



Synthèse

Session 3 du colloque « Quelles ressources pour nourrir les villes ? »

1^{er} février 2013

« Des expériences innovantes ? »

Rapporteurs : Jean-Baptiste Bassène, Maxime Vogt, Simon André (Étudiants IPAD-ISAM, IRC/Montpellier SupAgro)

Face à la montée des enjeux urbains (obésité, chômage, etc.), il y a concordance sur la nécessité d'agir notamment au travers d'expériences innovantes et concrètes en termes d'alimentation, gestion foncière, transports, etc. La crise alimentaire de 2007-2008 a suscité des remises en cause du système alimentaire productiviste. En 2009, pour ne pas oublier les défis de l'urbanisation est né Food for the Cities. C'est aussi dans ce contexte général que la FAO a développé le manuel de référence du producteur urbain qui met en exergue plus de 200 projets de développement (soutenus par la FAO) en zone urbaine et périurbaine.

Selon **Julien Custot**, expert-facilitateur à la FAO du programme Food for the Cities, quand on parle de système alimentaire local, on ne parle pas d'un système clos. C'est au niveau local qu'émerge la créativité, exemple du chef Alain Passard qui sert des plats à base des produits de son potager. Il faut également accepter de remettre en cause le modèle agricole traditionnel, discuter de la consommation de viande, valoriser le système alimentaire où chacun est un acteur (notion de « bien commun »). Un marketing de ce bien commun est-il possible. D'où les innovations peuvent-elles émerger ?

Pour Julien Custot, la démocratie est la meilleure arme contre la faim. Il faut associer l'ensemble des acteurs locaux (instance démocratique de débat et de décision, clé de voute de l'alimentation). Il faut connecter le système alimentaire avec les autres secteurs de la ville (articulation et interconnexion entre politiques locales, éducation, santé, urbanisation, transport, communication électronique, etc.). Il ne faut pas négliger les partenariats avec le secteur privé et le rôle des assurances avec les collectivités territoriales qui chapeautent l'ensemble. Julien Custot de conclure en référence à une citation de Clémenceau pour dire que « l'alimentation est une chose trop grave pour la confier aux agronomes ».

Après avoir rappelé l'historique et les grands axes stratégiques du Toronto Food Policy Council, **Harriet Friedmann**, géographe et urbaniste à l'université de Toronto, analyse les leviers du changement au sein du gouvernement municipal de Toronto puis termine sa présentation en donnant des exemples d'actions menées, en particulier le World Crops Project.

Le Food Policy Council de la ville de Toronto soutient, auprès du gouvernement municipal, une stratégie de création d'un système alimentaire durable. Cette stratégie

de long terme intègre les questions de santé publique et d'urbanisme. Dans ce cadre, c'est la société civile qui encourage les changements, tout en étant encadré par l'État. Il existe des leviers de changement au sein du gouvernement municipal. Pour les analyser, Harriet Friedmann s'appuie sur l'exemple des déserts alimentaires. Il existe deux options pour résoudre cette question. D'une part, la réorganisation des territoires, dans le cadre d'un plan d'action qui englobe les questions urbaines, paysagères et agricoles. Et, d'autre part, le renouvellement de l'agriculture et des cuisines, qui signifie, la formation des agriculteurs et le mélange des cultures. Cette question du mélange des cultures est l'objet de l'action choisie comme exemple : le World Crops Project. Il s'agit d'un programme innovant dont l'idée principale est d'adapter les « cultures du monde » à notre agro-écosystème. Cette action comporte une forte dimension sociale, au travers de la rencontre des communautés et de la solidarité qui s'y exerce.

Jess Halliday, du Centre for Food Policy, City London University, a mené un questionnaire sur la pertinence d'utiliser la ville comme une échelle d'étude des questions sur la gouvernance alimentaire. Au vu des expériences développées dans différentes villes du monde, Jess Halliday répond par l'affirmative. Dans ce contexte, l'agriculture urbaine est utilisée comme un prisme pour observer les services qu'elle peut rendre en termes de santé publique, d'inclusion sociale, d'environnement, d'éducation, etc. Malgré les conflits qui peuvent naître par rapport aux différences de stratégies (stratégies régionales *vs.* nationales), les villes peuvent influencer d'autres échelles.

Différentes stratégies ont été développées dans certaines villes du monde (Londres, San Francisco, Belo Horizonte, Brighton & Hove) avec des spécificités propres à chacune d'elles. Est-il possible dans ce cas de développer un cadre pour comparer les différentes expériences ? Le principe de « sustainable food cities » a été proposé pour les villes qui veulent rendre durable leur système alimentaire. Ce principe développé par les ONG pose des questions par rapport à l'accord des différents acteurs. Mais est-il pertinent dans tous les contextes ? Selon Jess Halliday, c'est un bon guide dont les villes peuvent s'inspirer tout en gardant une certaine flexibilité.

Didier Depierre, responsable du département des études et de la prospective des Ports de Paris, a présenté la plateforme Haropa, créée en 2012. Il s'agissait de développer une synergie portuaire en regroupant les ports de Rouen, du Havre et de Paris. Rouen est le premier port céréalier européen, Le Havre est le premier port français à conteneurs, et Paris est le premier port intérieur français. Haropa est le premier hub logistique de France. C'est un groupement d'intérêt économique concentrant 2,6 millions de mètres carrés d'entrepôts en service. Il permet de développer la multi-modalité, en permettant le transport de marchandises par voie d'eau, par route et par train. Cette échelle multimodale conduit à réaliser des gains économiques.

La distribution fluviale urbaine implique des partenariats entre les pouvoirs publics, le port de Paris et des entreprises. Elle vise à limiter le transport routier en acheminant des biens jusqu'au cœur des agglomérations. Des projets sont actuellement mis en œuvre dans ce but. A titre d'exemple, « Vert chez vous » permet la livraison quotidienne de 2500 colis par le biais de triporteurs électriques utilisant des escales portuaires. Franprix a également recours au transport fluvial, sur la base d'un partenariat avec la Société coopérative d'affrètement, Paris Terminal et Terminaux de Seine. L'objectif est de parvenir à mettre en œuvre des livraisons quotidiennes de 48 caisses de l'entrepôt Franprix de Chennevières-sur-Marne

jusqu'aux magasins Franprix parisiens. Cela représente 450 000 kilomètres évités, 3 874 camions en moins sur les routes, 88 500 litres de gazole économisés, un rejet total de 234 tonnes de CO₂ évité, et – 34 % de rejet d'hydrocarbures selon l'ADEME. De nouveaux bateaux permettront de satisfaire les besoins de nouveaux secteurs : grande distribution, biens de consommation, messagerie, restauration rapide et automobile. Des essais sont en cours en ce qui concerne la livraison de voitures neuves. Enfin, la logistique fluviale des produits valorisables est un axe de développement de la logistique urbaine. Elle est capable d'acheminer des mâchefers, du papier, du carton, du plastique, des déchets industriels banaux et encombrants, et des déblais du BTP.