

# Pic pétrolier : « Il faudra bouger moins et mieux »

**C'est inéluctable. Les prix du pétrole vont doubler dans les années qui viennent. Avec une augmentation de la demande et une raréfaction de la production de pétrole facilement extractible, les prix vont s'envoler. Une équipe de la recherche de la Conférence permanente du développement territorial (CPDT)<sup>1</sup> s'est penchée sur les conséquences du renchérissement de l'or noir sur le développement territorial de la Wallonie. Les résultats de l'étude plaident pour la mise en place de nouvelles politiques, en particulier dans les domaines de la Mobilité et de l'Aménagement du territoire.**

Les réserves mondiales de pétrole ne sont pas illimitées. Le pétrole facilement exploitable commence à se raréfier. Dans le même temps, la consommation mondiale de produits pétroliers ne cesse d'augmenter, notamment avec une demande accrue de nouveaux pays émergents comme la Chine ou l'Inde. Dans le jargon des spécialistes, ce moment où la production de pétrole atteint un maximum indépassable et commence à décliner est appelé le « pic du pétrole ».

Pendant de nombreuses années, ce phénomène a été ignoré voire nié par les experts de l'énergie. Aujourd'hui, cependant, le pic pétrolier fait quasiment l'unanimité dans le champ scientifique. Reste à savoir quand il se produira. 2010 ? 2020 ? 2030 ? « Selon le dernier rapport de l'International Energy Agency (IEA)<sup>2</sup>, le pic pétrolier est déjà derrière nous », explique Véronique Rousseaux<sup>3</sup>, chercheuse pour la CPDT, « il se serait produit en 2006, nous serions donc déjà entrés dans une phase de raréfaction du pétrole ». Pour autant, la baisse de la production ne rime pas avec la fin de l'approvisionnement en pétrole du jour au lendemain.

« Les réserves totales de pétrole restent mal connues », confie Thierry Brechet<sup>4</sup>,

professeur en économie et responsable de l'étude. « Ce qui est sûr, c'est qu'il reste une grande quantité de pétrole dans le sous-sol, mais dont l'exploitation est techniquement difficile, ce qui le rend cher. Ces gisements ne sont actuellement pas exploités, car ils ne seraient pas rentables. » Ils n'auront donc aucune influence sur le prix du baril.

La première conséquence de la raréfaction du pétrole facilement exploitable sera le doublement des prix pétroliers. D'un baril à environ 85 dollars actuellement, nous passerons à 150 voire 175 dollars vers 2035. « Le but de l'étude que nous avons menée est d'analyser comment va évoluer le territoire régional face à un pétrole cher », explique l'économiste.

## **Pas de récession mais un affaiblissement de la croissance économique**

D'un point de vue macroéconomique, la Wallonie ne devrait pas connaître un effondrement de son économie. « Selon l'Institut wallon de l'évaluation de la prospective et de la statistique (Iweps) et le Bureau du Plan, le doublement du prix du pétrole va engendrer un ralentissement de sa croissance économique », explique Thierry Brechet, mais nous ne

serons pas confrontés à une récession brutale. »

Si ces estimations sont plutôt rassurantes, elles ne permettent cependant pas d'appréhender toutes les conséquences du renchérissement du pétrole. Au niveau microéconomique, ce sont les ménages qui vont faire les frais de cette hausse. Chauffage, déplacements, la part du revenu des ménages consacrée aux dépenses pétrolières va augmenter sensiblement. Mais pas de la même façon selon le lieu de résidence. L'étude montre qu'il existe une différence importante dans la dépendance au pétrole selon que l'on habite en ville ou à la campagne. « Les villes seront plus résilientes à la hausse des prix pétroliers », explique Véronique Rousseaux. En effet, celles-ci possèdent des logements de plus petite taille, en général situés dans des logements mitoyens. La consommation énergétique est donc moins importante. « Autre élément en faveur des espaces densément urbanisés : « Les habitants sont mieux connectés aux différents pôles d'emploi et aux transports en commun. »

Des avantages que les communes rurales ne possèdent pas. A la différence de l'habitat en ville, les logements à la campagne sont le plus souvent composés de



maisons « quatre façades », gourmandes en énergie. De plus, les habitants sont largement dépendants de l'automobile pour se déplacer, en particulier pour se rendre à leur travail.

### **Des conséquences territoriales mais aussi sociales**

C'est donc dans les campagnes que l'augmentation des prix du pétrole se fera le plus durement ressentir. « Il ne faut pas croire que les habitants des campagnes vont changer tout d'un coup leurs comportements quotidiens, qu'ils vont émigrer en masse vers les villes, ou que les communes rurales vont se refermer sur elles-mêmes et vivre en autarcie », explique Thierry Brechet. En revanche, on risque d'assister à une augmentation des inégalités sociales. D'un côté, les ménages les plus défavorisés ne pourront pas assumer la part grandissante des produits pétroliers dans leurs dépenses, difficile alors de se déplacer ou d'assumer les frais de chauffage. De l'autre, les ménages aux revenus confortables pourront continuer leur mode de vie comme si de rien n'était, étant capables de supporter ce renchérissement.

