

*À Théo Hachez qui nous manque tellement
mais qui est aussi toujours avec nous*

Etopia – Revue d'écologie politique

étopia
centre d'animation et de recherche en écologie politique
Espace kegeljan, av. de Marlagne 52 à 5000 Namur
t. : 00 32 81 22 58 48 - f. : 00 32 81 23 18 47
www.etopia.be
info@etopia.be

Direction de la publication :

Benoît Lechat, Christophe Derenne et Pierre Jonckheer.

Comité de rédaction : Groupe prospective d'Étopia

Corrections : Alain Adriaens, Annie Pierret, Jean-Luc Bastin,
Véronique Rousseaux

Ont également participé : Dimitri Lemaire et Fransiska Richter

Mise en page : Métadesign
www.metadesign.be
info@metadesign.be

©Editions namuroises : 34, avenue de la Lavande
5100 Namur (Belgique)
tél. : 00 32 81 72 48 84 – fax : 00 32 81 72 49 12
rene.robaye@fundp.ac.be

Avec le soutien du Groupe des Verts au Parlement européen

Editeur responsable : René Robaye

Avril 2009, N° 06
ISSN 1782-4192

Table des matières

DOSSIER 1 : PARADOXALE ÉCOLE

C'est promis, Théo, on leur mettra le nez dans leur PISA ! EMILY HOYOS	9
Réformer la manière de réformer l'école DONAT CARLIER	17
PROPOSITION : PASSER DU CENTRALISME POLITIQUE À LA RESPONSABILITÉ COLLECTIVE	29
Enseignant : aider une profession à se repenser NICOLAS DAUPHIN	33
PROPOSITION : SOUTENIR LES ENSEIGNANTS DANS LEUR MISSION D'APPRENTISSAGE	41
Enseignement supérieur : des choix essentiels restent à effectuer PHILIPPE HENRY	51
Réécrire l'avenir de l'enseignement technique PAUL TIMMERMANS	65
PROPOSITION : REDÉPLOYER L'ENSEIGNEMENT QUALIFIANT PAR LA MOBILISATION DES ACTEURS INTERMÉDIAIRES	71

DOSSIER 2 : ÉCONOMIE ET ÉCOLOGIE (2)

Croissance, décroissance : 14 thèses pour une radicalité mobilisante PHILIPPE DEFEYT	77
La galaxie des contestataires de la monnaie conventionnelle ALAIN ADRIAENS	93
La pensée verte et la crise financière : Repartir de l'essentiel LUDO DIERICKX	109
Transition écologique : les dix principes du nouveau rôle des pouvoirs publics SARAH TURINE	117

DOSSIER 3 : APRÈS LE PÉTROLE (2)

Le transport et la localisation des entreprises dans l'après-pétrole 127

MICHEL WAUTELET

Pic du pétrole: impasse des politiques
d'aménagement du territoire 145

MICHEL DACHELET

Less heat, less meat. But which meat ? 181

THÉRÈSE SNOY

BONJOUR,

Voici le numéro 6 de la Revue Etopia. Le menu est diversifié et nous espérons qu'il continuera de rencontrer les attentes de nos lecteurs. De numéro en numéro, notre intuition de départ a été confirmée : le livre sera toujours un moyen d'échange utile et, pour ce nous concerne, il permettra de continuer à relier efficacement les contributeurs d'Etopia et leurs lecteurs.

C'est aussi l'une des raisons pour lesquelles Etopia a décidé de se lancer dans l'édition de livres en commençant par le « Green Deal » de Jean-Marc Nollet (en collaboration avec les Editions Le Cri), en poursuivant avec Bernard Wesphael (« une Wallonie verte, Le défi énergétique source d'emplois durables et de solidarité »), Christos Doukeridis et Caroline Chapeaux (« Des Belges ont commencé à sauver La Planète »).

Mais ces activités d'édition ne remettent pas en question, la publication de la revue Etopia (en collaboration avec les Editions namuroises), de même que celle de brochures destinées à soutenir l'action locale des écologistes. Dans cette perspective, nous publierons dans les prochains mois une brochure consacrée à l'évolution de la ruralité qui devrait intéresser les groupes ruraux qui s'engagent au plan local.

Dans le même temps, la Revue Etopia poursuivra son chemin de crête entre la prospective et l'urgence politique. Les dossiers en attente sont nombreux, qu'ils traitent du rapport à la nature, des quartiers durables ou de la démocratie... Il s'agira aussi de revenir sur des thèmes déjà abordés, tant ils restent d'une actualité aussi permanente que brûlante.

Le premier dossier de ce numéro 6 aborde un thème qui a toujours été très important pour les écologistes, en l'occurrence celui de l'éducation, que l'on songe notamment aux nombreux forums et publications produits par Ecolo tout au long des années 90, dans son cheminement proche du mouvement enseignant et étudiant, mais aussi à l'action de Jean-Marc Nollet, ministre de l'Enfance de 1999 à 2004.

Partant des travaux de refonte du programme Ecolo en matière d'enseignement, le dossier coordonné par Emily Hoyos se propose d'en éclairer le cadre, d'en faire ressortir les réflexions préparatoires, tirées notamment des expériences de la participation sous la majorité arc-en-ciel. Dans ce but, ces propositions sont mises en regard des réflexions formulées notamment par Emily Hoyos, Donat Carlier, Nicolas Dauphin, Philippe Henry et Paul Timmermans.

Le second dossier, plus court, constitue un prolongement des articles consacrés à la crise économique et à la volonté des écologistes de repenser l'économie dans les numéros 4 et 5 de la Revue Etopia. Mais il ne s'agit évidemment que d'une étape dans un processus de très longue haleine.

Enfin, le troisième dossier concerne le thème de l'« Après pétrole » et du défi climatique. Il a pour ambition d'à la fois rappeler les bases de la théorie du « peak oil » et de voir quelles alternatives il nous faut d'urgence préparer dans des domaines comme la mobilité, l'aménagement du territoire.

Nous vous souhaitons une excellente lecture.

Benoît Lechat et Christophe Derenne
co-directeurs de la revue Etopia

DOSSIER 1

ÉCOLE ET ÉCOLOGIE

C'EST PROMIS, THÉO, ON LEUR METTRA LE NEZ DANS LEUR PISA !

→EMILY HOYOS

Chercheuse-associée Etopia. A coordonné avec Yves
Reinkin la refonte du programme « école » d'Ecolo.

emily.hoyos@ecolo.be

C'était il y a un peu plus d'un an. Le 1er mars de l'année dernière exactement, à Namur. Nous étions une trentaine d'amis engagés, passionnés des questions d'enseignement, à nous retrouver une après-midi pour poser les balises d'une refonte du programme « Enseignement obligatoire » d'Ecolo. Dans les jours suivant, nous allions convoquer des tables rondes, identifier des thèmes à remettre prioritairement en chantier, un calendrier de travail. Mais avant cela, avant de se lancer tête baissée dans ce processus participatif, nous voulions faire le point. Où en est l'école aujourd'hui ? Quels sont les résultats de l'action politique de ces dernières années ? Comment Ecolo, après cinq ans de participation gouvernementale et presque une législature d'opposition, se situe par rapport aux réformes passées et en cours ?

Coup d'œil dans le rétroviseur.

Il y a dix ans, en juin 99, Ecolo remportait les élections, fort notamment du soutien massif des enseignants. Ceux-ci sortaient d'une décennie d'austérité et de conflits sociaux (grandes grèves de 90, mouvements étudiants de 94-95, manifs des enseignants et des élèves du secondaire en 96) et voyaient en Ecolo une alternative emballante. Nos forums « enseignement », organisés dans le cadre des États généraux de l'écologie politique, avaient été particulièrement productifs en propositions ambitieuses. Ecolo était le seul parti à porter haut et fort l'exigence d'un refinancement de la Communauté française. Bref, les Verts apportaient une vision politique, un projet pour l'école francophone, une légitimation des revendications enseignantes, et donc des enseignants eux-mêmes.

Ecolo entre alors au gouvernement et cinq ans plus tard, même si la participation d'Ecolo au pouvoir a permis le refinancement de la Communauté française, même si le ministre vert de l'Enfance en a tiré profit pour organiser un financement différencié des écoles sans qu'aucune n'y perde, même si, en dernière minute, la parole et l'expérience enseignante ont été portées au devant de la scène par les consultations, Ecolo aura perdu de son aura auprès des acteurs éducatifs, avant de perdre, en 2003 et 2004, les élections et par là une partie importante de ses moyens d'action.

Aux cinq années de gouvernement arc-en-ciel succède alors l'ère du « contrat pour l'école », addition de 10 objectifs peu éloignés des visées écologistes. Sur papier en tout cas, puisque de l'action du gouvernement PS-CDH, l'opinion retiendra surtout le peu d'impacts tangibles ou les effets pervers dans les écoles.

Et pourtant, l'inégalité demeure

Le coup d'œil lucide dans le rétroviseur induit un constat interpellant : rien n'y fait, l'école francophone reste profondément inégalitaire et les indicateurs dans le rouge : taux de redoublement en hausse, ghettoïsation croissante des écoles, pénurie galopante et décrochage précoce des jeunes enseignants.

Soyons modestes : Ecolo n'est ni le premier ni le seul parti politique à s'inquiéter de ces constats alarmants. Hugues Draelants¹ constate à ce sujet que la politique d'éducation de la décennie passée a été marquée par une vague sans précédent de réformes de natures qualitatives, c'est-à-dire qui visent à améliorer le fonctionnement et le rendement de l'école et à rendre effectives les promesses d'égalisation des chances inscrites au fronton du système scolaire. Depuis le début des années 90 et le décret « Ecole de la réussite », les quatre partis démocratiques francophones ont exercé des responsabilités ministérielles en matière d'enseignement obligatoire. Ensemble ou l'un après l'autre, ils ont touché à l'organisation de l'enseignement, au contenu des apprentissages, aux moyens financiers des établissements, à l'accès à l'enseignement, aux outils pédagogiques, à la formation des enseignants ; certains de ces décrets ont par ailleurs été déjà modifiés à plusieurs reprises pour tenter de mieux répondre aux besoins d'un système éducatif malade.

Et pourtant, force est de constater que ce qui se vit dans nos écoles n'a pas radicalement changé. Pire, les conditions d'apprentissage se sont dégradées dans certaines, le fossé creusé entre d'autres ; les performances du système éducatif n'ont pas décollé.

Certes, notre système scolaire est particulièrement poreux à son contexte. Des éléments d'explication sont certainement à chercher du côté de la ghettoïsation croissante des quartiers, de la précarisation de la population, des mutations familiales, de l'évolution du marché

de l'emploi, des tendances au communautarisme... Toutefois, cela ne doit pas dispenser les responsables politiques d'identifier des causes inhérentes à leur action ou internes au système éducatif, sur lesquelles nous devons centrer les politiques éducatives de demain.

Des réformes inefficaces

Certains ont expliqué l'échec des réformes visant à plus d'équité par le fait que, sous l'ère Onkelinx, le recours aux réformes pédagogiques relevait surtout d'une stratégie pour détourner l'attention et maintenir la paix sociale dans une époque d'austérité budgétaire. D'autres ont dit que ces soi-disant réformes pédagogiques visaient d'abord et avant tout à faire des économies, par exemple en interdisant le redoublement, très coûteux, sous prétexte de préoccupation pédagogique. Mais l'incapacité de ces décrets à atteindre leurs objectifs s'explique-t-elle uniquement par des raisons budgétaires ?

Il existe une deuxième hypothèse pour expliquer le décalage entre les textes votés et leur mise en œuvre dans les écoles. C'est le témoignage d'un enseignant du secondaire, repris par Luc Van Campenhoudt² en conclusion de la consultation des enseignants, qui nous met sur la voie : ce professeur nous livre son impression d'aller donner cours chaque matin avec une valise dans chaque main, *une avec toutes les réformes pour un voyage sur une autre planète, l'autre avec la réalité de sa classe*. L'avalanche de réformes et d'injonctions pédagogiques ministérielles qu'a connue l'école ces 15 dernières années a tant alourdi la valise « officielle » qu'elle en devient presque intransportable. On l'oublierait bien à la maison en partant. Le contre-effet de cette inflation législative, c'est que l'enseignant a de plus en plus recours à son autre valise, l'officieuse, la valise de secours, plus subjective, remplie des toutes les expériences de l'enseignant, de ses propres recettes éducatives, mais aussi de ses rêves, de ses frustrations et de ses blessures. Cette valise-là ne sert pas nécessairement l'équité du

système ; elle contient des valeurs et des pratiques qui ne sont pas systématiquement conformes aux nombreux prescrits légaux. C'est dans celle-ci qu'on retrouvera, par exemple, l'attachement massif des enseignants au redoublement, bien que les décrets les aient limités un temps et que leur formation initiale leur ait montré l'inefficacité de cette pratique. Et ça s'explique : soit les enseignants n'ont pas trouvé dans la valise officielle de solution standardisée de rechange³, soit leur représentation favorable au redoublement a resurgi à l'aune des difficultés de la pratique enseignante⁴.

Enfin, ne serait-ce pas aussi parce que les responsables politiques ont jusqu'ici évité de toucher directement aux mécanismes qui pervertissent le fonctionnement de notre système éducatif, et parmi ceux-ci, en particulier à la concurrence entre établissements dans le marché scolaire ? D'aucuns⁵ ont montré que, pour maintenir l'ampleur et les caractéristiques socioéconomiques de leur population scolaire, des directions élaborent des stratégies plus ou moins conscientes, par lesquelles elles arbitrent les conflits entre les exigences des parents et celles du politique. C'est dans la même logique qu'elles peuvent se permettre de sélectionner leur public et alimenter ainsi les circuits et écoles de relégation. Le mode d'action législatif actuel n'a que peu d'effets sur ces acteurs dominants du système.

Les options politiques d'Ecolo

Après trois heures passées à dégager ces trois hypothèses, il ne faisait plus de doute pour aucun d'entre nous que le programme d'Ecolo pour ces élections régionales 2009 ne pourrait se contenter de « simplement » mettre à jour le programme 2004. En prenant le risque de regarder en arrière et de poser un regard critique sur l'efficacité des politiques publiques en éducation, nous savions que nous acceptions de mettre sur la sellette notre propre discours sur l'école. Maintenant, il allait falloir assumer !

Pas question bien sûr de revoir à la baisse nos ambitions pour l'école. Pour les écologistes, l'école est un levier essentiel pour changer la société en profondeur : elle est chargée d'un enjeu fondamental de transmission entre générations et de réinvention culturelle. Elle a en outre pour mission de contribuer à réduire les inégalités et de rendre ainsi notre monde plus juste. Si les différentes étapes de la scolarité obligatoire sont autant de paliers vers l'émancipation, celle-ci sera, pour Ecolo, autant sociale que personnelle, citoyenne et culturelle.

Cette vision de l'école replace l'élève et les enseignants au centre du jeu. En effet, ce sont les habitants des milliers de classes de la Communauté française qui sont les premiers acteurs des politiques éducatives ; une fois la porte de la classe fermée, c'est avant tout l'alchimie entre élèves et enseignants qui permettra, ou pas, d'amener chaque enfant et chaque adolescent à développer sa palette de compétences.

Cette conviction profonde, fondée sur les leçons de la Consultation, invite le politique à penser autrement son action, à proposer autre chose qu'un simple « contrat pour l'école », qui revient à réduire les acteurs éducatifs au rang d'exécutants d'un contrat passé avec un adjudicateur public. Autrement dit, il ne suffit pas de décréter pour transformer la réalité scolaire. L'immense complexité de notre système éducatif attend une action politique fine, concertée et inscrite dans la durée. Elle nécessite de rendre à chaque acteur scolaire, parents, enseignants, directeurs, pouvoirs organisateurs, l'espace et les moyens d'une réelle capacité d'action, assortie d'une plus grande responsabilité dans la réussite collective de l'école.

C'est à tous ceux-là, acteurs politiques et scolaires, et aux pouvoirs organisateurs en particulier, que Théo Hachez voulait s'adresser lorsqu'il nous disait avec toute la colère de l'observateur éclairé de l'école qu'il était : « il faut leur mettre le nez dans leur PISA ! ». Théo qui nous a accompagnés tout au long de ce travail de refondation programmatique et dont le regard incisif aura jusqu'au bout marqué notre discours sur

l'école. Théo, à qui nous dédions ce dossier enseignement, en espérant qu'il y aurait trouvé la sincérité et les convictions des tables rondes et séminaires organisés tout au long de l'année 2008, première étape d'un engagement renouvelé d'Ecolo pour l'école.

