

La Revue



de la Terre

Edito

Trimestriel octobre/décembre 2011

Numéro 05

15 €

Comment assurer la sécurité alimentaire mondiale ?

L'insécurité alimentaire mondiale va persister si on ne s'attaque pas aux causes structurelles du déséquilibre du système agricole international. Nous continuons toujours de réagir au niveau des facteurs conjoncturels et donc de faire de la gestion de crises. Les problèmes fondamentaux ont été identifiés en 1996 au Sommet mondial de l'alimentation de la FAO et un programme d'action adopté pour diminuer de moitié le nombre de personnes qui ont faim à l'horizon 2015. De 2002 au second sommet, l'attention des dirigeants du monde a été attirée sur le non respect des engagements pris et le risque de n'atteindre qu'en 2150 l'objectif fixé. Malgré les avertissements du Système mondial d'information et d'alerte rapide de la FAO, puis ceux donnés à travers les médias, il n'y a pas eu de changement décisif de politique. Pourtant, aujourd'hui encore, près d'un milliard de personnes souffrent de la faim dans le monde.

Nous devons donc rappeler avec force les conditions d'un approvisionnement suffisant en denrées alimentaires d'une population en croissance continue. La production agricole doit augmenter de 70 % dans le monde et de 100 % dans les pays en développement pour nourrir une population mondiale qui dépassera les neuf milliards en 2050.

Il y a d'abord la question des investissements: la part de l'agriculture dans l'aide publique au développement est passée de 19 % en 1980 à 3 % en 2006, et se situe maintenant aux alentours de 5 %. Elle devrait revenir à son niveau initial qui avait permis, dans les années 70, d'éviter la famine en Asie et en Amérique latine. Les dépenses budgétaires des pays à faible revenu et à déficit vivrier en faveur de l'agriculture représentent environ 5 % et devraient atteindre au moins 10 %. En outre, les investissements privés nationaux et étrangers de l'ordre de 140 milliards de dollars par an devraient être de 200 milliards de dollars.

Il y a ensuite le commerce international des produits agricoles qui n'est ni libre ni équitable. Les pays de l'OCDE apportent un équivalent de soutien d'environ 365 milliards de dollars par an à leur agriculture, soit un milliard de dollars par jour, et les subventions et les protections tarifaires en faveur des biocarburants ont pour conséquence de détourner quelque 120 millions de tonnes de céréales de la consommation



Photo: DK

humaine vers le secteur des transports. Les mesures sanitaires et phytosanitaires unilatérales ainsi que les obstacles techniques au commerce constituent des freins aux exportations et singulièrement pour les pays en développement. Il faut parvenir à un consensus dans les trop longues négociations de l'Organisation mondiale du commerce pour mettre fin aux distorsions des marchés et aux mesures restrictives au commerce qui aggravent les déséquilibres entre l'offre et la demande.

Il y a enfin la spéculation exacerbée par les mesures de libéralisation des marchés financiers. Ces nouvelles conditions ont permis de transformer des instruments d'arbitrage de risques en produits financiers spéculatifs qui se substituent à d'autres placements moins rentables. Ainsi l'introduction de nouvelles mesures de transparence et de régulation est urgente pour faire face à la spéculation

excessive sur les marchés à terme des produits agricoles.

La solution au problème de la faim et de l'insécurité alimentaire dans le monde passe donc par la coordination efficace des décisions qui devraient porter à la fois sur l'investissement, le commerce agricole international et les marchés financiers.

La mise en œuvre de telles politiques au niveau mondial doit reposer sur le respect des engagements pris par les pays développés, notamment lors des sommets du G8 de Gleneagles et de l'Aquila, ainsi que du G20 à Pittsburgh. Les pays en développement doivent aussi accroître la part des crédits en faveur de l'agriculture dans leurs budgets nationaux. Les investissements étrangers directs doivent être effectués dans des conditions qui respectent les intérêts des différentes parties prenantes et garantissent un partage équitable des bénéfices.