Pour amortir l'effet du doublement des prix du pétrole, une des conclusions de

l'étude est de diminuer la dépendance des ménages wallons aux produits pétroliers. « Cette dépendance va se faire pour partie de manière « naturelle » », estime Thierry Brechet. Avec l'augmentation de prix, les ménages vont s'adapter en réduisant leur consommation, en adaptant des comportements nouveaux. Cependant, pour les chercheurs, compter sur les changements comportementaux ne suffit pas. Les politiques publiques peuvent aussi contribuer à diminuer la dépendance au pétrole. « Les politiques d'aménagement du territoire peuvent nous permettre de diminuer significativement notre consommation de produits pétroliers. En favorisant la densité, la mixité des fonctions, en choisissant des localisations facilement accessibles en transport en commun, nous pouvons diminuer sensiblement les déplacements automobiles », nous dit Véronique Rousseaux.

### **Réduire les distances de déplacement**

Car il s'agit bien d'agir sur les déplacements automobiles, premiers responsables de notre dépendance pétrolière. Et l'aménagement du territoire tout autant que des politiques de mobilité peut changer nos comportements de mobilité. Il faut pour cela recentrer

l'urbanisation vers les centres urbains. « Actuellement, nous bougeons beaucoup, déclare Thierry Brechet, nous devons réduire les distances de nos déplacements. Il faudra bouger moins et mieux. Plus qu'une politique active en matière de mobilité, basée sur l'amélioration de l'offre en transport en commun, il faut s'appuyer sur l'aménagement du territoire pour réduire nos déplacements et pouvoir se déplacer autrement qu'avec la voiture. »

Réduire notre dépendance à l'automobile? La proposition est pertinente, sa popularité l'est sans doute moins. Et ne pouvons-nous pas compter sur les énergies renouvelables, sur les agrocarburants, sur les nouvelles voitures électriques qui arrivent sur le marché, pour continuer à nous déplacer avec nos chères automobiles? Les chercheurs balayent ces propositions d'un revers de main. Aucune des technologies n'est actuellement mûre pour remplacer efficacement le pétrole.

Concernant les agrocarburants, Fiorella Quadu<sup>2</sup>, chercheuse à la CPDT, reste prudente quant à leur développement. « Les surfaces agricoles consacrées aux agrocarburants vont augmenter avec le renchérissement du pétrole. L'agriculture comme d'autres secteurs économiques

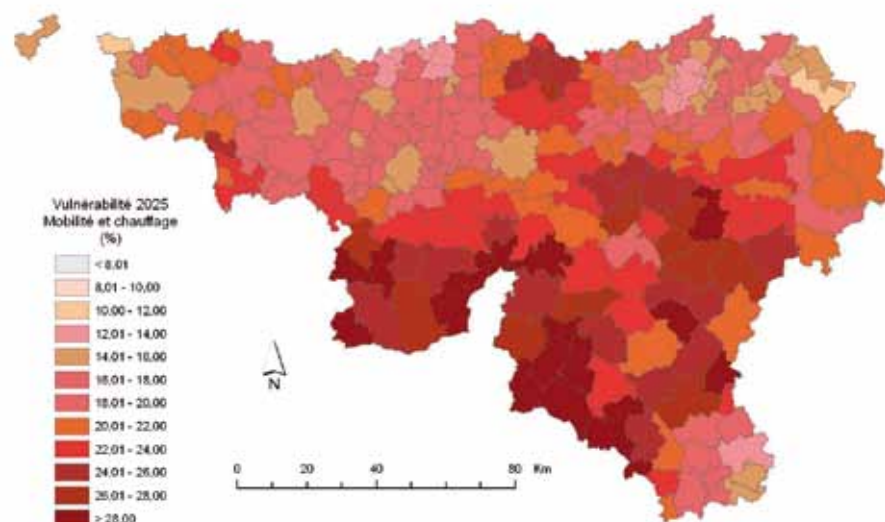
va s'adapter. La production d'agrobio-carburants risque d'entrer en concurrence avec les cultures nécessaires à notre alimentation», estime la chercheuse.