-
- 1 DRAELANTS H., Les savoirs pédagogiques comme une source de légitimation de l'action publique en éducation, in Cahiers du Girsef n°59, 2007.
-
- 2 VAN CAMPENHOUDT L. sous la dir. de, La consultation des enseignants du secondaire, Ministère de la Communauté française, 2004, p. 67.
-
- 3 DRAELANTS H., Le redoublement est moins un problème qu'une solution. Comprendre l'attachement social au redoublement en Belgique francophone, in Cahiers du Girsef, 2006, n°52.
-
- 4 CRAHAY M. et ORY P., Les représentations des normaliens en matière de redoublement évoluent-elles au cours de leur formation à l'école normale ?, communication pour le 4e congrès des Chercheurs en éducation, 2006.
-
- 5 DELVAUX B., Décret inscriptions. Sans adhésion, peu d'effets, in La revue nouvelle, janvier 2008, n°1. DRAELANTS H. et GIRALDO S., La politique d'éducation au risque de sa réception sur le terrain, in Cahiers du GIRSEF, 2005, n°40. DUPRIEZ V. Peut-on réformer les pratiques pédagogiques, GIRSEF, 2006; LEJEUNE A. et HOYOS E., Le coût scolaire, l'école et les familles. Pratiques de communication et de réduction des frais, Ligue des Familles, 2007.

RÉFORMER LA MANIÈRE DE RÉFORMER L'ÉCOLE¹

→DONAT CARLIER

Chercheur-associé à Etopia. Membre du comité de la Revue Nouvelle.

donat.carlier@skynet.be

Tout le monde est d'accord : l'école est une priorité politique absolue. Il est notamment urgent d'en refaire un outil d'émancipation pour tous les élèves quelles que soient leurs origines. Pourtant, au cours de ces dernières années, l'abîme n'a cessé de se creuser entre les grandes professions de foi et la réalité politique. Le manque de moyens budgétaires ne suffit pas à expliquer celui-ci. Plus fondamentalement, ce sont les méthodes mêmes des réformes qui doivent faire l'objet d'un examen critique. Il s'agit notamment de comprendre que le changement ne se décrète pas seulement depuis le ministère de l'éducation, mais qu'il se secrète sur le terrain. Le pilotage du système scolaire par bassins inter-réseaux constitue à cet égard une piste à privilégier. La redéfinition de l'idée d'autonomie, inspirée par la systémique, méthodologie chère aux écologistes, en est une autre. Le défi à venir des politiques éducatives apparaît alors comme celui de la construction d'une culture du changement à partager par tous les acteurs de l'école : les politiques comme les enseignants.

Alors qu'elle avait démarré par la mobilisation de l'ensemble de la communauté éducative autour des ambitions du « Contrat pour l'école », la législature 2004-2009 s'achève dans un climat de tensions exacerbées. Les échecs de deux décrets successifs visant à renforcer la mixité sociale par la modification des modalités d'inscription des élèves en 1ère année secondaire risquent bien d'alimenter encore un peu plus un sentiment d'impuissance démocratique particulièrement délétère en ces temps de crise sociale, environnementale et économique où une action politique efficace et légitime est plus que jamais indispensable.

Derrière cette incapacité à améliorer les politiques éducatives se profile en réalité un paradoxe. D'une part, on en vient à se demander si le système éducatif belge francophone peut encore être réformé. Mais d'autre part, la thématique de l'enseignement est citée parmi les toutes premières priorités, voire comme la toute première urgence, dans les journaux, les sondages, les mémorandums de la société civile ou les programmes des partis. Le besoin de changement est même en train de se radicaliser, se nourrissant peut-être des blocages qu'il rencontre depuis si longtemps, quitte à renforcer parfois des attitudes qui nous enferment un peu plus dans l'impasse. Certains attendent en effet, sans toujours trop y croire, une révolution qui ne pourra survenir qu'après l'écroulement définitif du système actuel. D'autres au contraire en viennent à se persuader, sans bien sûr jamais oser l'avouer publiquement, que nous sommes condamnés à renoncer à tout changement d'ampleur, pourtant radicalement nécessaire. Renoncer à toute action volontariste ou la différer indéfiniment en attendant le « Grand Soir » sont deux stratégies qui aboutissent pratiquement au même résultat : entériner la sélection sociale et laisser le système scolaire aux prises avec logiques instrumentale et marchande.

Et si la question était mal posée ? Si on voulait bien accepter ce que de différentes manières nombre d'acteurs du monde scolaire disent désormais depuis quelques années : l'école ne peut probablement pas

être aussi facilement réformée, si on ne lui permet pas également de se réformer ; le changement se *secrète* sur le terrain, tout autant qu'il se *décrète* depuis le ministère, sinon bien plus. C'est tout l'enjeu de la méthode de l'action politique, et donc de la légitimité et de l'efficacité du changement, de sa mise en œuvre tant e au niveau institutionnel qu' au quotidien dans les classes, les écoles et les familles,.

Rompre avec la défiance

L'actuelle coalition PS – CDH semblait l'avoir compris en début de législature en lançant un grand débat autour des orientations qu'elle avait arrêtées. Le « Contrat pour l'école » a eu le mérite de montrer symboliquement que les décideurs voulaient renouer le dialogue avec les enseignants et rompre avec la défiance qui s'était installée depuis les mesures de restriction budgétaire de Val Duchesse en 1986. La démarche était résolument novatrice et pouvait de surcroît bénéficier du tournant qui avait commencé à être négocié par les consultations organisées par les Facultés universitaires Saint-Louis à la toute fin de la législature précédente par les Ministres Ecolo et MR à la demande des syndicats.

Les bénéfices attendus de ce moment symbolique de « contractualisation » entre les protagonistes de l'école ont cependant fait long feu. Les soirées de rencontre entre la Ministre et les enseignants n'ont pas permis à un débat vraiment constructif d'émerger de la houle de la contestation du politique et du désarroi de terrain. Dès le départ, les acteurs institutionnels, dont au premier chef les réseaux et les syndicats, ont, quant à eux, signé une déclaration de principe qui ne les engageaient en réalité... à rien. La Ministre a écouté tout le monde. Et puis... le Gouvernement a classiquement pris des mesures après les avoir médiatiquement mises en scène ; les institutionnels ont résisté et négocié pour préserver leurs prés carrés, les enseignants ont accueilli sans enthousiasme ces nouvelles

réformes ; les parents ont été peu écoutés ; les élèves encore moins. Chacun est bien sagement resté dans son rôle, dans un système dont la régularité du fonctionnement ne semble pas avoir varié, y compris dans sa distribution des réussites et des échecs, toujours massivement aux mêmes élèves...

Un modèle hybride

Comment l'expliquer ?² L'école n'est certainement pas la seule institution dont les réformes échouent ou s'enlisent dans les effets pervers qu'elles génèrent. En outre, l'école belge francophone n'est pas non plus le seul système éducatif englué dans les conflits provoqués par les réformes qu'on lui applique. Il suffit de tourner son regard vers la France, où l'école républicaine présente pourtant un visage bien différent de celui que nous connaissons, pour voir que les projets gouvernementaux y aboutissent aussi très difficilement. Mais un regard plus large montre que d'autres pays (la Finlande, la Pologne...) ont réussi à initier des processus de transformation profonde de leur enseignement et à en améliorer les résultats. En fait, le système scolaire que nous connaissons est particulièrement emblématique du grippage que l'on peut connaître dans ce domaine. Le mode de « pilotage » de l'école belge francophone est hybride³ et par conséquent tout particulièrement résistant au changement. Les politiques éducatives belges francophones sont caractérisées au moins autant par un mode de gestion concertée avec les réseaux et les syndicats que par un modèle de régulation classiquement « bureaucratique » et normatif (les ministres de l'enseignement étant traditionnellement faibles). Le système scolaire est en effet l'expression de compromis entre les forces qui se sont constituées sur les différents versants des clivages qui traversent la société belge depuis le XIX^e siècle, les « piliers » et leurs réseaux d'enseignement. Mais au fil du temps, le mode de régulation prépondérant est devenu celui de « l'ajustement » des positions de chacun par la compétition

entre écoles (pour drainer les élèves les plus performants) et entre parents (pour accéder aux écoles les mieux cotées), ce qu'on appelle le « quasi-marché scolaire ».

Gestion par les résultats et politique par bassin

Grâce notamment aux enquêtes PISA, quasiment tout le monde admet aujourd'hui (sans en tirer nécessairement les conséquences) que la compétition scolaire aggrave fortement les inégalités en Communauté française. D'où la recherche d'un nouveau modèle de pilotage du système. Le « Contrat pour l'école » se réfère en filigrane et parfois très explicitement à la gestion par les résultats dans laquelle un Etat « évaluateur » fixe des objectifs aux différents acteurs et contrôle au final dans quelle mesure ils ont été rencontrés. L'idée même de « contrat » se rattache à cette philosophie. Probablement utile pour contribuer à « mobiliser » des établissements dans l'amélioration de leurs performances, cette approche offre peu d'outils pour réellement limiter les effets de marché puisqu'ils se jouent entre plusieurs écoles concurrentes ou interdépendantes. D'où la présence de deux autres modes de régulation dans le Contrat : la concertation par bassins scolaires et la régulation « normative » (l'action directe et hiérarchique du politique). Toutes ces approches ayant chacune leur intérêt, elles sont potentiellement complémentaires mais sont très vite entrées en concurrence en fonction de la lecture qu'en font les acteurs institutionnels, de leurs intérêts et de leurs rapports de force. Les réseaux voient d'un très bon œil une gestion par les résultats parce qu'elle leur semble compatible avec la préservation de leur autonomie, ainsi que celle de leurs écoles. Par contre, rejoints en cela par certains syndicats, ils se sont opposés à des degrés divers aux bassins qui pour être efficaces doivent être précisément constitués en « inter-réseaux », ce qui implique une certaine perte de leur pouvoir sur leurs écoles... Face à ces résistances de plus en plus fortes, la Ministre a fini par privilégier le modèle le plus en phase

avec la culture du Parti socialiste, à savoir la norme hiérarchique, plutôt que la concertation approfondie sous un mode renouvelé que permet la gestion décentralisée par bassins... Son cabinet a donc appliqué les mesures prévues dans le Contrat pour l'école, jusqu'à trébucher sur le décret « inscriptions ». En fin de législature, la possibilité de mener une expérience de « bassin scolaire » (limitée à l'enseignement qualifiant) comme à Charleroi a toutefois été étendue par décret à l'ensemble des zones. La forme exacte que prendra la combinaison des modes de régulation du système scolaire belge francophone n'est donc pas encore arrêtée. Mais si l'on veut éviter le double écueil d'une action au niveau trop restreint de l'établissement ou à un niveau trop large, voire trop directif (celui de l'ensemble de la Communauté Wallonie-Bruxelles), il faut clairement opter pour le pilotage des politiques à un niveau territorial adapté : celui de bassins inter-réseaux.

La vision étriquée du Contrat

Plus profondément, le Contrat pour l'école et la gestion par les résultats ont alimenté un profond malentendu quant à la prise de responsabilité dans le système scolaire. Au fond, qui s'est engagé sur les objectifs à atteindre ? Si la mise en œuvre des mesures a bien été assurée par le politique, de manière parfois trop solitaire et directive, qu'en est-il de la responsabilité de l'administration, de l'inspection, des réseaux, des directions, des enseignants... pour ne citer que ces acteurs ? Les résultats engrangés sont en théorie produits collectivement par l'ensemble des intervenants, chacun à leur niveau. Mais en réalité, le risque est grand d'alourdir les évaluations et contrôles pesant en bout de chaîne sur les acteurs de terrain (écoles, enseignants), en ne leur donnant pas les moyens de rencontrer ces objectifs et donc d'assumer leur part dans les réussites et les échecs collectifs sans se retrouver au banc des accusés (surtout dans un système qui n'améliore pas ses résultats).

Le Contrat pour l'école a finalement échoué à engranger les effets symboliques attendus : la restauration de la confiance et la remobilisation de l'ensemble des acteurs autour d'un projet commun d'école démocratique et émancipatrice. Ce n'est pas simplement parce que la méthodologie, les outils utilisés et la manière de fixer les objectifs du Contrat auraient été mal mis en œuvre par les acteurs en présence. Cette tentative n'a pas réussi parce qu'elle relève en fait dès le départ d'une vision trop limitée de l'enseignement. En un mot : trop technocratique. L'« engagement subjectif » exigé par le travail de transmission et de construction culturelle et symbolique qui se trouve au cœur de l'école n'est pas soluble dans une logique de contrat, dans une « culture du chiffre et du résultat mesurable »⁴, même mise au service de l'objectif - crucial - de l'égalité. Comme l'explique Abraham Franssen, sans cet engagement, l'école « n'est qu'une coquille vide, une arène où se déploient les stratégies instrumentales plutôt que la construction d'un espace commun »⁵.

Deux niveaux de cohérence

Il y a cinq ans, les enseignants du fondamental résumaient en trois mots les consultations auxquelles ils venaient de participer sous la houlette des Facultés Saint-Louis : « Pas sans nous »⁶. L'engagement des professionnels de l'école dans la transformation du système ne s'obtiendra que si les responsables politiques relancent avec eux un dialogue plus cohérent, condition fondamentale pour un retour d'une certaine confiance. Cette cohérence se joue essentiellement à deux niveaux. Tout d'abord, pour être crédible le changement ne peut pas se mettre en œuvre uniquement sur le terrain, à partir de décisions prises de manière unilatérale par le « haut » de la hiérarchie des responsabilités, comme si l'ensemble des acteurs de l'école ne faisait pas système. Au contraire, pour entraîner de manière dynamique l'ensemble du système, une transformation doit commencer par s'appliquer à ses « hautes sphères », à son « centre décisionnel ».

La lecture des différents programmes semble montrer à cet égard que tous les partis ont à présent intégré le fait qu'un décideur ne peut à la fois être juge et partie, pouvoir organisateur de certaines écoles et Ministre de tous. C'est un premier pas qui doit être suivi par d'autres réformes symboliquement et pratiquement importantes, comme par exemple prévoir que des animateurs pédagogiques, des inspecteurs, des pédagogues, etc. soient amenés à enseigner régulièrement dans des écoles.

Le second niveau de cohérence se joue dans un dialogue entre le monde enseignant et les décideurs fondé sur le respect de la compétence professionnelle de chacun. Les enseignants doivent admettre que la gestion de l'ensemble de l'organisation scolaire nécessite des compétences bien particulières, une vision globale des difficultés systémiques auxquelles il est confronté et des politiques complexes qu'il y a à mettre en œuvre. Par contre, les responsables doivent comprendre que des réformes se réussissent sur le terrain, dans leur confrontation au système de contraintes dans lesquelles les acteurs chargés de les mettre en œuvre se trouvent plongés. C'est ce savoir là qui doit être sollicité pour comprendre si telle mesure permettra ou non à un enseignant de rencontrer sa préoccupation première, c'est-à-dire « faire classe », comme l'ont montré les Consultations de Saint-Louis et les travaux d'Hugues Draelants⁷. Il y a à inventer des « épreuves de légitimité », qui seraient autant de modes d'expérimentation du changement précédant la généralisation d'une mesure. Surtout, si qualifier les enseignants de « praticiens réflexifs » et de « professionnels » a réellement un sens, il faudra trouver de nouvelles modalités de contrôle et d'accompagnement de leur travail. Tant que le cadrage politique les cantonnera dans une position d'exécutants, les enseignants ne seront pas des « praticiens réflexifs ». Des professionnels de l'enseignement se définissent par leur capacité à choisir parmi plusieurs méthodes celle qui est appropriée au contexte, et donc par l'autonomie dont ils bénéficient.

Quelle autonomie ?

Le terme est lâché : « autonomie ». Chacun la réclame manifestement à son profit sous forme de liberté de choix des parents, de liberté pédagogique des réseaux, etc. On parlera ici volontairement d'autonomie plutôt que de liberté, ce qui permet de souligner ce que l'on oublie systématiquement : l'envers de l'autonomie dont on bénéficie dans le système scolaire, c'est-à-dire l'hétéronomie, l'interdépendance. C'est ce que peut apporter à la réflexion la pensée écologiste marquée par la systémique, l'attention à la complexité, la relation entre le local et le global, etc. Autonomie et hétéronomie sont en effet liées : l'autonomie professionnelle d'un enseignant est par exemple rendue possible par sa dépendance aux concepteurs des pédagogies et des programmes, au travail que ses collègues ont réalisé avec les élèves qui lui sont confiés... L'autonomie qu'une équipe pédagogique prend collectivement dépend de la volonté des enseignants et de la direction. L'autonomie d'une école est fonction de relations d'interdépendance (dominante ou dominée) qu'il entretient avec d'autres établissements et son milieu social, culturel et économique. L'autonomie permet de penser le système de relations dont elle est fonction et donc les interdépendances à réguler voire les coopérations à développer.