Sans décisions de nature structurelle sur le long terme avec la volonté politique et les moyens financiers nécessaires à leur mise en œuvre, l'insécurité alimentaire va persister avec une succession de crises aux conséquences graves sur les populations les plus démunies. Cela va engendrer l'instabilité politique des pays et menacer la paix ainsi que la sécurité du monde. Les discours et les promesses des grandes réunions internationales, s'ils ne sont pas suivis d'effets, ne font qu'accroître les frustrations et les révoltes. Le temps est venu d'adopter et de mettre en œuvre des politiques qui permettent à tous les agriculteurs du monde, des pays en voie de développement comme des pays développés, d'avoir des revenus décents par des mécanismes qui ne créent pas des distorsions de marché. Ils doivent pouvoir continuer à exercer leur métier dans des conditions dignes et équitables afin d'assurer une nourriture convenable pour toute la planète.

■ **Jacques Diouf**, Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO)

Sommaire

FOCUS sur territoires	2
De la gestion privée à la remunicipalisation de l'eau	
Les Oubliés de la Terre	6
Vers une prise en compte systémique des crises et conflits	

Grand angle	10
L'intermodalité pour doper l'usage des transports collectifs et partagés...	
Volet entreprise	13
Des enjeux de la RSE à la théorie des parties prenantes.	
Regards croisés	17
avec Jean-Pierre Raffarin et Jean-Jack Queyranne	

Billet d'humeur	21
Corinne Lepage	
Explorama	23
Rencontres de Bamako	
Culture	38
La Culture ne se mange pas	
Volet urbanisme	40
Le cadre des villes comme cadre de vie	

Ec(h)os du sud	42
Où en sommes-nous avec le développement en Afrique Centrale ?	
Ec(h)os des pôles	45
Au delà des ours et des manchots... Les sciences polaires	
Focus sur un événement	48
La Global Conférence d'Evian	

L'intermodalité pour doper l'usage des transports collectifs et partagés...

L'enjeu est de proposer aux 493 millions d'Européens de se déplacer avec fluidité, au moyen de systèmes d'information en temps réel et de solutions de paiement intégrées, en utilisant des modes de transport collectifs ou partagés fiables, accessibles, confortables, sécurisés et interopérables. La crise du pétrole, la pollution liée aux déplacements automobiles et l'insécurité routière justifient, au-delà du confort de l'utilisateur, que l'on s'intéresse de près aux technologies qui vont inciter et permettre concrètement à tout un chacun de préférer se déplacer autrement qu'en voiture individuelle. D'un point de vue durable, une rame de tramway 100% écologique car 100% électrique, transportant 200 personnes, équivaut au déplacement de 140 véhicules particuliers. En matière de consommation d'énergie, le tramway consomme en moyenne 110 fois moins que la voiture particulière, le métro trois fois moins et le bus deux fois moins. La libéralisation du transport de voyageurs en marche depuis le 1^{er} janvier 2010 devrait largement contribuer à améliorer les services au voyageur. Dans un contexte en perpétuelle évolution, l'objectif est de donner une meilleure visibilité aux initiatives intermodales et de contribuer à leur déploiement à l'échelle européenne. **SH.**

Entretien

I avec **Robin Chase**, Fondatrice de Zipcar, la plus grande société d'auto-partage au monde.

Roxane Grioché : Aux Etats-Unis l'auto-partage est une pratique déjà très répandue. Quelle a été votre implication ?

Robin Chase : J'ai lancé Zipcar en juin 2000. Avant nous, il y avait eu plusieurs tentatives de lancement de l'autopartage. Mais celles-ci étaient sans succès, sans croissance véritable ou de modèle économique indépendant des subventions. Dès les premiers mois, nous avons connu une très forte demande. Nous nous sommes concentrés sur nos membres et sur leurs envies, et non sur les bénéfices environnementaux. Zipcar était une chose maligne, urbaine et cool, avec une technologie magique qui permettait de rendre le tout rapide et facile.