### Une préoccupation qui retient l'attention du monde politique

Du côté politique, le renchérissement du pétrole fait l'objet d'une attention particulière. En 2008 déjà, la question du pic du pétrole a fait son entrée au sein du parlement wallon. Un comité dédié au pic du pétrole, présidé par Michel Lebrun, député régional et échevin de Viroinval (CDH)<sup>6</sup>, a même vu le jour. Ses travaux ont débouché sur la rédaction d'une résolution adoptée par l'ensemble des députés régionaux. Elle met l'accent sur la sensibilisation de la population wallonne à la raréfaction du pétrole ou encore sur l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments. Pour Michel Lebrun, la prise en compte des effets du pic pétrolier est indispensable dans l'élaboration des politiques publiques même s'il reconnaît que «l'attention de l'opinion publique est retombée avec la baisse des prix du baril après 2008». En qualité d'élu d'une commune rurale, il plaide pour la mise en place de politiques transversales en faveur des territoires éloignés des villes. «C'est vrai que les espaces ruraux seront les plus vulnérables. Il ne faut pas que nous devenions des réserves d'Indiens ! L'agriculture doit s'adapter pour promouvoir des circuits courts qui peuvent être une solution d'avenir pour les territoires ruraux. La question du maintien des transports en commun dans nos communes est aussi essentielle», considère Michel Lebrun.

### Densité et mixité des fonctions

Au Cabinet du ministre Philippe Henry (Ecolo)<sup>7</sup>, responsable de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, le défi que représente le pic pétrolier est aussi au centre des préoccupations. Selon Michel Dachelet, conseiller au cabinet du ministre, le pic représente une opportunité pour réorienter en profondeur les politiques d'aménagement du territoire et «renverser les principes d'aménagement issus des trente glorieuses». La volonté est



► les communes rurales feront les frais du renchérissement du pétrole. Source carte : CPDT

donc de dépasser la simple sensibilisation de la population. Pour preuve, l'administration sera invitée à suivre un ensemble de lignes directrices, un «référentiel» permettant d'évaluer les effets du renchérissement du pétrole au moment de délivrer les permis d'urbanisme. A plus long terme, il est aussi question de réviser le Schéma de développement de l'espace régional (SDER)<sup>8</sup> en faisant du pic pétrolier un enjeu majeur au même titre que la réduction d'émission des gaz à effet de serre ou de l'étalement urbain.

Réorientation des politiques, certes, mais pas de révolution. Pas question en tout cas de se lancer dans une révision globale des plans de secteur, documents pourtant centraux dans la planification de l'urbanisme. «Nous ne voulons pas supprimer des zones urbanisables dans les communes rurales, explique Michel Dachelet, ce que nous souhaitons, c'est redonner de l'attractivité aux territoires urbains. Les espaces à proximité des villes auront un haut potentiel de développement dans quelques années. Nous devons rendre nos villes plus avenantes, retravailler leur qualité.» Parmi ces qualités, la densité et la mixité fonctionnelle doivent être renforcées.

Pour illustrer ce nouvel aménagement du territoire, Michel Dachelet s'appuie sur l'exemple de Louvain-la-Neuve: «Avec l'arrivée du RER, nous avons souhaité revoir les plans d'affectation de l'urbanisation à venir. Autour de la

gare, nous sommes parvenus à mêler la construction de logements et de bureaux. C'est une manière d'anticiper les effets de la raréfaction du pétrole. Nous aurons mis en place une forme d'urbanisation qui permettra de continuer à vivre sans être dépendant du pétrole.»

La mobilité du 21<sup>e</sup> siècle, sans pétrole, serait-elle déjà en route... dans le Brabant wallon ?

Laurent Ballon

1. CPDT, rue des Brigades d'Irlande, 1 à 5100 Jambes – courriel: [florence.lechat@spw.wallonie.be](mailto:florence.lechat@spw.wallonie.be) – site: <http://cpdt.wallonie.be>
2. International Energy Agency – site: [www.iea.org/weo/index.asp](http://www.iea.org/weo/index.asp)
3. Véronique Rousseaux, Creat – UCL, Bât. Vinci, place du Levant, 1 à 1348 Louvain-la-Neuve – tél.: 010 47 21 34 – courriel: [veronique.rousseau@uclouvain.be](mailto:veronique.rousseau@uclouvain.be)
4. Thierry Brechet, Core, voie du Roman Pays, 34 à 1348 Louvain-La-Neuve – tél.: 010 47 81 86 – courriel: [thierry.brechet@uclouvain.be](mailto:thierry.brechet@uclouvain.be)
5. Fiorella Quadu, Creat – UCL, Bât. Vinci, place du Levant, 1 à 1348 Louvain-La-Neuve – tél.: 010 47 21 34 – courriel: [fiorella.quadu@uclouvain.be](mailto:fiorella.quadu@uclouvain.be)
6. Michel Lebrun, rue E. Defraire, 43 à 5670 Treignes (Viroinval) – tél.: 060 39 96 86 – courriel: [mlebrun@skynet.be](mailto:mlebrun@skynet.be) – blog: <http://lbrn.free.fr/blog/>
7. Cabinet de Philippe Henry, rue des Brigades d'Irlande, 4 à 5100 Jambes – tél.: 081 32 35 11 – site: <http://henry.wallonie.be>
8. Schéma de développement de l'espace régional: <http://developpement-territorial.wallonie.be/pages/Quoi.html>