Trois modes de régulation de ces interdépendances et coopérations ont été abordés dans cet article. Ils sont tout trois nécessaires et complémentaires.

Premièrement, le cadrage normatif des écoles et des enseignants est bien évidemment indispensable dans toute une série de domaines et offre des avantages certains : une certaine sécurité sur le terrain dans l'application de décisions claires qui échappent à la négociation, la standardisation nécessaire de toute une série de procédures qui permettent à l'école de faire système, etc. Mais le risque encouru est celui du « top down » technocratique, le fantasme de la seule et

unique bonne méthode pédagogique à appliquer partout de manière linéaire. Nombreux sont ceux qui finissent par penser que l'école ne peut être transformée que par des thérapies de choc administrées par le « haut » à des acteurs nécessairement rétifs, alors que dans le contexte belge (particulièrement de liberté scolaire), imposer des réformes conduit inexorablement à les voir détournées et sabotées, particulièrement par les acteurs « dominants » de l'école. Surtout, l'appropriation du changement sur le terrain et sa retraduction dans des contextes locaux demeurent des vœux pieux, s'il n'y a pas de processus de négociations de la réforme dès l'amont.

Deuxièmement, la responsabilisation des acteurs locaux au travers d'une gestion par objectifs à atteindre a l'avantage de leur préserver une certaine marge de liberté ainsi que la possibilité d'inventer des modalités de mise en oeuvre des objectifs en fonction des contextes. Cette voie, centrée uniquement sur le niveau local, n'évite cependant pas les risques d'absence de régulation du système, de fausse responsabilisation des acteurs (sans moyens correspondants) ou d'alourdissement des contrôles et des évaluations

Le troisième mode de transformation de l'école qui constitue à l'heure actuelle une ressource trop peu exploitée mise sur l'organisation et la valorisation de l'autonomie et de la coopération des acteurs à différents niveaux : de la classe au Bassin scolaire, en passant par l'équipe éducative. Le soutien à apporter à ces diverses autonomies ne se comprend que si elle renforce la concertation, la coopération et la régulation à ces différents niveaux du système en fonction d'objectifs démocratiquement définis. Pour éviter les écueils énoncés dans la deuxième modalité de changement, une série de conditions et de moyens doivent assurés (et différenciés selon les milieux). La première des conditions est bien entendu une meilleure régulation du système pour desserrer l'étau du marché scolaire et éviter par exemple que ne se concentrent trop fortement les élèves en difficultés sociales et scolaires dans des écoles ghettos (les propositions du

programme Ecolo sont à cet égard fondamentales : lancer un plan intégré de soutien et d'action en faveur des écoles qui concentrent les publics les plus faibles, gérer les flux d'élèves au niveau des bassins scolaires, renforcer les alliances avec les autres partenaires éducatifs, etc.). Une série de moyens et de conditions pédagogiques et organisationnelles (en termes de production d'outils, de formations en site, d'accompagnement à la gestion de la diversité sociale et académique etc.) doivent accompagner dès le départ ces mesures structurelles, afin de garantir une capacité d'innovation et de sortie des règles de fonctionnement et programmes standardisés. Il n'y a pas de liberté des acteurs locaux sans supports appropriés et appropriables, ni sans régulation des interdépendances compétitives.

En somme, cette troisième voie, celle de la culture partagée du changement se positionne à la fois du point de vue du terrain et du système en laissant de la place à la créativité et pas seulement au cadrage, à la régulation, à l'incitation, etc. Elle parie sur la confiance entre les acteurs, mais aussi sur l'apprentissage mutuel pour faire des établissements et de l'ensemble des structures qui organisent le système scolaires des « organisations apprenantes ».

-
- 1 Cette formule est tirée des consultations. Voir « La consultation des enseignants du fondamental », rapport réalisé à la demande de Jean- Marc Nollet, par le Centre d'études sociologiques des Facultés universitaires Saint-Louis, Bruxelles, éd. par VAN CAMPENHOUDT L., HUBERT G., VAN ESPEN A., LEJEUNE A., FRANSSEN A., HUYNEN Ph, CARTUYVELS Y., Ministère de la Communauté française, Bruxelles, 2004, 70 p
 -
 - 2 Ces explications, que j'assume seul, doivent cependant beaucoup à la lecture des analyses de Bernard Delvaux sur les bassins scolaires et les politiques éducatives.
 -
 - 3 Christian Maroy, D'un modèle communautaire à un modèle postbureaucratique ?, dans École : la stratégie du contrat, La Revue Nouvelle, août 2005.
 -
 - 4 Théo Hachez dans École : la stratégie du contrat, La Revue Nouvelle – Août 2005
 -
 - 5 Abraham Franssen, Le contrat pour l'école : qui s'engage ?, TRACeS de ChanGements n°174
 -
 - 6 La consultation des enseignants du fondamental, op.cit..
 -
 - 7 Hugues Draelants, Réforme pédagogique et légitimation. Le cas d'une politique de lutte contre le redoublement, Bruxelles, 2009, Editions De Boeck Université, Collection Pédagogies en développement, 450 p.

PROPOSITION :
.....
PASSER
DU CENTRALISME
POLITIQUE
À LA RESPONSABILITÉ
COLLECTIVE
.....

Ecolo plaide pour un nouveau mode d'action publique dans l'enseignement en Communauté française. Il se déclinerait en trois niveaux :

1. la Communauté française en tant qu'autorité publique de régulation, chargée de
 - la définition des missions, des objectifs précis et des socles de compétences communs à toutes les écoles de la Communauté française ;
 - l'accompagnement de leur mise en œuvre (ressources humaines, matérielles et pédagogiques affectées selon les besoins des populations scolaires) ;
 - le pilotage (indicateurs et évaluations externes).
2. des instances intermédiaires par bassins de vie, qui agiraient en tant que :
 - lieu de rencontre entre les acteurs scolaires, sociaux, culturels, associatifs et économiques, tous connectés aux enjeux du bassin de vie et d'emploi des écoles concernées. Ceci en faveur tant de l'émancipation des élèves, que du déploiement social, économique et culturel de nos bassins de vie ;
 - lieu de régulation du marché scolaire. Les instances intermédiaires seraient ainsi amenées à gérer collectivement leur offre et leur population scolaire, non plus dans une logique de concurrence, mais bien de responsabilité collective vis-à-vis d'un objectif de mixité sociale et culturelle ;
 - lieu de coopération et de solidarité inter-réseaux, inter-niveaux, inter-écoles, dans la rencontre des objectifs fixés par la Communauté française. Ceci implique une coresponsabilisation dans l'utilisation des ressources, adaptées en fonction des réalités de chaque territoire, puis de chaque école, sur la base de critères objectifs (caractéristiques de la population scolaire, taille de l'école, environnement rural ou urbain ...).

3. des acteurs locaux renforcés dans leur capacité d'action. Pour Ecolo, il importe que le « pas sans nous » réclamé par les enseignants à l'issue de la Consultation de 2004 s'ancre durablement et profondément dans la manière de conduire les politiques éducatives. Ce qui implique de valoriser la fonction pédagogique des équipes éducatives. Ecolo est convaincu que celles-ci doivent être reconnues dans leur capacité à s'approprier finement les objectifs généraux, les socles de compétences et autres réformes pédagogiques. Pour cela, il faut encourager les enseignants et leur direction à mieux occuper les espaces d'autonomie prévus mais trop peu exploités, pour élaborer collectivement leurs plans de formation, adapter les horaires et rythmes scolaires aux besoins des projets pédagogiques de l'école, construire des alliances avec des acteurs culturels, associatifs, sociaux, économiques externes à l'école ... Il importe également que l'Inspection assume davantage un rôle de soutien au travail enseignant et à la créativité pédagogique ; elle est encore trop souvent aujourd'hui vécue par les enseignants comme une menace.

ENSEIGNANT : AIDER UNE PROFESSION À SE REPENSER

→NICOLAS DAUPHIN

Chercheur-associé à Etopia. Nicolas Dauphin est sociologue, spécialisé en éducation, collaborateur à Recherche Sociale. Enseignant dans un établissement scolaire de la région bruxelloise dans l'enseignement secondaire supérieur en technique.

nicolas.dauphin@gmail.com

Comment envisager son métier ? Comment concevoir les évolutions institutionnelles, décrétales, sociétales d'un métier auquel sont attachés tant de stéréotypes ? Comment permettre non seulement le développement professionnel des enseignants pris individuellement mais aussi celui des équipes enseignantes ? Quelles sont les relations possibles entre les acteurs du monde associatif, culturel ou sportif avec les équipes éducatives ?

Les enseignants traversent actuellement une période où leur rôle est modifié et leur identité professionnelle transformée. En effet, depuis quelques années, les chercheurs en sociologie de l'éducation constatent deux phénomènes qui se conjuguent pour déstabiliser la profession : la dévalorisation de leur statut et la transformation de la manière d'exercer leur métier¹.

Éthique, une solution ?

Pour approcher ces mutations du métier d'enseignant, qui impliquent notamment un renforcement du travail en équipe, nous choisisons l'angle de l'éthique professionnelle. En effet, un métier, c'est aussi la façon dont on l'appréhende, les schémas normatifs que l'on construit à son sujet. Dans la lignée de Claudine Leleux, on peut considérer que l'éthique professionnelle de l'enseignant concerne son attitude dans l'ensemble du système scolaire. Elle ne se limite pas à la classe dans laquelle on enseigne mais elle se déploie aussi dans les différentes sphères de collaboration de l'enseignement².

Aujourd'hui, le développement professionnel (c'est-à-dire à la fois l'évolution des ressources de compétences et des ressources identitaires)³ des enseignants nécessite de plus en plus de travailler en équipe, de multiplier les projets pédagogiques, institutionnels et relationnels avec les élèves ainsi qu'avec les différents partenaires potentiels du développement de l'élève.

On peut décrire le métier contemporain d'enseignant comme étant constitué de plusieurs types de rapports interdépendants.

Il y a bien entendu le rapport aux élèves, dans la classe avec ses pratiques pédagogiques et relationnelles. Celles-ci nécessitent de préparer ses cours, de se former à l'écoute, à la gestion des différences et des violences et également de se munir d'une certaine dose d'humour. Sans une petite touche d'humeur positive, l'espace relationnel risque assez rapidement de devenir insupportable, pour l'un comme pour les autres. N'est-ce donc pas obéir à une forme d'éthique que de parvenir à ce que le contexte général de la classe se vive positivement, n'est-ce pas mettre l'élève dans des conditions lui permettant de se motiver lui-même et de se convaincre qu'il peut s'approprier des compétences ?

Toutefois, il ne suffit pas d'entretenir une relation positive avec ses élèves. La relation scolaire ne se réduit pas à des sourires ou à des ambiances de détente. L'éthique s'exprime aussi dans les processus de construction collective. En effet, comment effectuer le travail avec les adolescents si on ignore ce que font ses collègues et si on ne travaille pas ensemble pour développer des projets, des outils transversaux, des pratiques pédagogiques afin de mieux cerner les carences et les problèmes pédagogiques des élèves ?

Le rôle de l'enseignant ne se cantonne pas à venir « donner ses heures ». Il nécessite également d'être disponible pour l'autre et notamment pour ses collègues. L'enseignement est un milieu individualisé, du fait même du mode de fonctionnement du métier. Toutefois, l'évolution de celui-ci au cours de ces dernières années met l'accent sur l'échange avec l'autre dans le développement d'outils de réussite qui dépassent les frontières du cours individualisé. À ce titre, nous faisons l'hypothèse que c'est grâce à la construction d'espaces collectifs, entre enseignants, que l'éthique enseignante pourra se développer plus harmonieusement et plus efficacement.

Traditionnellement, les enseignants et les équipes pédagogiques sont peu poussés à développer des pratiques communes de supervision leur permettant de débattre de cas vécus avec l'aide d'un médiateur extérieur. Cette pratique généralisée dans les métiers psychosociaux semble marginale dans le monde scolaire, essentiellement par manque de réflexion des acteurs institutionnels et pédagogiques quant à leur bien fondé.

L'enseignant est également tributaire des espaces, de la philosophie de l'école, de son règlement d'ordre intérieur, de sa direction. Comment aller se former ? Mais aussi comment la direction pourrait-elle savoir ce qui manque réellement à ses enseignants ?

En ce sens, il faut également prôner le développement d'une éthique collective de l'engagement professionnel, tant il paraît peu concevable que l'école puisse fonctionner sans une implication plus large de ses acteurs dans les débats organisationnels, structurels et philosophiques propres à chaque établissement.

Un autre aspect de cette question de l'éthique collective de l'enseignant se situe, sans doute, dans l'engagement envers la société, les milieux associatifs, les milieux culturels, sociaux, économiques, psychologiques. Sans cette ouverture, l'élève n'est pas impliqué dans un processus d'intégration dans la société et il est cantonné dans un espace relativement clos.

Si ces différents niveaux d'implication de l'enseignant semblent primordiaux, il faut également concevoir que les espaces de travail actuels des enseignants ne permettent pas de développer convenablement ces pratiques. Rares sont les espaces individuels permettant de recevoir les élèves pour travailler la méthodologie, travailler avec eux à leur projet personnel. Rares sont également les espaces fonctionnels permettant aux enseignants de travailler en groupe. Les matériels pour pratiquer de nouvelles méthodes sont rares. Et quand ils sont présents, ils ne sont pas souvent en adéquation avec le cadre scolaire où les différentes classes, les différents cours et les différents degrés se juxtaposent.

Actuellement, les moyens d'une telle politique font largement défaut. L'enseignant doit donc bricoler des espaces et des outils. Cela permet certes de construire une certaine éthique de l'implication ; mais cela use également les enseignants de ne pouvoir recevoir les élèves dans des espaces décents ou de ne pouvoir travailler sereinement avec leurs collègues pour élaborer un projet en disposant d'outils efficaces, comme du matériel informatique portable et récent.

L'inégalité scolaire amplifie ces manques. Il semble en effet plus aisé pour certaines écoles et certains enseignants de développer une éthique du travail s'ils enseignent dans un établissement doté d'une bibliothèque bien fournie, d'ordinateurs actifs et neufs, ainsi que de locaux fonctionnels. Ce constat d'inégalité des conditions de travail permet d'éviter les jugements hâtifs au sujet de l'éthique déployée par les acteurs scolaires. L'éthique repose en effet sur le principe de justice sociale intégrant les niveaux institutionnels, organisationnels, pédagogiques et matériels.

Finalement, l'engagement professionnel de l'enseignant se reconnaît à sa réflexion sur ses pratiques, mais également sur le système dans lequel il se trouve. L'enseignant est l'expert⁴ du système éducatif. Chaque enseignant doit donc avoir la possibilité de prendre le temps de la réflexion et également de prendre position sur ce système. Cela participe de l'éthique de pouvoir actionner ses réflexions pour les porter dans les lieux de pouvoir. Ainsi, force est de constater que l'enseignant reste trop souvent infantilisé : la critique, au sens politique et scientifique, n'est pas encouragée. Elle peut même être pénalisée par les acteurs de formation initiale, par les directions. Peu d'acteurs scolaires encouragent en effet réellement les enseignants à effectuer des analyses sur autrui, à prendre leur plume pour décrire leur quotidien. Trop peu d'enseignants osent effectuer cette démarche par peur ou tout simplement parce que tout au long de leur formation, peu de personnes leur auront présenté ces possibilités de démarches proactives d'analyse. Or, qui est l'expert ?

Notre propos montre la difficulté croissante de construire des accords qui tiennent entre les partenaires de la relation éducative. Les écoles doivent inventer des dispositifs pour gérer la pluralité des points de vue et jeter ainsi les bases d'une « procéduralisation » des relations, c'est-à-dire mettre en place des dispositifs permettant l'expression des points de vue divers ainsi que la construction d'accords provisoires sur des actions communes, et ce grâce à un

travail réflexif de chacun des acteurs⁵. Face à cela, les écoles ne sont pas égales. En effet, ces procédures de « ré-accords » exigent un investissement énorme, ainsi qu'une capacité réflexive à composer avec la diversité⁶. Tout cela ne va pas de soi, et dans cette crise de la régulation, il convient de se demander si les différents acteurs ne se trouvent pas seuls face à des défis impulsés par le haut mais avec lesquels le terrain (enseignants, directions, parents, élèves...) doit se débrouiller au quotidien. Ils ont pourtant besoin de moyens concrets d'accompagnement. Comment déployer des stratégies d'accompagnement avec les élèves si les établissements ne proposent pas des bureaux individuels aux enseignants ? Comment se former si le temps proposé n'entre pas en adéquation avec le temps scolaire ? Comment éduquer aux conditions du « décret missions » si les élèves ne disposent pas du matériel adéquat pour parvenir à ses fins ?