RG : Comment sentez-vous le marché Européen face à cette expérience ?

RC : Tous les consommateurs cherchent des services qui améliorent leur vie à bon prix. On me dit souvent que l'autopartage peut marcher à tel endroit et non à tel autre car la relation à la voiture diffère d'un point à l'autre. Cela me fait sourire ! Quand j'ai lancé Zipcar en 2000, les Américains me disaient qu'ils n'étaient pas comme les Suisses ou les Allemands. Et aujourd'hui, les Français me disent qu'ils ne sont pas comme les Américains... Ceci étant dit, les Américains urbains

utilisent les voitures d'une façon différente que les Français parce que les villes et le paysage urbain y sont différents, tout comme les possibilités offertes par les transports en commun sont également différentes.

RG : De Zipcar à Buzzcar, nous pouvons dire que les idées fusent. Quels sont les points communs et les différences entre ces deux projets d'envergure ?

RC : Les deux offrent aux individus la possibilité d'avoir une voiture louée à la journée ou à l'heure, de façon facile et pratique. Buzzcar offre la possibilité d'avoir des voitures dans des zones de

toutes densités (et pas uniquement dans les grandes villes), une plus grande diversité de modèles, et pour un prix moins cher car elles ne sont pas toutes nouvelles. Mais la différence majeure réside dans le fait que Buzzcar offre la possibilité de satisfaire un besoin entre particuliers, sans intermédiaire. Si quelqu'un veut partager une voiture (comme propriétaire ou conducteur), il peut le faire sans être adhérent à une entreprise ou un organisme public. Tout se fait en 5 minutes, gratuitement, simplement via un smartphone.

RG : Vous avez développé ce projet avec Mobivia Groupe, pensez-vous que sans ce partenariat vous auriez pu développer un tel réseau d'éco-mobilité en France ?

RC : Je fais preuve d'humilité ! Tenter de pénétrer seule le marché français, sa culture, ses réseaux, sa bureaucratie, son histoire avec les transports et la voiture serait une folie. Mobivia Groupe et moi partageons la même vision d'avenir du transport mais également les mêmes valeurs.

RG : Pour vous l'innovation sera-t-elle la clé de la nouvelle mobilité, ou de nouvelles formes de mobilité ?

RC : Il est évident qu'une nouvelle



Photo : OR

mobilité s'impose. Le vieux rêve d'avoir une voiture par adulte ne marche plus. Elles sont trop chères et trop peu pratiques. Par ailleurs, nous disposons aujourd'hui de nouveaux outils tels qu'Internet, la technologie des smartphones, les réseaux sociaux, etc. Le choix entre plusieurs modes de transport pour un trajet déterminé est en

train de devenir une réalité. Suis-je jeune ou vieille ? Est-ce que je voyage seule ou à plusieurs ? Quels sont les moyens à ma disposition pour financer ce voyage ? Est-ce que je voyage avec des choses lourdes ? Est-ce que je vais loin ou est-ce que je reste à proximité ? Suis-je en ville ou loin de tout transport public ? Quel temps fait-il ? Autant de questions auxquelles il faut

apporter une réponse... La solution unique n'existe plus, elle n'a jamais existé d'ailleurs. Nous allons voir beaucoup moins de dépendance à la voiture individuelle pour nos trajets, beaucoup plus de partage de véhicules, plus de voyages en véhicule de bonne taille, plus de marche, de bicyclettes, et de transports en commun. ■

Rencontre

Roxane Grioché : Quel est l'objectif d'Intermodes ?

