladies non transmissibles chroniques, pour la plupart nettement associées au régime alimentaire. Le passage à une alimentation comportant davantage de denrées alimentaires raffinées, d'aliments d'origine animale et de graisses joue un rôle majeur dans l'épidémie actuelle d'obésité, de diabète et de maladies cardio-vasculaires, entre autres affections non transmissibles. »

## ÉCOLOGIQUE ET SANITAIRE

Quel doit donc être le modèle alimentaire de demain ? On peut appliquer à sa recherche trois critères principaux : écologique, en tenant compte des problèmes de pollution et de la limitation des ressources ; sanitaire, en essayant de définir le modèle le plus apte à nous maintenir en bonne santé ; historique et ethnologique, en regardant l'impact du mode d'alimentation d'un certain nombre de peuples sur leur état de santé. Quel que soit le critère choisi, les modes d'alimentation qui s'imposent sont sensiblement les mêmes, et à l'exact opposé de ceux qui se sont généralisés dans les pays riches.



## Quelques profils diététiques

Faut-il pour autant revenir à l'agriculture et à l'alimentation de nos aïeux ? Certainement pas. L'agriculture de demain, proche à notre sens de l'agriculture biologique d'aujourd'hui, devra en effet bénéficier de tous les acquis de la science moderne pour être à la fois productive et durable. Mais il faudra changer de modèle agricole, manger beaucoup moins de viande, cesser d'importer des produits hors saison par avions-cargos entiers (voir p.20), redécouvrir les aliments complets et relocaliser de nombreuses productions.

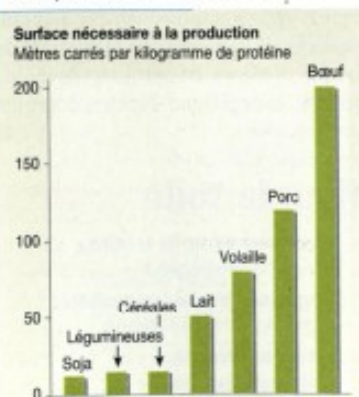
Ce retour à plus de végétal ne veut pas dire manger, comme nos ancêtres, 600 grammes de pain par jour. Ni ne s'autoriser, comme viande, que la poule au pot tous les dimanches chère à Henri IV. Le retour aux produits locaux et de saison ne signifie pas non plus moins de diversité et l'autarcie.

Reste à savoir si nous saurons faire cette mutation avant qu'une crise mondiale ne nous y contraigne dans la douleur. Or la place croissante prise par les organismes génétiquement modifiés (OGM), l'offre de produits de plus en plus élaborés par les industriels de l'alimentation, et de plus en plus hors saison par la distribution, n'incitent pas à l'optimisme. Pas plus que la frilosité des pouvoirs publics lorsqu'il s'agit de s'opposer aux lobbies agricole et agroalimentaire.

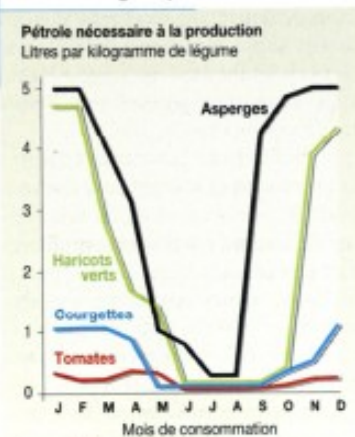
Reste à savoir si nous saurons faire cette mutation avant qu'une crise mondiale ne nous y contraigne dans la douleur. Or la place croissante prise par les organismes génétiquement modifiés (OGM), l'offre de produits de plus en plus élaborés par les industriels de l'alimentation, et de plus en plus hors saison par la distribution, n'incitent pas à l'optimisme. Pas plus que la frilosité des pouvoirs publics lorsqu'il s'agit de s'opposer aux lobbies agricole et agroalimentaire.

Reste à savoir si nous saurons faire cette mutation avant qu'une crise mondiale ne nous y contraigne dans la douleur. Or la place croissante prise par les organismes génétiquement modifiés (OGM), l'offre de produits de plus en plus élaborés par les industriels de l'alimentation, et de plus en plus hors saison par la distribution, n'incitent pas à l'optimisme. Pas plus que la frilosité des pouvoirs publics lorsqu'il s'agit de s'opposer aux lobbies agricole et agroalimentaire.

## Ces protéines envahissantes



## Coût énergétique du hors-saison



## Sur la Toile

- Agence publique pour la promotion de l'agriculture biologique : [www.agencebio.com](http://www.agencebio.com)
- Agriculture biologique : [www.agriculturebio.org](http://www.agriculturebio.org)
- Site de la Confédération paysanne : [www.confederationpaysanne.fr](http://www.confederationpaysanne.fr)
- Slow Food France : [www.slowfood.fr/france](http://www.slowfood.fr/france)
- Guides des produits avec ou sans OGM de Greenpeace : <http://guideogm.greenpeace.ca/browse.php>
- Site de Jean-Marc Jancovici : [www.manicore.com](http://www.manicore.com)