À ces questions, les enseignants et les directions répondent par des bricolages plus ou moins parfaits, permettant au système de survivre. Des stratégies locales permettent à notre système scolaire d'échapper à ces questions, ou de les écarter du moins temporairement. La question est là : acceptons-nous un système scolaire inégalitaire et ségrégatif, tant au niveau des dispositifs internes aux établissements (obligation de pouvoir compter sur des groupes d'enseignants mobilisés et mobilisateurs pour pallier les déficits en terme de dispositifs structurels ; obligation de compter sur des initiatives individuelles pour pallier des déficits de formation ; ...) qu'au niveau de sa logique même (quasi-marché scolaire structurant des stratégies de relégation et de ghettoïsation des établissements) ?

Ecolo, des réponses adaptées

Le programme développé par Ecolo pour l'école répond à nombre de réflexions et de questions émises dans les lignes qui précèdent. Ainsi à la question de l'isolement des enseignants dans leur dé-

veloppement professionnel, Ecolo répond par des propositions concrètes d'accompagnement différencié effectué par des pairs, mais également par une formation plus constructive, réfléchie et pensée dans la durée. À la question du cloisonnement entre les sphères de travail de l'enseignant, Ecolo répond par la construction collective des stratégies de développement de l'élève au travers d'alliances au sein des équipes pédagogiques, mais également avec les autres acteurs éducatifs que sont les éducateurs et les travailleurs des centres PMS... Ecolo prône également une collaboration plus claire et plus large avec les acteurs associatifs, culturels et sportifs sur le modèle des Pays-Bas, où l'école collabore réellement et durablement avec le monde extérieur.

Cette dimension non négligeable de l'action scolaire nous permet d'envisager l'enseignant non plus comme un acteur omniscient mais comme un acteur réflexif capable de construire des projets qui amènent l'élève à développer sa propre personnalité, aux contacts d'acteurs compétents dans le domaine indiqué. Cette proposition porte en son sein une modification majeure, celle de permettre à l'enseignant de se concentrer sur les tâches qui sont les siennes, c'est-à-dire sur le développement de compétences scolaires définies dans les programmes, tout en le confrontant à la nécessité de développer une action collective interne et externe tenant compte des potentialités diverses des élèves.

La question des compétences et du champ d'expertise de l'enseignant est également abordée dans un programme qui insiste sur le développement professionnel de l'enseignant auquel il convient de donner des perspectives professionnelles, basées sur la reconnaissance de sa capacité critique et de son professionnalisme. Le cadre de travail de l'enseignant serait ainsi planifié, en fonction d'exigences professionnelles propres, intégrées dans un espace collectif qu'est l'école, avec ses besoins et caractéristiques spécifiques. Les propositions développées prévoient ainsi que l'enseignant puisse

percevoir son cadre de travail comme un espace permettant du possible : réduire ses heures tout en étant impliqué dans des projets constructifs, accompagner ou être accompagné par quelqu'un, pouvoir envisager de combiner des métiers permettant de valoriser une carrière professionnelle extérieure au sein de l'espace scolaire.

Ces propositions permettent également à l'enseignant d'envisager l'espace scolaire comme un espace ouvert dont l'évolution n'est pas a priori connue. Il s'agit de passer d'une carrière plane à une carrière où l'enseignant a la possibilité de construire son habitus professionnel, (c'est-à-dire l'ensemble de dispositions culturelles durables associées à sa position sociale et professionnelle) tout en participant à un projet collectif permettant aux élèves de construire leur propre avenir...

.....

1 Pour plus de détails concernant cette transformation du rôle des enseignants, Maroy Christian.

.....

2 Leleux Claudine (2001), L'école revue et corrigée. Une formation générale de base universelle et inconditionnelle, éd. De Boeck&Belin, Bruxelles

.....

3 Barbier J.M., Chaix M.L., Demailly L. (1994), éditorial du n°spécial sur « recherche et développement professionnel », Recherche et formation, 17, 5-8.

.....

4 Nous entendons par expert une personne choisie pour ses connaissances techniques acquises soit par l'expérience ou la pratique, capable d'effectuer une constatation de faits et de proposer des hypothèses explicatives via des méthodologies explicites.

.....

5 Dauphin Nicolas, Verhoeven Marie, Waltenberg Fabio, Mobilité scolaire, quasi-marché et désinstitutionnalisation des rapports sociaux école-parents : une enquête dans l'enseignement fondamental en communauté française, UCL, 2004.

.....

6 Dauphin N., Bodson X., Vandenbergh V., Verhoeven M., Waltenberg F. (2001), « Recherche sur la mobilité des élèves en cours de scolarité primaire en Communauté française Wallonie-Bruxelles », Girsef, UCL, Décembre 2001. Rapport publié.

PROPOSITION :
.....
SOUTENIR
LES ENSEIGNANTS
DANS LEUR MISSION
D'APPRENTISSAGE
.....

Les enseignants sont les premiers acteurs des politiques scolaires. Au cœur de la relation pédagogique, c'est d'abord leur action qui permet aux élèves d'acquérir des compétences, de s'approprier des savoirs, de développer des attitudes de citoyens critiques, solidaires et responsables ; au bout de la chaîne de l'action politique, ce sont les enseignants qui donnent vie aux réformes éducatives et à leurs objectifs ambitieux. Jusqu'au jour où se rompt le lien entre la théorie des réformes pédagogiques et la pratique du métier ; ce jour où l'enseignant a l'impression d'aller donner cours avec une valise dans chaque main, *une avec toutes les réformes pour un voyage sur une autre planète, l'autre avec la réalité de sa classe*¹.

C'est ce qui se passe aujourd'hui en Communauté française : un décalage se creuse entre, d'une part, les exigences officielles des autorités et, d'autre part, les conditions de travail réelles. Il est par exemple révélateur de constater que nombre d'enseignants ne savent plus très bien s'ils sont, ou doivent être, enseignants, éducateurs, psychologues, assistants sociaux, médiateurs familiaux, etc. Ils se disent par ailleurs pris en sandwich entre la complexité du travail avec des élèves fort différents et les attentes immédiates des acteurs institutionnels (l'inspection, les pouvoirs organisateurs et leurs représentants, le monde politique ...) ou des parents. Les enquêtes internationales – on pense à l'enquête PISA – et les évaluations externes renforcent ce sentiment d'impuissance et de solitude de l'enseignant, indirectement pointé comme responsable des mauvaises performances de son école, voire de l'ensemble du système scolaire ; en attente de réponses concrètes et opérationnelles à des situations pédagogiques de plus en plus complexes, l'enseignant reçoit en écho de l'incompréhension, voire de la suspicion.

Cette dévalorisation du métier d'enseignant induit un malaise grandissant et mesurable dans nos écoles : le nombre d'enseignants qui quittent prématurément l'enseignement n'a jamais été aussi important. Ce qui est particulièrement interpellant, c'est le

décrochage en début de carrière : 50 % des jeunes enseignants changeraient de métier avant d'avoir atteint leur huitième année dans l'enseignement. A l'autre bout de la carrière, on continue de constater un recours massif au dispositif de DPPR² ; des centaines d'enseignants chevronnés mais usés rendent ainsi leur tablier chaque année. Enfin, il y a ces écoles, de plus en plus nombreuses, qui ne trouvent plus de candidats disposant des titres requis pour enseigner, notamment dans les matières techniques et les cours de langue, et qui dès lors recourent à des personnes qui devront apprendre leur nouveau métier sur le tas.

Compte tenu de tout ceci, Ecolo estime urgent de mieux soutenir ceux qui sont les véritables chevilles ouvrières de notre système scolaire. Pour prolonger la métaphore issue de la Consultation des enseignants, l'enjeu est désormais que l'enseignant puisse transvaser le contenu de ses deux valises dans un seul sac à dos, qui lui laisse les mains libres pour exercer son métier ; autrement dit, qu'il trouve dans les politiques publiques, non pas une difficulté en plus, mais plutôt un point d'appui concret, un facilitateur, pour amener sa classe et chacun de ses élèves à atteindre les objectifs fixés. Ecolo est convaincu que ce pari sur le professionnalisme des équipes enseignantes et le soutien à l'exercice de leur métier est la voie la plus directe pour stopper l'hémorragie de la pénurie. Davantage que les mesurette, simples sparadraps appliqués dans l'urgence depuis quelques années.

Plus concrètement, le portrait statistique de la pénurie, la pyramide des âges inversée et donc le renouvellement démographique nécessaire de la population enseignante imposent qu'une priorité soit accordée aux enseignants qui débutent dans leur métier, de même qu'à ceux qui enseignent dans des conditions particulièrement difficiles. Mais il s'agit aussi pour Ecolo d'agir sur l'ensemble de la carrière enseignante pour qu'elle s'ajuste davantage au projet professionnel de chaque enseignant.

Soutenir et accompagner les enseignants qui débutent

Ecolo entend déployer une palette de mesures qui permettront de répondre de manière ciblée aux besoins particuliers des enseignants qui débutent dans le métier, qu'ils soient tout frais sortis de l'enseignement supérieur ou qu'ils rejoignent l'enseignement après une carrière dans un autre secteur.

Ecolo propose ainsi :

- de développer les formules de « tutorat par les pairs » à l'intérieur des établissements ou dans le cadre de partenariats locaux entre écoles. L'équipe de « tuteurs » serait formée et choisie parmi des enseignants expérimentés et candidats à se dégager d'une partie de leur temps de travail face à la classe pour accompagner des enseignants entrants. Cette formule offrirait aux jeunes enseignants la possibilité de s'appuyer sur le regard et l'expérience de leurs collègues et de construire ainsi leur propre cadre de référence. Elle permettrait également à des enseignants nommés de diversifier leur rôle dans l'école ou à des enseignants plus âgés de quitter moins brutalement leur métier et de passer concrètement le relais en valorisant leur savoir-faire acquis tout au long de leur carrière ;
- de diminuer, sans perte de salaire, le temps de travail en classe face aux élèves pour les enseignants débutants, de sorte qu'ils entrent doucement mais sûrement dans leur nouveau métier. Le temps ainsi dégagé pourra être mis à profit, selon les besoins de chacun, pour préparer leurs cours, compléter leur formation par des modules pédagogiques lorsqu'il s'agit d'enseignants sans titres requis ... ;
- de favoriser et de renforcer la mutualisation des outils pédagogiques à l'intérieur de chaque établissement ou via des plateformes internet, qui se développent spontanément depuis quelques années et témoignent de dynamiques d'entraide au sein du corps enseignant ;
- de poser les balises d'une formation initiale en cinq ans pour tous les enseignants. La transition entre la formation initiale et l'entrée dans le métier réel est souvent surprenante, voire douloureuse

pour de trop nombreux enseignants. En outre, il apparaît évident aujourd'hui que seule une formation de très haut niveau est susceptible de développer les attitudes, compétences et capacités requises pour l'exercice d'une des professions les plus exigeantes de notre temps. Aussi, Ecolo souhaite que la Communauté française s'engage progressivement vers un allongement de la formation initiale des enseignants, de sorte qu'ils bénéficient tous d'une formation en 5 ans. Dans sa réflexion, la Communauté française devra impérativement intégrer les balises suivantes : (1) la réforme ne pourra pas se contenter de simplement allonger la durée des études : l'allongement de la formation doit à la fois renforcer le bagage académique de départ et permettre une immersion plus forte dans le métier ; (2) cet allongement ne peut conduire des étudiants modestes à renoncer à ces études pour des motifs financiers ; (3) cette mesure devra s'accompagner d'un alignement progressif de l'ensemble des barèmes sur celui des détenteurs actuel d'un master/licence.

Reconnaître la pénibilité de certaines situations

A l'instar de ce qu'Ecolo propose pour les enseignants à l'entrée de leur carrière, des mesures doivent être prises pour les enseignants qui travaillent avec des publics plus fragilisés. La spécificité des élèves des écoles en discriminations positives ou spécialisées demande un travail de préparation et de mise en commun plus important : le nombre d'heures prestées devant la classe devra être adapté en conséquence.

Dynamiser la carrière enseignante

La carrière enseignante se caractérise par son caractère uniforme et rectiligne. Si la plupart des enseignants aiment leur métier, il n'empêche que beaucoup voudraient parfois se ressourcer dans d'autres fonctions à l'intérieur ou à l'extérieur de l'école, partager leur

expérience acquise, expérimenter une autre profession pour revenir ensuite vers l'enseignement, découvrir un autre public scolaire, ou tout simplement rapprocher leur lieu de travail de leur domicile. De même, de nombreux enseignants disposent de ressources personnelles qui sont insuffisamment valorisées par le système actuel.

Ecolo estime que ce manque d'opportunités de mobilité n'est pas étranger au sentiment d'usure qui se répand dans le corps enseignant. Par ailleurs, Ecolo ne se résout pas à laisser les enseignants attendre la DPPR, comme unique voie d'issue. Certes, il importe de maintenir des possibilités de quitter de manière anticipée la profession enseignante. Mais il est tout aussi nécessaire de proposer des mesures concrètes pour dynamiser et réalimenter la carrière enseignante.

C'est ce qui amène Ecolo à soumettre au débat le principe d'une carrière désormais fondée sur la rencontre du « projet professionnel » de l'enseignant avec les besoins de l'école, du pouvoir organisateur, voire plus largement du « bassin ». Cette formule, qui est notamment pratiquée dans certains lands allemands, prévoit que, tous les cinq ans, l'enseignant couche sur papier ses souhaits professionnels pour les cinq années scolaires à venir (affectation, matières à enseigner, ressources personnelles à mettre à disposition de la communauté scolaire, formation continue, détachement pour d'autres fonctions à l'intérieur de l'école, comme le tutorat, l'animation ou la coordination pédagogique, ou éventuellement à l'extérieur de l'école : associations culturelles, associatives, d'éducation permanente ...). Ces souhaits sont alors confrontés non seulement au cadastre des besoins de son école et de son pouvoir organisateur, mais également à ceux d'un groupe d'écoles plus large au sein d'un même bassin.

Cette proposition, qui s'apparente à une petite révolution pour la carrière enseignante, mais aussi pour l'organisation des écoles, nécessiterait notamment une définition commune d'un statut enseignant valable dans toutes les écoles, en lieu et place des trois statuts

actuellement en vigueur en Communauté française (enseignement organisé par la Communauté française, enseignement officiel subventionné, enseignement libre subventionné). C'est donc un débat fondamental qu'Ecolo souhaite ouvrir à partir de cette proposition, débat qui associera au premier plan les organisations syndicales et les représentants des pouvoirs organisateurs.

Rendre le métier enseignant attractif à des professionnels externes à l'école

La pénurie d'enseignants attire vers l'école des femmes et des hommes qui disposent d'une expérience professionnelle antérieure. L'apport de ces regards est riche et indéniable pour les élèves. Mais la tâche de ces nouveaux enseignants n'est pas facile et leur statut peu enviable.

Aussi, Ecolo entend-il soutenir leur intégration dans l'école. En ce sens, Ecolo propose que soit reconnue sur le plan barémique l'ancienneté acquise dans leur(s) métier(s) antérieur(s) dans la mesure où l'enseignant s'engage à combler ses éventuelles lacunes en termes de formation pédagogique. Ecolo souhaite également qu'il soit plus facile à l'avenir pour ces enseignants de mettre un pied dans l'école, tout en gardant un pied à l'extérieur de l'école.

Évaluer les effets du décret relatif à la formation continue et y apporter les correctifs nécessaires

Si la réforme orchestrée avec la participation d'Ecolo entre 1999 et 2004 a eu le double mérite de décloisonner la formation enseignante (inter-réseaux) et de rendre incontournable la démarche de formation en cours de carrière, il apparaît aujourd'hui que ce décret était également porteur d'effets pervers : modules de formation orphelins, désaffectation des formations disciplinaires au profit des

formations plus transversales, formations suivies moins pour des raisons pédagogiques qu'organisationnelles (cfr remplacement des enseignants en formation) ...

Plutôt que de jeter le bébé avec l'eau du bain, Ecolo souhaite évaluer, avec l'ensemble des acteurs concernés – y compris les enseignants eux-mêmes – la mise en œuvre de ce dispositif de formation en cours de carrière et son articulation avec la refonte à venir de la formation initiale. Il conviendra ensuite de procéder, sans attendre, aux ajustements nécessaires pour que le dispositif de formation continue réponde effectivement aux besoins des enseignants. La formation continue est en effet un outil indispensable qui doit soutenir les enseignants dans la complexité des situations éducatives qu'ils rencontrent.

Encourager l'innovation pédagogique

Reconnaître la professionnalité enseignante, c'est également mieux soutenir les innovations au cœur des pratiques enseignantes et donc des apprentissages. Nombre d'enseignants innove au quotidien sur le plan pédagogique. Cet effort d'amélioration constante des pratiques nécessite d'être reconnu et développé par un soutien accru des pouvoirs publics : il s'agit notamment d'appuyer les enseignants engagés dans ces démarches, d'octroyer des moyens ciblés à cet effet, de diffuser les résultats engrangés et les outils produits via, par exemple, les réseaux coopératifs d'échanges, physiques ou virtuels.