Nathalie Leclerc : C'est le nom du premier Congrès européen et de l'exposition associée entièrement consacrés à l'intermodalité du transport de voyageurs. Un rendez-vous à vocation européenne qui rassemble annuellement les élus et professionnels du transport de personnes, les acteurs des télécommunications, de la finance, de l'énergie des 27 états membres. L'intermodalité du transport de voyageurs vise à créer et à orchestrer des passerelles entre les différents modes de transport pour favoriser l'usage des

emprunter les transports collectifs dès lors que le trajet compte une correspondance ! L'enjeu est de proposer aux 493 millions d'Européens de se déplacer avec fluidité, au moyen de systèmes d'information en temps réel et de solutions de paiement intégrées, en utilisant des modes de transport collectifs ou partagés fiables, accessibles, confortables, sécurisés et INTERMODAUX.

L'intermodalité est, en effet, le principal vecteur de développement du transport de voyageurs car sa mise en œuvre répond aux besoins de déplacements de porte à porte. L'objectif premier

munications, acteurs de l'énergie et constructeurs, partagent leurs données au bénéfice de l'utilisateur pour une mobilité intermodale ?

NL : Aujourd'hui, le partage des données par les différents acteurs du transport de voyageur pour tendre vers l'intermodalité reste localisé. Des initiatives exemplaires en la matière émergent en Europe mais le transport de voyageurs est historiquement organisé par mode. La prise de conscience de la nécessité de développer l'intermodalité est récente. Les filières du ferroviaire, de l'aérien, du transport routier, du maritime, de l'automobile et des modes doux restent encore très cloisonnées. Ces filières doivent se rencontrer et réfléchir ensemble aux besoins du voyageur. Elles doivent également intégrer les nouveaux outils des nouvelles technologies de l'information et de la communication qui sont un premier palier, sans doute le plus facile à mettre en œuvre, pour favoriser l'usage des transports partagés. En effet, la billettique intégrée et l'information en temps réel vont rapidement concourir au développement de l'intermodalité.

RG : Ces opérateurs arrivent-ils à coopérer ou à se diversifier pour tendre vers l'intermodalité ?

NL : Du côté des opérateurs, il existe des exemples de coopération réussie comme celle développée par la Lufthansa et la Deutsche Bahn via le service AiRail qui combine les modes ferroviaire et aérien. Le train à grande vitesse transporte 45% de tous les passagers de la Lufthansa entre Cologne et l'aéroport de Frankfurt via ce service. Avec AiRail, la substitution de vols nationaux de courte distance (déficitaires) par le rail et la réutilisation des rares slots qui étaient occupés par ces vols à l'aéroport de Frankfurt en faveur de vols longue distance lucratifs, contribuent



Photo : Intermodes - Gare de St. Pancras International

transports collectifs et partagés, en moyenne deux fois moins consommateurs de CO₂ que la voiture particulière. Elle répond donc à un triple objectif social, économique et durable.

L'idée de créer Intermodes est née du constat que les Européens continuent de préférer à 83% (EU-27, source Eurostat) leur voiture pour leurs déplacements (travail, domicile - travail, loisirs). De plus, 40% des Européens déclarent renoncer à

d'Intermodes est d'offrir une tribune aux initiatives intermodales exemplaires pour qu'elles puissent être partagées par le plus grand nombre : élus, professionnels, grand public et adoptées par les communautés européennes au bénéfice du voyageur.

RG : Comment l'ensemble des opérateurs que vous réunissez : transporteurs, collectivités, télécom-

à la rentabilité financière du service. Certains opérateurs ont choisi de se diversifier ; c'est le cas du français Keolis qui, en opérant plusieurs modes de transport : le train, le métro, le tramway, le bus, le car, le vélo en libre service, la voiture partagée, la navette maritime est capable de créer des passerelles des uns aux autres. La gestion du stationnement et la gestion aéroportuaire que propose Keolis complètent cette diversification au profit de l'intermodalité. Coopération et diversification ne sont pas à opposer. L'idéal étant de savoir combiner les deux pour le bénéfice du voyageur. Au cours du prochain Congrès Intermodales, cette question sera débattue à l'occasion d'une table ronde.