Accompagner les enseignants avant, pendant et après les crises

La Communauté française dispose depuis 2004 d'équipes mobiles, qui interviennent, à la demande des chefs d'établissement, dans les écoles en cas de crise entre les acteurs scolaires (élèves, enseignants,

direction, tiers). Par ailleurs, les établissements scolaires en discriminations positives peuvent faire appel aux services des médiateurs scolaires. A ceux-là s'ajoutent encore d'autres intervenants selon les Régions, les communes ou les acteurs associatifs qui œuvrent aux côtés des écoles. Il est essentiel, tant pour les professeurs que pour les élèves, les parents ou les directions, que ces crises soient dénouées, que des médiations et solutions soient trouvées de façon durable. Il en va autant de la difficulté voire de la souffrance individuelle des acteurs et de leur capacité à poursuivre leur travail après la crise, que de l'image de l'école et de la confiance dont elle pourra bénéficier dans la suite.

Ecolo souhaite que, sur la base d'un cadastre des problèmes rencontrés et des réponses apportées par les dispositifs existants, les autorités publiques puissent ajuster et renforcer les capacités de prévention et d'intervention pour coller au plus près des besoins concrets, notamment des équipes éducatives. Cette évolution prendra également en compte la nécessité de mieux coordonner l'ensemble des ressources disponibles et l'action de ces dispositifs et des Centres PMS, acteurs de première ligne aux côtés des enseignants.

-
- 1 VAN CAMPENHOUDT L. sous la dir. de, La consultation des enseignants du secondaire, Ministère de la Communauté française, 2004, p.67.
 -
 - 2 « Mise en disponibilité pour convenance personnelle précédant la pension de retraite », mesure qui permet aux enseignants de quitter l'enseignement dès 55 ans.

ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR : DES CHOIX ESSENTIELS RESTENT À EFFECTUER

→ PHILIPPE HENRY

Député fédéral, ancien député communautaire (1999-2004)
et ancien président de la Fédération des étudiant(e)s francophones (1994-1995).

philippe.henry@ecolo.be

L'enseignement supérieur n'est pas un passage obligé pour réussir sa vie d'adulte. Mais il propose à chacun des parcours individualisés, ouverts aux passages entre les disciplines. Il assure une ouverture au savoir et à la formation tout au long de l'existence d'autant plus grande que la recherche y a été développée comme une valeur intrinsèque, bien avant sa mise au service de l'économie. Le débat sur l'avenir de l'enseignement supérieur ne peut donc se limiter à l'opportunité et aux conséquences des fusions, voire à l'application du processus de Bologne.

L'enseignement supérieur est-il aujourd'hui, davantage qu'il y a vingt ou trente ans, un passeport pour réussir sa vie d'adulte ? Question provocante et à laquelle il n'est finalement pas aisé de répondre. Car nous vivons dans un monde mouvant et rempli de paradoxes. Et puis d'abord, que signifie « réussir sa vie d'adulte » ?

Certaines personnes qui n'ont pas poursuivi – ou terminé – d'études au-delà de leurs humanités et qui exercent un métier qui leur plaît, ne rencontrent pas de difficultés sur le plan économique et ne regrettent

pas de ne pas avoir fait d'études ou de les avoir abandonnées. Réussir une formation supérieure n'est donc pas le passage obligé pour réussir sa vie, de même qu'elle n'en est pas une garantie. Mais d'autres n'ont pas cette chance et l'absence de diplôme supérieur reste pour elles une frustration voire un handicap profond et durable.

Certains ont réussi des études supérieures et s'interrogent sur leur utilité réelle. Par exemple, parce qu'ils ont complètement changé d'orientation et qu'elles ont appris leur métier sur le tas ou parce qu'il n'existe (ou n'existait) pas de filières pour le métier qu'elles pratiquent effectivement. Prenons par exemple l'informatique : nombre de métiers qui en découlent, comme la gestion de sites internet, ne correspondaient à aucune filière de formation au moment où ces nouveaux métiers se sont créés. Ceux qui s'y sont engagés ont appris sur le tas, sur base de leurs compétences propres, des outils à leur disposition et de leurs expériences antérieures... Aujourd'hui encore, comment définir les connaissances et les aptitudes nécessaires pour un métier comme celui-là sans pouvoir même imaginer comment cette discipline va évoluer dans les prochaines décennies ? Or ces situations sont bien plus nombreuses qu'on ne le pense.

Il est donc évident que ce qui est important pour les jeunes – et la société –, c'est d'être armé(e)s pour construire son propre parcours dans un monde de plus en plus évolutif, pour le pire comme pour le meilleur. L'enseignement supérieur peut, bien sûr, être un énorme atout pour cela. Par les compétences qu'il procure, par le diplôme qu'il délivre et par l'expérience de construction personnelle qu'il constitue. C'est en tout cas l'objectif qui doit guider nos politiques. Tout en sachant, fort heureusement, que la vie de chacun(e) n'est pas écrite à 25 ans et qu'il y a par conséquent bien d'autres outils à développer pour permettre aux uns et aux autres de s'épanouir dans un monde durable et solidaire.

Dans un monde en évolution, apprendre tout au long de la vie

C'est notamment pour cette raison que l'éducation tout au long de la vie devient de plus en plus un enjeu social central. L'enseignement de promotion sociale et la formation professionnelle n'en sont aujourd'hui que les prémisses. L'objectif, toujours peu réalisé, d'accès de tous à l'enseignement supérieur – et surtout à sa réussite ! – se mue progressivement en un enjeu d'accès à l'éducation tout au long de la vie.

Le défi des progressistes est de rendre cet accès indépendant de la situation financière ou professionnelle et surtout de faire en sorte qu'il permette de réduire la fracture sociale et d'assurer l'émancipation de chacun(e). Pour la société, au-delà de l'enjeu social, c'est aussi une question de survie, d'impérative nécessité d'adaptation. Ne prenons « que » la question du défi climatique (les guillemets s'imposent dans la mesure où nous avons encore bien du mal à nous imaginer aujourd'hui à quel point ce défi inégalé dans l'histoire de l'humanité va structurer le développement du monde et l'organisation sociale des 50 prochaines années). Les jeunes diplômés actuels, toutes filières confondues, reçoivent-ils vraiment la formation nécessaire pour appréhender ces évolutions ? Poser la question, c'est presque y répondre... Or, de nombreux nouveaux métiers que nous ne pouvons pas encore imaginer vont apparaître. De nombreux autres devront s'adapter en profondeur. Quand on sait, par exemple, que tout récemment encore, il était possible de devenir architecte – et donc de concevoir des maisons pour les 40 prochaines années – sans être en mesure de construire une maison passive, on comprend qu'il vaut mieux ne pas se contenter de la formation initiale, même supérieure... et qu'il faut que chacun soit en mesure de poursuivre sa formation tout au long de son existence.

Cette évolution permanente du monde signifie-t-elle que la possibilité – et le choix – pour un(e) jeune de poursuivre des études supérieures soit sans importance ? Non, évidemment, les études supérieures restent un moment extrêmement fort dans la vie d'un homme ou d'une femme. Non seulement pour l'acquisition de connaissances et de compétences (même si celles-ci trouvent à s'exercer par la suite dans une filière complètement différente), mais aussi parce qu'elles marquent le début de la vie d'adulte. Souvent les études supérieures coïncident avec la découverte de l'autonomie et de la responsabilité, l'apprentissage d'une nouvelle forme de vie sociale. C'est aussi un moment privilégié pour mener de nombreuses formes d'engagement ou d'activité sociale.

L'enseignement supérieur doit être un choix

Ce qui est essentiel, c'est que chaque jeune ait le choix et les moyens de le réussir : s'engager ou non dans des études supérieures, en connaissant ses forces, ses faiblesses et ses limites, choisir les études qui lui plaisent, ne pas se trouver limité(e) dans ses possibilités par des raisons financières, culturelles ou sociales, et disposer des outils qui l'aideront vraiment à réussir, pouvoir poser un vrai choix d'avoir comme projet personnel, à l'aube de sa vie d'adulte, de consacrer plusieurs années de sa vie à une formation d'enseignement supérieur.

Et là, il faut rester lucide. Et en colère. Car aujourd'hui encore, après des décennies de constats et de discours politiques, l'enseignement supérieur ne touche pas également, loin s'en faut, toutes les classes sociales. Même s'il permet à des jeunes dont l'histoire familiale ne les y prédisposait pas spécialement, à faire des études supérieures et à accéder à des métiers intellectuels et à des postes à responsabilités, le combat ne sera vraiment gagné que lorsque les chances de réussite dans l'enseignement supérieur seront équivalentes entre jeunes issu(e)s de toutes les classes sociales. Un énorme chemin reste à accomplir.

En effet, nous restons dramatiquement dans une logique de relégation entre filières et entre types d'enseignement, avec au bout de la chaîne de trop nombreux étudiants brisés et sans projets qui finissent par échouer dans certaines filières de type court, lesquelles auraient pourtant bien besoin qu'on les choisisse positivement. Et face à ces étudiants, on retrouve des enseignants bien démunis. Cette relégation démarre très tôt dans le parcours scolaire et c'est pourquoi, il est aussi souhaitable que, dans l'enseignement secondaire, des jeunes, de toutes les origines sociales, posent un choix positif en faveur de l'enseignement technique et professionnel. Ces filières sont aussi des filières d'avenir, qui ont besoin de jeunes motivés et qui sont pourvoyeuses d'emploi. Ce n'est qu'à cette condition qu'on pourra dire que le système scolaire aura réussi une part importante de sa mission.

Des fusions non sans conséquences sociales

Dans le cadre de cet objectif de démocratisation, on peut franchement s'interroger sur les motivations de la frénésie de fusions d'établissements que l'on connaît actuellement en Communauté française. Certes l'enjeu n'est pas de maintenir inchangé le découpage des institutions ni même l'offre d'enseignement. Que telle option spécifique du master en droit – par exemple - ne soit plus proposée dans toutes les universités complètes mais seulement dans l'une d'entre elles n'est pas nécessairement choquant si cela permet d'augmenter la qualité dudit enseignement, en regroupant les moyens financiers et les spécialistes de cette branche spécifique et en dépassant dès lors une taille critique et si d'autres options sont disponibles dans les autres facultés de droit. Par contre, il faut empêcher à tout prix qu'une adaptation de l'offre ne conduise, en pratique, à réduire les chances de certains publics d'accéder à certaines études voire à l'enseignement supérieur dans son ensemble. Il est dès lors essentiel que le premier cycle de l'enseignement supérieur reste réparti de manière géographiquement équilibrée sur l'ensemble du territoire. S'il n'était plus possible de faire du droit qu'à Mons, par

exemple, des étudiants verviétois ou brabançons risqueraient de s'en détourner. Autrement dit, le premier cycle est celui qui donne l'accès aux études supérieures. Mais celui-ci n'est évidemment que le point de départ. Il y a ensuite l'enjeu de la réussite. Là aussi, il faut bien reconnaître que si quelques progrès ont été réalisés par les institutions et par la Communauté française, les taux d'échecs dans les premières années restent énormes et en particulier chez les étudiants de première génération. Mauvaise orientation, mauvaise méthode de travail, pédagogie déficiente (comment se fait-il qu'il soit toujours possible d'être professeur d'université sans rien avoir dû démontrer comme qualités pédagogiques, en particulier pour le premier cycle ?)... les causes sont multiples et un plan d'ensemble fait clairement défaut. On pourrait espérer que, progressivement, la structure de l'enseignement par modules (les « crédits ») permette de personnaliser les parcours et de sortir du schéma rigide de l'année d'études. Passer d'une situation où l'on a « raté son année » à celle où l'on a « réussi trois modules », n'est pas uniquement symbolique. C'est un changement complet de conception, où le parcours peut ressembler à une construction plus adaptée à chacun, brique par brique et où l'étudiant(e) est bien davantage acteur(rice) de son propre parcours. Mais comme tout système laissant davantage de marge à la liberté individuelle, cela nécessite un sérieux encadrement et des conditions de réussite. Pas question de faire tout et n'importe quoi et surtout pas d'abandonner l'étudiant(e). Rien de tout cela n'est garanti aujourd'hui et la notion de crédits reste assez formelle, car elle se contente de correspondre à la volonté d'harmonisation européenne de découpage horaire des filières.

Dans un système réellement modulaire, l'orientation devient elle-même évolutive et la notion même de filière d'études beaucoup plus mouvante. Et tant mieux ! Les métiers et les enjeux de société d'aujourd'hui – et sans doute plus encore ceux de demain – ne correspondent plus aux cloisonnements antérieurs, quoi qu'en pensent encore de nombreux professeurs d'université. De nouveaux ponts sont nécessaires. Et pour autant que l'essentiel soit préservé – une

formation conséquente en économie, si l'on veut devenir économiste, ou en physique, si l'on veut devenir physicien –, il est plutôt réjouissant que de nouveaux parcours aussi hybrides que personnalisés puissent voir le jour, comme ceux par exemple de juristes spécialisés en environnement ou d'informaticiens qui s'intéressent aux techniques à appliquer dans le domaine de la pédagogie. Dès lors que le choix de la filière initiale ne serait plus aussi crucial, il serait possible de se concentrer sur la motivation du choix de telles ou telles études, de leur sens social et sur la mise en place progressive d'un parcours réussi.

La recherche au cœur de la démarche enseignante

Sur ce plan, il faut faire le lien avec une autre mission essentielle des universités, et demain on l'espère des hautes écoles, elle aussi, intrinsèquement liée à l'enseignement. On évoque souvent en premier lieu la recherche qui, dans toutes ses applications, conduit à mieux comprendre et à améliorer la société humaine et qui constitue un potentiel d'innovation, de progrès social et de développement économique considérable pour un pays comme le nôtre. Elle est également absolument cruciale pour la résolution des défis environnementaux urgents auxquels nous sommes confrontés, notamment dans le domaine énergétique.

Mais bien en amont de la recherche appliquée (à finalités concrètes) et qui se situe dans une perspective de relativement court terme, il y a surtout la recherche fondamentale, celle qui donne tout son sens au principe de la « liberté académique », qui permet toutes les espérances et toutes les libertés, qui réhabilite le « Savoir » et la démarche scientifique. On le sait, la plupart des plus grandes découvertes de ce monde ont été effectuées sans que leurs auteurs aient pu identifier au départ l'objet précis de leur recherche. Aujourd'hui, on a trop tendance à instrumentaliser le savoir à des fins seulement techniques et surtout marchandes.

Tout le monde clame l'importance de la recherche pour un pays comme le nôtre et pourtant, elle reste le parent pauvre des politiques publiques. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle Ecolo a déposé une proposition de loi sur le monitoring de la recherche. L'idée serait de déposer annuellement au Parlement fédéral, en annexe au budget, un état des lieux des investissements en matière de recherche dans notre pays. Car si la Belgique s'est engagée à consacrer 3% de son PIB (2% de part privée et 1% de part publique) à la recherche en 2010... force est de constater qu'en 2009, on est toujours aux alentours des 2% !

Pourtant, la recherche permet à l'enseignement universitaire d'introduire le questionnement et son évolution permanente au sein même de l'enseignement. Elle ne peut plus se penser de manière mono-disciplinaire. Toute réflexion en profondeur sur les questions physiques, biologiques, sociales, économiques ou autres passe presque inévitablement par le croisement de plusieurs approches et l'implication de plusieurs disciplines.

Ouvrir les parcours, ouvrir les esprits

Il faut donc ouvrir les parcours, les approches et les esprits. Et ouvrir, c'est le contraire de continger, d'enfermer les étudiants dans des parcours sans bifurcation possible. On le voit bien avec l'échec cuisant de l'instauration du *numerus clausus* en médecine. Il a fallu près de vingt ans pour obtenir un cadastre qui montre enfin et surtout, hélas, que notre pays va au-devant de graves pénuries de médecins ! Belle planification...

Plutôt que de quotas, c'est d'information(s) objective(s) et de débat(s) dont les jeunes ont besoin ! Il reste en effet un énorme travail de pédagogie, de décryptage à mener quand on constate le peu d'intérêt pour certaines filières d'études, pourtant porteuses non seulement d'avenir et d'emplois, mais surtout de sens social. Ainsi, comment

se fait-il que soigner des malades constitue pour les jeunes un idéal humaniste, alors que ce n'est pas le cas de l'invention de matériaux et de machines qui permettront de résoudre le défi climatique ?

Il y a là un problème de communication sociale grave... D'autant qu'on ne peut pas dire que les jeunes choisissent la médecine pour des raisons de facilité ! Les sciences appliquées « aggravent leur cas » du fait de l'existence de l'examen d'entrée, qui constitue de facto une barrière supplémentaire à l'accès. En réalité, c'est un barrage qui ne fonctionne pas (vraiment) au bénéfice de la collectivité. Car ceux qui échouent à l'examen d'entrée, souvent, ne se dirigent pas vers des études plus faciles, mais plutôt vers des filières proches : les maths, ingénieur industriel, les sciences... Il est donc fort hasardeux de considérer que ce filtre permet d'augmenter globalement le taux de réussite des étudiants de l'ensemble de l'enseignement supérieur. Mais il constitue un vrai frein à l'accès à cet enseignement, alors qu'il faudrait donner envie de suivre ces études, à commencer par comprendre le sens du métier de l'ingénieur, ou plutôt des multiples métiers d'ingénieur, c'est-à-dire tout sauf uniquement des maths.

Veiller à ce que les jeunes puissent poser, au sortir du secondaire, un choix éclairé sur les études qu'ils souhaitent poursuivre est l'un des multiples chantiers qui figurera sur la table du prochain gouvernement de la Communauté française. Mais du côté francophone, il semble que le projet politique actuel en matière d'enseignement supérieur se résume à fusionner les établissements tout en maintenant les clivages philosophiques en place.

L'avenir de l'enseignement mérite un vrai débat de société

Certes la taille moyenne ou petite des écoles supérieures n'est pas une garantie de qualité et de démocratisation de l'accès. Mais il est tout aussi audacieux de partir du principe que plus gros,

c'est toujours mieux... Les étudiants – dont je faisais partie – qui se sont mobilisés en 1994 contre le « plan Lebrun » ont été confrontés à la même politique réductrice, limitant la réorganisation de l'enseignement supérieur de type court et de type long à la constitution de Grandes Écoles, dont la principale qualité était... d'être grandes !

En fait, ce qui importe n'est pas tant le nombre d'institutions, du moins tant que l'on ne s'interroge pas d'abord sur l'intérêt et sur les conditions de réussite de telles fusions, notamment sur le plan de la réussite ou de l'émancipation des jeunes. En outre, le maintien des clivages philosophiques hérités du passé a un côté complètement préhistorique. Leur conservation comme ligne principale de démarcation, nous éloigne du développement d'un esprit coopératif, de synergies et de travail en réseau... au-delà des réseaux. La concurrence prévaut, parfois jusqu'à l'absurde, comme si le rôle du ministre se réduisait à celui d'un notaire, qui avalise, au coup par coup, des décisions d'institutions, en dehors de toute vision stratégique. Le risque d'une telle absence de régulation publique est que des filières entières se retrouvent absorbées par les universités, qui les ont désirées, et que d'autres se retrouvent délaissées au sein d'institutions bancales, avec un avenir incertain.

L'avenir de notre enseignement supérieur mérite un vrai débat de société permettant la définition d'un vrai cadre global de réforme, plutôt que de petites négociations entre institutions. Un tel débat permettrait d'ailleurs d'aborder en profondeur d'autres questions, au moins aussi essentielles que celle de la taille des institutions :

- **le financement** dont la structuration générale a été très peu soumise au débat dans le cadre des fusions actuelles d'établissements. Tout au plus adapte-t-on les mécanismes au cas par cas pour les nouveaux établissements fusionnés. Mais les principales questions comme la hauteur du financement, la répartition entre enseignement et recherche, le soutien spécifique aux mesures visant à améliorer la réussite, la pondération entre filières et types d'études etc. n'ont

pas été abordées. Or, on sait combien les questions de financement structurent la politique de chaque institution.

- **l'évaluation de la qualité** : ce serait commettre une grave erreur que de vouloir éviter toute forme d'évaluation externe ; cela dit, mettre en place des « rankings » (classements) portant uniquement sur des aspects strictement quantitatifs est tout aussi inacceptable. Les universitaires devraient pourtant être bien placés pour savoir qu'on ne peut réduire la complexité d'une évaluation qualitative à de simples rankings ! Nous avons besoin d'un vrai débat à l'échelle européenne sur la mise en place d'outils publics d'évaluation de la qualité. L'Europe, qui est un vrai niveau de pouvoir avec des mécanismes de démocratie représentative, devrait d'ailleurs discuter davantage d'enseignement supérieur et développer une vraie spécificité européenne. Il est complètement surréaliste de constater que les accords de Bologne, tellement structurants dans les réformes récentes de notre enseignement supérieur, ne correspondent à aucun niveau de décision démocratique !
- **la liberté pédagogique et la structure interne des universités**. La sacro-sainte liberté académique prend parfois, à l'université, des allures de forteresse. L'heure est au travail en réseau, en équipes, aux synergies, aux projets. La structure interne des universités est, historiquement, le contraire de cela. Des réorganisations partielles ont eu lieu. Ce serait le moment de faire l'état des lieux du mode de fonctionnement et du découpage interne des institutions, sans tabou, en regard des missions assignées à ces institutions, au bénéfice de l'enseignement et de la recherche.

Nous pourrions même être confrontés à des enjeux encore plus déstabilisants pour l'avenir de notre enseignement supérieur, qui remettent en question son existence même ou en tout cas la forme sous laquelle nous le connaissons actuellement. Pensons ici aux applications possibles non régulées des nouvelles technologies de la communication et aux possibilités décuplées d'autoapprentissage et de certification privée. Presque toute la connaissance du monde est

désormais accessible à chacun au bout de son clavier et les nouvelles technologies permettent de communiquer en permanence en réseau. De nombreux outils d'autoapprentissage se développent et amènent certains à penser qu'il serait tout à fait possible de basculer vers un apprentissage individualisé, chacun suivant chez soi son propre rythme et faisant régulièrement évaluer les connaissances apprises. De telles universités virtuelles existent d'ailleurs déjà de par le monde. Ce type d'apprentissage, s'il peut être très positif pour certaines personnes et dans certaines situations, notamment dans une logique de formation tout au long de la vie, doit être strictement balisé, sans quoi on pourrait aboutir à diplômer des étudiants « virtuels » autodidactes, qui n'ont pas appris à travailler en équipe autrement qu'à travers un écran, voire pas du tout, et qui ont été livrés à eux-mêmes pour leurs apprentissages. Si les nouvelles technologies permettent évidemment d'imaginer de nouveaux moyens pédagogiques et d'expérimentation sans commune mesure avec ce qui a existé par le passé, elles ne doivent pas nous faire oublier que la relation humaine, l'appartenance à un groupe d'apprentissage, l'enseignement et l'expérimentation *in situ* sont des aspects essentiels du parcours éducatif.

On le voit, nos universités et nos hautes écoles traversent une période extrêmement turbulente, mais aussi passionnante. Nous sommes sans doute à l'aube de réformes de grande profondeur, mais elles ne sont pas sans risques : ceux-ci portent sur la qualité de l'enseignement, l'indépendance, l'accès, le financement...

Croire que le plus gros du travail a été réalisé avec la mise en œuvre des accords de Bologne et quelques fusions entre établissements serait commettre une grave erreur de jugement. Il faut reprendre le travail dans l'ordre et commencer par définir collectivement les missions et les objectifs que nous voulons vraiment assigner à notre enseignement supérieur et à notre recherche. En menant ce débat de manière objective et en profondeur, il apparaîtra que nous sommes

confrontés à des choix essentiels. Des réponses que nous y apporterons dépendront l'avenir et le développement de notre enseignement supérieur et de notre recherche, de nos institutions et des jeunes qui s'y engageront demain.

RÉÉCRIRE L'AVENIR DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE

→ PAUL TIMMERMANS

Réécrire l'avenir de l'enseignement technique

Les discours sur notre système d'enseignement francophone sont particulièrement nombreux en cette période et prennent des formes diverses selon les milieux qui les déclinent ; ils ont cependant en commun d'en montrer les limites et le coût important. Au hit parade des récriminations, on peut compter le décret « mixité » qui aura réussi à mobiliser l'énergie des responsables des réseaux et du cabinet du ministre de l'Education, la violence dans et aux abords des écoles qui aura amplifié une politique sécuritaire, les piètres résultats mesurés à l'aune des enquêtes Pisa qui justifieraient un renforcement des contenus à dispenser aux élèves. Ces phénomènes relativement nouveaux dans le paysage éducatif n'auront suscité qu'à de rares occasions la proposition d'une refonte globale du système.

Aucun politique n'en a le culot, les réseaux s'accrochent à leurs prérogatives, peu d'enseignants et de leurs représentants syndicaux n'en ont l'envie : il faudrait pour cela modifier des statuts coulés dans le béton. L'enseignement technique et professionnel est bien davantage concerné par ces symptômes et semble plus profondément en crise que l'enseignement général. Alors qu'il n'y a pas un décideur, politique, syndical ou économique qui ne plaide pour sa « revalorisation », on n'y a jusqu'à présent vu aucun parent planter sa tente devant une de ces écoles pour y inscrire son enfant.

L'enseignement technique est majoritaire

Mais à défaut d'y planter notre tente, plantons-en le décor. Environ 350.000 jeunes fréquentent l'enseignement secondaire de la Communauté française. Chaque année, une cohorte de 50.000 jeunes sortis de l'école primaire, viennent l'alimenter. Ils s'engagent majoritairement dans un premier degré général. Mais environ 5.000 d'entre eux intègrent une 1ère accueil (ancienne appellation) parce qu'il ne dispose pas d'un certificat d'études de base solide... On ne retrouvera que 55 % du total des entrants au premier degré en 3e générale. Les autres, soit une majorité si on y ajoute les élèves issus des premières d'accueil qui ne ré-intègrent que rarement l'enseignement général, s'orienteront vers l'enseignement technique et professionnel, après avoir connu la sanction du modèle C qui qualifie l'échec ou du modèle B qui suggère une nouvelle orientation scolaire pour éviter un redoublement. Ce processus, réalisé avec tout le sérieux nécessaire dans les conseils de classe par les équipes pédagogiques, se base sur un constat d'inadéquation entre le niveau de l'élève et les résultats d'examens conformes aux programmes.

Ségrégation scolaire, ségrégation sociale

Sans surprise, les jeunes qui rencontrent les problèmes dits d'« orientation » proviennent majoritairement de catégories socioéconomiques défavorisées. À l'école, la ségrégation sociale est une réalité ; les résultats des enquêtes PISA, décortiqués à la lumière des origines socioéconomiques, montrent clairement que les résultats des enfants de riches sont équivalents aux meilleurs des autres pays de l'OCDE. Poussons le constat plus loin : le développement constant de l'enseignement spécialisé et le nombre de plus en plus important d'enfants des familles populaires qui y sont orientés, ressemblent furieusement à de la relégation poubelle.

Une représentation reste fortement ancrée dans la pensée des enseignants et des parents : pour être crédible, notre système d'enseignement doit être sélectif. Il l'est d'autant mieux que la ségrégation existe aussi entre écoles et que c'est devant les écoles considérées comme les plus exigeantes qu'on a fait la file pour inscrire son rejeton (duquel on n'a que rarement demandé l'avis). Si l'on croise la variable de l'origine socioéconomique des parents et la variable du niveau académique des études (mesuré notamment par le taux d'échec), en Communauté française, coexistent trois modèles d'école : des écoles d'enseignement général, où se concentrent les enfants des plus riches, et qui ont une population scolaire en forme pyramidale (beaucoup d'élèves en 1ère et nettement moins en 6e) ; à l'opposé des écoles principalement de type professionnel où les enfants des catégories les plus pauvres poursuivent leur scolarité, qui n'accueillent que peu d'élèves en 1ère mais dont les effectifs augmentent progressivement, année après année, en fonction des échecs et des réorientations dans les écoles mieux classées. Au milieu, on trouve des établissements plus hétérogènes qui organisent souvent les trois types de filières et qui ont une structure de population plus rectangulaire.

Reprendre le problème à la base

Et comme aucune étude n'a jusqu'ici montré que l'hérédité transmettait un niveau d'intelligence proportionnel à la fiche de salaire ou aux conditions sociales d'existence des parents, il faut s'interroger sur les objectifs de notre système et sur les processus d'apprentissage. Car tous les enfants sont théoriquement égaux devant l'apprentissage à condition qu'ils soient confrontés à des stimulations diversifiées. L'échec et toutes ses conséquences : stigmatisation des élèves, découragement, décrochage, souffrance des enseignants, violence dans les rapports,... sont des produits du système. En outre, l'école ne sert pas la promotion sociale d'un grand nombre de jeunes : 34 % quittent le secondaire avant la fin de la 6e et près de 60 % des demandeurs d'emploi wallons n'ont pas de

certification. Et cet échec coûte cher : on estime à 335 millions d'euros le coût de la prise en charge des 40.000 jeunes qui doublent chaque année.

Mais la crise de l'enseignement et particulièrement des filières professionnelles et techniques, n'est généralement considérée qu'à partir du déficit en personnes qualifiées dont les entreprises ont besoin pour assurer leur développement. On en évoque tantôt l'inadéquation avec les technologies du marché, tantôt la désaffection de certaines filières. Et on prône, généralement en termes choisis, sa revalorisation, sa refondation, ... Certains secteurs professionnels, comme la construction ou les fabrications métalliques ont ainsi mené, à grands frais, des campagnes de recrutement, mais sans effets particuliers sur les inscriptions dans les profils métiers visés. Les autorités publiques ont aussi favorisé les synergies entre le monde de l'enseignement et l'entreprise en développant notamment les centres d'excellence, accessibles aux travailleurs et aux étudiants. Mais ces efforts sont insuffisants et ne reposent pas le problème à la base. Il faut repenser l'école pour la rendre attractive pour les jeunes de toutes les origines sociales, y faire acquérir les compétences nécessaires à l'entrée dans la vie, qu'elle soit citoyenne ou professionnelle.

Les employeurs les plus performants ne s'y trompent pas : les travailleurs dont ils ont besoin doivent avoir une solide formation générale et des compétences transversales. Les entreprises recherchent des employés et des ouvriers ayant une bonne base d'enseignement général pour conduire des travaux de plus en plus complexes et aider à la promotion de celles et ceux qu'ils embauchent, car ces travaux ne peuvent absolument pas être assurés par des élèves formés strictement et prématurément à des compétences professionnelles, sauf à les confiner dans des tâches subalternes.

Deux pistes sont à poursuivre prioritairement : la mise en place d'une réelle « école du fondement » et des offres de qualification articulées avec le développement (durable) de notre système économique.

L'école du fondement

La transformation la plus pertinente à mettre en oeuvre serait donc d'abord l'organisation d'un tronc commun, de 6 à 15 ans, pour l'acquisition des compétences de base, pensée sur le mode de la solidarité et le rejet des pédagogies compétitives. Pendant cette période, il n'y aurait ni spécialisation précoce, ni redoublement, mais la mise en oeuvre d'une pédagogie différenciée, une formation à la fois théorique et pratique, générale et polytechnique, une approche aussi complète que possible des sciences, des technologies, de la philosophie, de l'histoire, des relations économiques et sociales, des cultures. La césure entre école primaire et école secondaire devrait aussi être reconsidérée. Et en finale, nous aurions un cursus mesuré par une épreuve externe de telle façon que les enseignants soient davantage des coaches de la réussite que des juges. La formation technologique devrait y occuper une place majeure et être proposée à tous. Il s'agirait de rétablir et d'améliorer cette connaissance des techniques du monde du travail dans le milieu protégé de l'école, et notamment, de construire progressivement des outils transversaux de compréhension du monde de la technique qui permettent à tous les étudiants à la fin du cursus, de pouvoir décoder systématiquement toutes les activités, les produits et les technicités sans aucune exception, avec notamment une pédagogie du projet technique à l'image des activités de projet dans le monde du travail.

Travailler par bassins pour réguler le rapport avec les entreprises

À l'issue de cette école du fondement, un cursus scolaire de deux à trois ans serait organisé pour terminer le secondaire et distinguer ceux qui veulent poursuivre des études et ceux qui aspirent au monde du travail. Alors, et alors seulement, la spécialisation pourrait commencer. Trois voies possibles : le général, le technologique et le professionnel. Cette dernière filière rassemblerait les options techniques qualifiantes

et professionnelles actuelles. Elle s'organiserait en alternance dans sa dernière année au moins, avec l'octroi d'un statut de travailleur pour ces jeunes qui aspirent à entrer dans le monde adulte. Cette hypothèse présuppose aussi de revisiter la relation école-entreprise. L'expérience des bassins scolaires menée à Charleroi montre qu'au-delà des incantations des uns et des positions de repli des autres, une régulation peut s'opérer à partir d'un territoire socioéconomique.