RG : Et au niveau des usagers : quel est leur état d'esprit ?

NL : Que ce soit de façon consciente ou inconsciente, les usagers sont demandeurs de solutions pour voyager mieux avec un minimum de contraintes. Il faut leur donner les moyens et l'envie de changer leurs habitudes. Pour les populations âgées c'est plus difficile car

elles sont attachées à l'autonomie que leur procure la voiture. Les jeunes générations sont sans doute plus sensibles à l'impact des émissions de CO₂ sur l'environnement dont les transports sont largement responsables. Ils sont aussi friands des nouvelles technologies dont certaines vont révolutionner la mobilité et l'intermodalité. Il faut sans cesse informer l'opinion des progrès développés à son attention et lui proposer un service qui allie fiabilité et confort.

RG : Intermodales est très présent dans le Chantier des JO de Londres où un défi de taille a été fixé : Amener 100% des spectateurs aux Jeux en utilisant les transports publics, le vélo ou la marche... Est-ce que vous intervenez auprès du Comité d'organisation?

NL : Intermodales se borne à promouvoir les initiatives déployées par Londres à l'occasion des JO sans intervenir auprès du comité d'organisation. La visite organisée à Londres marque le lancement officiel du Club Européen des Villes et des Régions Intermodales. Lancé à l'initiative

d'Intermodales, pour compléter son Congrès annuel dédié à l'intermodalité du transport de voyageurs, le Club a pour double objectif d'organiser la visite de sites intermodaux exemplaires en Europe ou dans le Monde et de favoriser le networking entre ses membres. Les villes et les régions européennes, membres du Club, peuvent ainsi découvrir, dans leur réalité, des initiatives intermodales transposables au sein de leurs collectivités et échanger sur leurs propres développements intermodaux.

Si elles le souhaitent, elles peuvent se porter candidate pour accueillir à leur tour des représentants territoriaux européens. Les opérateurs du transport de voyageurs, à l'initiative de réalisations intermodales, pourront également proposer des visites au sein de leurs collectivités clientes. L'intermodalité transfrontalière fera partie des priorités du Club. En effet, au sein des territoires transfrontaliers, les stratégies intermodales prennent une dimension géographique et politique qu'il nous semble intéressant de partager d'autant que 40% de la population européenne vit à proximité d'une frontière. ■



Photo : © MPM, renforcement de la capacité des rames du tramway.



Photo : IrisbusCrossway - Transport handicapé.

Le point de vue de l'Union européenne sur l'Intermodalité

L'intégration accrue des réseaux modaux permettra d'opérer de meilleurs choix entre les modes de transport : les aéroports, les ports, les gares ferroviaires et routières ainsi que les stations de métro devront être de mieux en mieux reliées et transformées en plateformes de correspondances multimodales pour les passagers. Des systèmes d'information en ligne et des systèmes électroniques de réservation et de paiement intégrant tous les moyens de

transport devront faciliter les déplacements multimodaux. Un ensemble adéquat de droits des passagers doit accompagner l'usage plus étendu des transports collectifs (23.).

Le réseau de base doit assurer l'existence de liens multimodaux efficaces entre les capitales européennes et les autres grandes villes, ports, aéroports et passages de frontière principaux, ainsi que les autres grands centres économiques. La priorité doit être donnée à la mise en place des maillons manquants - pour l'essentiel, des sections trans-

frontalières et des goulets d'étranglement/contournements -, à la mise à jour des infrastructures existantes, au développement de terminaux multimodaux dans les ports maritimes et fluviaux et aux centres de regroupement logistique dans les villes. Les connexions train/avion doivent être améliorées pour les déplacements à grande distance. Enfin, les autoroutes de la mer constitueront la dimension maritime du réseau de base (69.).

Feuille de route pour un espace européen unique des transports (extraits du livre blanc, mars 2011).