Mais toute analyse et formulation de propositions de missions, puis de contenus, pour l'enseignement technique et professionnel, à l'intérieur d'une scolarité obligatoire, ne peut se passer d'une réflexion sociétale préalable et de grande envergure. On ne pourra se dispenser de regarder, outre les technicités mises en œuvre, ce que sont, dans une perspective de développement durable :

- les activités des femmes et des hommes et leur rapport au travail,
- les produits matériels et immatériels que ces femmes et ces hommes produisent.

Replacés dans une dimension électorale, ces enjeux ne pourraient être rencontrés que par une coalition politique qui oserait la rupture avec la conception de l'enseignement technique fournisseur de main-d'œuvre qualifiée pour l'entreprise mais plus encore avec le concept d'« intelligence de la main » qui justifie la ségrégation dont sont victimes les enfants de travailleurs.

Au-delà des enjeux de système, l'enseignement technique, ainsi re-fondé, devrait donner à chacun un accès à la culture, tant dans un sens de dépassement vers un monde commun que comme ancrage dans le monde quotidien de l'élève.

**PROPOSITION :
RE DÉPLOYER
L'ENSEIGNEMENT
QUALIFIANT
PAR LA MOBILISATION
DES ACTEURS
INTERMÉDIAIRES**

L'enseignement technique et professionnel a constitué durant de longues années un instrument d'ascension et d'émancipation sociales. Elles sont aujourd'hui souvent perçues comme des filières de relégation, alors qu'elles s'adressent à un jeune sur deux dans la tranche d'âge concernée et que certaines débouchent sur de réels parcours de réussite, tant scolaire que professionnelle.

Il faut cependant mettre fin à l'hypocrisie qui consiste à tolérer que demeurent de réelles impasses éducatives qui confrontent les jeunes à un contexte d'apprentissage profondément démotivant. L'état de l'enseignement qualifiant aujourd'hui ne permet par ailleurs plus de répondre aux besoins de certaines entreprises, notamment dans les secteurs techniques et de la construction, piliers de l'économie verte prônée par Ecolo¹.

Le redéploiement de l'offre et de la qualité pédagogique de cet enseignement, y compris pour sa filière en alternance, s'impose comme une priorité pour les prochaines années. Et les synergies avec les Régions et les acteurs économiques doivent davantage être développées, dans le respect des caractéristiques et missions de chacun. Ecolo propose que cet enjeu, à la fois social et économique, soit le moteur des premières synergies volontaires à l'échelle de bassins scolaires. L'évaluation du projet pilote actuellement mené dans les écoles qualifiantes du bassin de Charleroi peut constituer la base du travail : à partir d'une évaluation du projet pilote, les acteurs scolaires, sociaux, économiques, se retrouveraient à l'échelle des bassins de vie pour élaborer des projets territoriaux de redéploiement de l'enseignement qualifiant.

Parallèlement à cette dynamique décentralisée, il importe que la Communauté française précise les finalités des filières qualifiantes afin de baliser l'action des acteurs intermédiaires. Ces finalités doivent se décliner en 3 volets indissociables : la formation de futurs professionnels, citoyens et travailleurs critiques. Cette réflexion

doit se fonder sur le principe d'un tronc commun qui, à l'image du modèle finlandais, permettra à chaque élève d'explorer ses potentiels intellectuels, mais aussi manuels, artistiques et corporels avant de poser ses choix d'orientation.

.....
1 Voir à ce sujet nos propositions du Livre IV, Chapitre 3 « Economie verte ».

DOSSIER 2

ÉCONOMIE ET ÉCOLOGIE (2)

CROISSANCE, DÉCROISSANCE : 14 THÈSES POUR UNE RADICALITÉ MOBILISANTE¹

→ PHILIPPE DEFEYT

Chercheur-associé d'Etopia. Economiste, Institut
pour un Développement Durable (IDD)

philippe.defeyt@skynet.be

« Il ne faut pas avoir peur de freiner notre croissance par des mesures porteuses sur le long terme. »

« Dans les pays industrialisés, il faut apprendre à vivre simplement pour que dans les pays en voie de développement on puisse simplement... vivre. »

Dr R.K. Pachauri, président du GIEC (Exposé à l'UCL, le 31 mars 2009)²

La gravité des évolutions humaines, sociétales et écologiques que nous subissons nécessite un sursaut qui passe par des analyses et des mises en cause radicales des modes de production et de consommation. Pour y arriver il faut casser les représentations et (fausses) évidences largement partagées qui les soutiennent. Voici un essai pour construire une approche plus radicale, basée sur 14 thèses.

La croissance est au service des puissants

« Pour nous, dans le monde industriel, diminuer le niveau matériel de notre vie devient une nécessité. Ce qui ne signifie pas une croissance zéro, mais une croissance négative [...] L'incitation à la croissance n'est qu'un objectif politique immédiat servant les intérêts des minorités dominantes. ». Cette phrase de Sicco MANSCHOLT (ex Président de la Commission européenne) en 1972 est, pour le moins, à la fois prémonitoire des débats à venir et résolument au cœur de la problématique : un monde en croissance – dans l'espace et en intensité – est à la fois la conséquence et la cause de la compétition entre puissants³, qui en retirent à la fois des ressources économiques et un pouvoir d'influence, politique ou autre. Ces puissants peuvent être à la fois des Etats, les oligarchies, les grands « capitaines d'industrie », les experts patentés (par exemple les spécialistes de certaines techniques financières sophistiquées) et tous ceux – les mercenaires du capitalisme conquérant – qui, à des niveaux plus modestes, pensent pouvoir en profiter aussi. Une telle croissance ne profite que rarement ou marginalement aux ménages pauvres et précaires. Les catégories sociales intermédiaires sont, elles, pour partie aliénées. Les puissants peuvent être des politiques. L'obsession d'une partie de la classe politique de maintenir le Grand Prix de Formule 1 de Belgique à Spa-Francorchamps relève d'une logique semblable.

Les limites de la croissance ne sont pas seulement d'ordre matériel, elles tiennent aussi aux limites humaines

Les êtres humains ne sont pas tous bien « armés » – en termes de santé, de résistance, de compétences... - pour vivre bien et survivre dans un monde où la complexité, la mobilisation, la mobilité (d'esprit, de réaction...) sont consubstantielles à la croissance économique. D'où les décrochages, plus ou moins volontaires, qui peuvent prendre des formes multiples. Le changement et la compétition permanents,

sans lesquels il n'y a plus de croissance possible, sont trop difficiles à supporter pour beaucoup. Ils épuisent.

L'aliénation est plus que jamais un concept clé pour comprendre notre monde

L'usage du concept d'aliénation, un des concepts clés de la critique du capitalisme, est passé de mode⁴. Il est pourtant plus que jamais pertinent. Le Petit Robert définit ainsi l'aliénation (définition englobante) : « Etat de l'individu qui, par suite des conditions extérieures (économiques, politiques, religieuses), cesse de s'appartenir, est traité comme une chose, devient esclave des choses et des conquêtes même de l'humanité qui se retournent contre lui. »⁵. L'homme devient étranger à lui-même. Accepter des conditions de travail difficiles pour s'aligner sur des modèles de consommation proposés (imposés ?) par des représentations sociales est la forme la plus achevée de l'aliénation. Les modes de consommation eux-mêmes peuvent être aliénants. L'obsession pour une maison quatre façades dans un environnement (pseudo)rural est toujours vivace. Un tel choix façonne pourtant un mode de vie où les satisfactions d'ordre du paraître (« la plus belle allée de la rue » comme le suggère une publicité radiophonique pour l'édition 2009 de Batibouw) sont souvent contrebalancées par les contraintes quasi-quotidiennes (déplacements professionnels sur des routes embouteillées, parents-taxi pour les loisirs des enfants, courses impossibles sans auto...). La prudence de nombreux intellectuels rend ambivalente leur dénonciation de l'aliénation télévisuelle. Il n'est pas question ici des critiques superficielles de la publicité (ce qui fait l'objet des parodies) mais bien de ce qui rend les publicités aliénantes : leur participation à la construction des représentations de ce qu'est supposée être une vie réussie (typiquement : une voiture représentée sur un arrière-fond composé d'une maison quatre façades, deux enfants, un jardin).

Des représentations sociales prégnantes nous empêchent de réfléchir par nous-mêmes et participent donc à cette aliénation

Les exemples abondent. On vient d'évoquer les maisons quatre façades. L'hygiénisme généralisé et quasi-obsessionnel stimule la consommation d'un nombre élevé de produits d'entretien (les lingettes antibactériennes comme symbole d'une vision du monde où on peut tout nettoyer par un coup de baguette magique) et de soins personnels, avec de nombreux effets contreproductifs (par exemple la mise en place d'une plus grande sensibilité allergène). L'achat d'eau en bouteilles, avec le poids à transporter et la gestion des bouteilles en plastique à recycler, 150 fois plus coûteuse que l'eau de distribution, est pourtant perçu comme un choix évident par de nombreux consommateurs. Le nombre, qui reste élevé, d'emballages à l'utilité limitée ou douteuse n'est plus remis en cause par grand monde. Convaincre une majorité de décideurs et de citoyens que les vols de nuit sont une nécessité économique constitue un exemple réussi de construction de représentations au service des profits de quelques-uns et au détriment du bien-être de beaucoup. Les représentations qui entourent l'usage du vélo sont intéressantes à décoder : positives (la balade en famille dans un paysage de rêve), elles alimentent tout un circuit d'achats ; négatives (le vélo en ville c'est forcément dangereux), elles renforcent l'automobiliste dans ses choix de mobilité. Bingo sur tous les tableaux. Comme indiqué ci-dessus, le rôle de la publicité dans la construction de ces représentations est crucial. C'est la raison pour laquelle il faut aider la société à se désintoxiquer de la publicité. Réussir à faire croire que les pouvoirs publics sont limités dans leurs possibilités de réguler l'économie constitue une des victoires les plus efficaces des puissants pour consolider leur mainmise sur le développement socioéconomique.

Le système de production ne produit pas ce que nous recherchons vraiment

Comme le montre la psychologie sociale, la surabondance d'options ne fait qu'accroître notre insatisfaction. Dans tous les domaines de la vie il est communément admis que plus on a de choix, mieux c'est. Or la multiplication des choix dans notre monde moderne est au mieux un cadeau empoisonné et au pis une malédiction. Il est de plus en plus clair que les gens ont du mal à gérer cette pléthore de choix. Comme le montrent plusieurs études, nous sommes capables de prendre une décision sensée à partir de six options, par exemple. En revanche, si nous sommes face à une trentaine de possibilités, soit nous baissons les bras, soit nous choisissons de façon totalement arbitraire. « *L'accroissement du nombre de choix, comme c'est le cas dans notre culture consumériste, nous donne une autonomie, une maîtrise et une liberté qui sont très positives*, écrit le psychologue social américain Barry SCHWARTZ dans son dernier ouvrage.⁶ *Mais, si le nombre de choix continue d'augmenter, les effets négatifs de cette surabondance commencent à apparaître. Et plus la palette s'élargit, plus ces effets négatifs s'intensifient, au point de nous submerger. Dès lors, le choix ne nous libère plus mais nous démoralise, voire nous tyrannise. (...) Les personnes à qui l'on propose un nombre d'options limité ont plus de chances d'en choisir une et d'être contents de leur choix que celles à qui on a présenté un éventail plus vaste. (...) Les gens n'ont ni le temps, ni l'énergie, ni les connaissances suffisantes pour peser le pour et le contre d'une multitude de possibilités avant d'en arriver à une conclusion parfaitement rationnelle.* ». De même, la plupart des produits technologiques, voire également les équipements ménagers, sont trop sophistiqués par rapport à nos besoins de consommateurs et/ou par rapport à notre maîtrise des multiples fonctions, fonctionnalités, programmes... qu'ils proposent (imposent en fait). Globalement, l'efficacité du système socioéconomique (mesurée par le rapport entre les biens et services finaux réellement utilisés et l'ensemble des ressources qu'il mobilise, y compris le

temps dans et hors le travail) est loin d'être optimale, sans même qu'il faille évoquer les externalités négatives, c'est-à-dire des coûts qui sont reportés sur d'autres acteurs que ceux qui décident. Il n'est pas nécessaire d'ouvrir à tous vents les flux économiques (de marchandises et financiers) pour garantir la bonne dose d'émulation et de rendements d'échelle. Il faut construire des zones économiques régionales plus petites, où les états qui y participent définissent leurs propres arbitrages entre le développement économique et les vraies priorités. Comme le disait KEYNES, « *Ne nous exagérons pas l'importance du problème économique, ne sacrifions pas à ses nécessités supposées d'autres affaires d'une portée plus grande et plus permanente.* » Ce sont en priorité les hommes, les idées et la culture qui doivent voyager, non les marchandises.

Nous exploitons des hommes et la nature au-delà de tout entendement

Beaucoup de travailleurs sont moins aliénés par les modes de consommation qu'ils entendraient suivre qu'exploités dans la sphère du travail. Je pense, par exemple, aux travailleurs à mi-temps qui travaillent la nuit dans des centres de fret aérien, aux très nombreuses techniciennes de surface à qui on en demande toujours plus, etc. Les revenus que leur apportent leurs activités sont médiocres, chèrement payés et suffisent à peine à faire bouillir la marmite. Les témoignages de travailleurs sur le point d'être licenciés par Volkswagen Forest en 2006 sur leur consommation de diverses béquilles médicamenteuses pour tenir le coup sur les chaînes étaient poignants. La baisse relative du coût de l'automobile est pourtant à ce prix (à ce coût plus exactement). De nombreux travailleurs, y compris en Europe, sont soumis à des produits toxiques, dangereux pour leur santé. Ce type d'exploitation vaut aussi pour beaucoup de biens importés de pays qui sont moins regardants sur les normes sociales. Il en va de même pour l'environnement. La connaissance du grand public reste frag-

mentaire, à l'exception, peut-être, des craintes liées au réchauffement climatique. Les liens entre problèmes environnementaux et choix de production et de consommation ne sont pas faits, en partie parce que leur popularisation n'est pas assurée. L'exemple des dérèglements de comportements animaux par les rejets dans la nature de résidus de médicaments ou de parfums synthétiques (les bonnes odeurs de la lessive de grand-mère) est représentatif d'une telle ignorance. Quel ministre de l'Environnement osera dénoncer les impacts désastreux des diffuseurs de parfums de toute nature ?

Les effets «rebond» empêchent la mise en place d'une société vraiment durable

Jusqu'ici en tout cas les effets «rebond» empêchent les progrès en matière d'efficience et de réutilisation/recyclage de se traduire par une baisse absolue de l'empreinte écologique. On appelle effet rebond toute situation où une économie faite dans un domaine se traduit par un surplus de consommation ailleurs (exemple : voiture consommant moins d'essence, plus de kilomètres parcourus ⁷⁾ ou par un «relâchement» des comportements (à quoi bon éteindre mon ordinateur s'il est doté d'un système de mise en veille...⁸⁾). Tout est bon pour se donner bonne conscience et finalement entretenir la logique du système. Le succès foudroyant du commerce de seconde main de vêtements permet à la fois d'augmenter la taille moyenne des garde-robes et donne bonne conscience pour réduire le cycle de vie des habits. La baisse des coûts des cellules photovoltaïques dope un nouveau marché : l'éclairage nocturne des jardins et allées. Le caractère «recyclable» d'emballages, même si une proportion importante de certains emballages n'est pas vraiment recyclée, a fait largement taire les critiques sur les emballages jetables. Il est possible, voire probable, c'est en tout cas un des ressorts de la publicité dans ce domaine, que les économies d'énergie (chauffage, éclairage, automobile) se traduisent par un surcroît de mobilité voyageuse.

Globalement, ces « progrès » sont contre-productifs si l'objectif est de réduire en absolu les émissions polluantes et la consommation de matières premières. L'amélioration de la productivité des ressources est, en l'état, une impasse. D'une manière générale on a trop misé sur les changements technologiques, pas assez sur les changements de comportement. C'est plus compliqué sur le plan politique de lutter contre le mitage du territoire que de soutenir l'installation de panneaux photovoltaïques.

L'intégration de la dimension sociale dans la mise en place d'une société durable est à la fois insuffisante et ambivalente

La détérioration de la (re)distribution des revenus est incontestée. Elle a comme pendant une répartition inégalitaire de l'empreinte écologique, entre pays et au sein de chaque pays. Elle est insuffisamment dénoncée et insuffisamment documentée en ce qui concerne l'inégale répartition des dégâts environnementaux. Les excès de la classe dite supérieure sont *pipolisés* plutôt que dénoncés. Mais en même temps la faiblesse des revenus et des conditions de vie difficiles d'une partie des ménages justifient – aux yeux de certains (politiques de gauche, syndicalistes) – le maintien de choix de consommation socialement et écologiquement peu porteurs. L'immense majorité des ménages peut pourtant, par exemple, pour un même coût global d'alimentation, acheter des produits locaux (qui n'ont pas parcouru de grandes distances). Il serait plus porteur, pour les progressistes, de reconnaître l'aliénation de nombreux consommateurs (y compris dans les classes dites populaires) et de la combattre sans complaisance. Le manque d'appétence pour des activités culturelles, sportives, associatives constitue à mes yeux une des formes les plus inquiétantes de la précarité de nombreuses personnes. Il ne fait pas l'objet de beaucoup de constats, moins encore d'analyses. Présenter l'accès à des techniques de « relookage » de travailleurs faiblement

qualifiés comme un progrès (est-il social ? économique ? productiviste ? humain ?) revient finalement à étendre un marché tout en mettant tout à fait à l'aise toutes les élites qui s'y adonnent depuis plus longtemps. Des formes de solidarité chaudes, de proximité, peuvent, en complément à une sécurité sociale forte, consolider des modes de consommation plus durables. Encore faut-il admettre que ces formes de solidarité ne sont pas uniquement des contraintes nées d'une baisse du pouvoir d'achat. Partager une voiture avec un de ses enfants sans emploi peut certes être vu comme une dégradation des perspectives socioéconomiques de la génération montante ; il peut aussi être envisagé comme la mise en place de choix de vie plus solidaires et plus écologiques à la fois. Il ne s'agit plus seulement de mieux répartir l'empreinte écologique mais aussi de la réduire globalement. « *Malgré la pauvreté, on continue à vivre, à s'amuser. Ce principe d'indifférence n'est d'ailleurs pas une caractéristique de notre société : il est là depuis toujours.* »⁹ Il faut donc revenir aux fondements qui ont construit la prospérité sociale et économique de l'après-guerre : des impôts progressifs, plus progressifs qu'aujourd'hui, qui tiennent compte de l'ensemble des revenus.

Le « bobo » polluera toujours plus que le « pauvre »¹⁰

Le bobo, terme repris ici de manière générique, même très conscientisé et respectant à la lettre les commandements d'un bon écologiste, polluera souvent (beaucoup) plus qu'un ménage pauvre même totalement inattentif aux enjeux écologiques. Parce que son mode de consommation est structurellement plus polluant (taille moyenne du logement, consommation de papier, nombre et longueur des déplacements...) même s'il met un gros pull chez lui, même s'il trie consciencieusement ses vieux papiers, même s'il se déplace à vélo, même s'il roule en hybride. On ne peut pas ne pas mentionner la contradiction suivante : les bobos, ou ceux qui les ont précédés dans l'histoire, sont aussi ceux qui font avancer les idées

et changer les points de vue. Mais ceci ne les exonère pas de leurs responsabilités individuelles et collectives dans un environnement social, économique et écologique dont la situation est très critique et d'une autre nature que par le passé.

Voir les choses telles qu'elles sont constitue une étape incontournable pour parvenir à infléchir les comportements

Les promenades dans les galeries commerciales comme des formes de mobilité automobile sont vécues (très) positivement par de nombreux consommateurs. *« On part toujours de l'idée que les déplacements ont une destination. Or, de nombreux déplacements en voiture n'ont pas de destination. (On le fait) pour le simple plaisir de faire des tours en voiture... Parce que les gens aiment voir le paysage défiler. Parce que cela les défoule ou (...) parce qu'ils ne savent pas quoi faire. (...) Le phénomène est (...) général. Il touche (aussi, par exemple,) les personnes âgées, des catégories de la population qu'on n'attendrait pas dans ce registre. Ce sont des gens qui s'ennuient. (...) Les modèles économétriques de prévisions de la demande en transports (...) reposent sur l'idée que l'individu qui se déplace est un être rationnel qui minimise le temps et le prix de ses trajets. Dans les années 1970, ces modèles devaient encore être relativement justes, mais ils sont de plus en plus faux ; selon eux, de plus en plus de comportements seraient irrationnels. (Pourquoi ?) Tout simplement parce que, dans certaines circonstances, (les gens) aiment se déplacer. (...) Les gens profitent des infrastructures rapides non par pour minimiser leurs temps de déplacements, mais pour aller plus loin. »*¹¹. Le plaisir de la découverte n'est pas en soi illégitime. Ce qui peut l'être ce sont ces conséquences sociales et environnementales. Les ressorts et les conséquences de nos consommations doivent faire l'objet de campagnes d'intérêt général plus nombreuses mais surtout plus radicales. Comme l'écrit Marc REVEILLON, *« Nous sommes restés*

*des prédateurs envieux, avides et cupides »*¹². Comme si nos cerveaux, dans leurs composantes génétiques et culturelles, n'avaient pas encore assimilé que la période de la chasse au mammoth, avec ses aléas, était derrière nous. De manière positive, nous avons tout à gagner à reconstruire nos sociétés et leur fonctionnement en nous basant sur les conclusions des études sur le bonheur. Elles nous enseignent, par exemple, que les hommes ont besoin de relations « chaudes », de stabilité, de proximité, de sens, etc. Le non marchand (dans toutes ses composantes) ne peut se contenter de dénoncer les dérives du capitalisme, dont le productivisme n'est pas la moindre. Ce secteur aussi est de plus en plus productiviste en ce qu'il génère une foultitude d'activités (colloques, publications...) et de contraintes (administratives par exemple) qui nous noient tout autant que la multiplication des productions marchandes. Le besoin d'exister à tout prix est un des moteurs de l'activité marchande et non marchande. Il doit être régulé si on veut aller vers une société décroissante. D'une manière générale, on rappellera que l'autorégulation ne marche quasiment jamais, expériences à l'appui.

Mobiliser le citoyen-travailleur-consommateur- parent (en permanence) est une des grandes réussites du système pour garantir sa survie

D'une manière ou d'une autre il nous faut être en permanence actif, branché, préoccupé, informé... La libéralisation des marchés de l'énergie constitue un archétype d'une telle injonction aliénante. Comme le dit Thomas BERNIS, *« J'aimerais mieux ne pas devoir choisir le fournisseur de l'énergie que je consomme, ne pas être celui qui doit toujours tout choisir individuellement sans avoir pourtant de maîtrise sur les informations qui lui sont fournies sur les choses, si bien que les institutions devraient l'aider dans ses choix. Par contre, je suis intéressé par des définitions collectives sur la nature des choses, par la décision collective que certaines des choses avec lesquelles nous*

devons entrer en relation ne seront pas simplement disponibles pour des mauvais et pénibles choix individuels, mais seront l'objet d'une négociation commune en vue d'en définir l'accessibilité. »¹³. D'une manière générale les attitudes consuméristes, peser en permanence le pour et le contre, constitue finalement aussi un assujettissement à la logique du système. La réduction tendancielle du temps consacré au sommeil – MARX dirait qu'on ne laisse même plus le temps au prolétaire de reconstituer sa force de travail – libère du temps pour consommer tout en générant des externalités négatives. Être un bon parent oblige à s'interroger et à (se) comparer. Cela fait tourner le système. Illustration : faut-il, comme les y invitent la plupart des enseignes de puériculture, encourager les parents à installer des appareils destinés à contrôler l'humidité de l'air ambiant dans la chambre du bébé ? Quelques articles¹⁴, un reportage radio ou l'autre, une amie qui en a acheté un, des réponses ambivalentes de spécialistes, une mise en garde prudente par d'autres... et voilà un filon ouvert à une exploitation (journalistique, publicitaire et commerciale) qui, elle, peut être durable.

La ressource stratégique pour une société durable c'est le temps, dans tous ses usages

Aucune évolution significative vers des modes de consommation durable ne peut se faire sans autre affectation, individuelle et collective, du temps. Rouler plus lentement, se freiner pour méditer, prendre le temps de tout fermer en quittant des locaux, préparer soi-même des repas, trier plus consciencieusement encore, réfléchir quelques instants avant d'imprimer un mail et le fichier joint, utiliser des modes de déplacement plus lents... permettent progressivement de ralentir son métabolisme socioéconomique pour mieux métaboliser les apports d'un formidable développement des technologies et connaissances. Jacques SOJCHER dit ceci : *« Je parle du fait d'arrêter le temps. Pour quoi faire ? Rien. Rêver, se promener, déambuler. Pas*

*pour prôner une société du rien faire. Pour être davantage présent à soi, à l'autre, à la nature... »*¹⁵. Une réduction importante du temps de travail, parfaitement possible, est indispensable mais ne suffit pas si ce temps récupéré se fait au détriment du rythme du travail contraint¹⁶ et au profit d'activités creuses.

Des changements sont possibles, ici et maintenant

Autant nous avons collectivement et individuellement besoin de projets dont la concrétisation dépend de décisions transnationales (régulation des flux économiques internationaux et des modes de production le long de chaînes logistiques mondialisées), autant des changements sont possibles ici et maintenant. Le pouvoir régional wallon peut prendre des décisions radicales (au moins à l'aune de ce qui a été fait jusqu'à maintenant) en matière de déchets, de mobilité, d'aménagement du territoire, de tarification de l'électricité et de l'eau, etc. Il ne faut pas attendre la fin du capitalisme pour recourir à des logiciels libres. D'une manière générale il serait souhaitable de faire connaître et de développer des démarches collaboratives qui s'inspirent de la fabrication de logiciels open source¹⁷. Une voiture de fonction – quelle que soit le statut de son bénéficiaire – peut être modeste dès aujourd'hui. Réduire la vitesse moyenne des déplacements est possible dès maintenant.

L'objectif à atteindre – une société humainement durable – doit être désirable

Soit, c'est entendu, le développement durable ne ferait, en gros, que prolonger ces tendances, sans remise en cause radicale de l'exploitation de l'homme par l'homme, de la nature par l'homme. Mais si la décroissance soutenable est la solution, comment la rendre désirable ? C'est pourquoi, plus que d'évoquer les moyens (hier la

croissance, aujourd'hui le développement durable, demain la décroissance soutenable), il faut définir, décrire, expliciter l'objectif à atteindre. Comment fonctionnera au quotidien – concrètement – la société que nous voulons (re)construire ? Quelles règles et signaux économiques guideront, par exemple, notre mobilité ? Et quels sont les traits qui rendent désirable cette autre société ? Comment se fera la transition ? Avec quels moteurs ? L'aliénation est telle que les envies, désirs, rêves sont eux aussi formatés. Les modèles de consommation supposés idéaux conduisent à souhaiter une villa de rêve, un voyage de rêve, etc. Or nous avons besoin d'autre(s) chose(s) : une société ralentie (du temps pour bien travailler, à son aise, du temps pour soi, du temps pour se réaliser...), une société de coopération (à l'école, en politique, au boulot...), une société paisible, une société plus juste envers ceux que les exigences d'un modèle de croissance ont disqualifiés. L'allocation universelle fera probablement partie d'une société décroissante.

-
- 1 Ce texte (terminé le 20 avril 2009) est une version étendue d'un texte publié sous le même titre par la Revue Nouvelle en mars 2009 (voir : http://www.revuenouvelle.be/rvn_abstract.php3?id_article=1445).
-
- 2 Phrases citées dans l'article : « Réchauffement : de l'action, vite », Le Soir du 1er avril 2009 (p.15).
-
- 3 Comme le rappelle Pascal Bruckner dans une chronique dans Le Soir du 1er avril 2009, « cette ostentation, le sociologue américain Thorstein Veblen l'avait théorisée avant la Première Guerre mondiale lorsqu'il étudiait les mœurs des grandes familles d'alors, les Rockefeller, les Vanderbilt rivalisant entre elles à coups de gratte-ciel toujours plus hauts, de manoirs toujours plus grands, de yachts toujours plus longs. Il fallait éblouir ses concurrents, sinon les écraser, leur faire subir la morsure de l'envie... ».
-
- 4 En exagérant à peine on est tenté de dire que c'est devenu un « gros mot ».
-
- 5 Le Petit Robert 1, Edition de 1986
-
- 6 « The Paradox of Choice : Why More Is Less », The Ecco Press, New York, 2004 (article reproduit dans le n° 695 du Courrier International du 26/02/2004)
-
- 7 Les publicitaires ne s'y sont pas trompés. Par exemple le Groupe T.Palm vantait ainsi ces maisons à moindre consommation énergétique : « Economisez l'énergie et profitez-en » ; ce slogan était agrémenté d'un petit pavé représentant un vol pour les Seychelles.
-
- 8 Voici, à titre d'illustration, la publicité de Philips, il y a quelques années, pour une gamme de lampes à basse consommation : « Avec les lampes ECOTONE vous pouvez laisser les lumières allumées, longtemps... et garder le sourire à la lecture de votre facture "électricité !" »
-
- 9 Interview au Soir, 13.03.09.
-
- 10 Sur ce thème on peut regarder la vidéo suivante : http://www.dailymotion.com/video/x5lp0j_ecolobobo-y_fun. Elle compare les émissions de gaz à effet de serre d'un pauvre caricaturé, parfaitement insensible aux enjeux du réchauffement climatique, avec celle d'un bobo conscientisé et actif.
-
- 11 Voir les thèses de Vincent KAUFMANN sur le binôme temps-mobilité telles qu'exposées dans l'article « La liberté d'une personne n'a rien à voir avec les distances qu'elle parcourt » (La Revue Durable, numéro 31, octobre-novembre 2008).
-
- 12 Marc REVEILLON, « Des prédateurs déguisés en Saint François », Opinion, La Libre Belgique, 10.03.09.
-
- 13 Thomas BERNIS (Centre de philosophie du droit, ULB), « Ne serons-nous que des individus libres, qui choisissent seuls ce qu'ils consomment ? », Carte Blanche, Le Soir du 24 octobre 2006.
-
- 14 Voir, par exemple, l'article consacré à cette question par Le Ligueur du 4 mars 2009 sous le titre « Bonne affaire – Humidificateurs d'air ».
-
- 15 Interview au Soir, 13.03.09.
-
- 16 Voir, à cet égard, les effets des 35 heures en France : moins de temps « creux » au boulot et plus de déplacements hors boulot.
-
- 17 Voir, comme exemple récent, la démarche de Brewster KAHLE avec son projet Internet Archive (<http://www.archive.org/index.php>). The Economist a consacré un article à cette démarche dans son supplément The Economist Technology Quarterly le 7 mars 2009 (http://www.economist.com/science/tq/displaystory.cfm?story_id=13174399).

LA GALAXIE DES CONTESTATAIRES DE LA MONNAIE CONVENTIONNELLE

→ALAIN ADRIAENS

Chercheur-associé à Etopia. Ancien
parlementaire Ecolo.

aadriaens@misc.irisnet.be

L'argent, la monnaie le flouze, le blé... (est-ce un hasard si c'est le mot qui a le plus de variantes en argot ?), nous en avons tous dans nos poches, nous l'utilisons à longueur de journée et pourtant c'est une notion très complexe et sujette à interprétations¹.

La crise financière prend de plus en plus d'ampleur et remet au devant de l'actualité la question quasiment oubliée du rôle central de la monnaie dans le système économique. Et pourtant, depuis plus d'un siècle, des économistes ou mathématiciens ont rudement contesté la façon dont le capitalisme a organisé la gestion des monnaies officielles (dites conventionnelles). Les critiques du système dominant se rejoignent souvent mais les alternatives proposées sont fort variées. Il est donc utile de tenter de voir plus clair dans ces contestations, souvent radicales, et de comprendre ce qui les unit et ce qui les oppose.

La monnaie, une invention fort ancienne

Les êtres humains, dès qu'ils se sont mis à échanger des marchandises, se sont rendu compte que le troc n'était pas pratique. Ce n'est pas parce que mes pommiers ont produit 1 tonne de pommes que, dans les trois jours, je vais avoir besoin des 200 kg de poissons pêchés par mon voisin. Dès lors, une grande invention humaine fut de créer des objets rares, légers, indestructibles qui serviraient d'intermédiaires, de moyen d'échange avec délais, objets qui ont permis le développement du commerce. Nous passerons sur les coquillages, graines et autres objets qui ont servi à cet effet mais retenons déjà que cette monnaie n'a de valeur que si elle est, sur un territoire donné, acceptée dans tous les cas par tous ceux qui ont des marchandises à offrir. La confiance est donc la base de toute monnaie et puisque confiance se dit *fides* en latin, nous avons là la naissance de la monnaie fiduciaire.

Précipitons-nous en Italie, au X^e ou XI^e siècle quand les pièces de monnaie à l'effigie de l'empereur, du roi ou du tyran local, sont acceptées dans de vastes contrées d'Europe. Les temps étant peu sûrs, ceux qui avaient accumulé quelques moyens de paiement n'aimaient guère les garder chez eux et les confiaient souvent à quelqu'un qui avait un coffre solide et des gaillards bien bâtis pour les protéger, par exemple l'orfèvre de la ville. Celui-ci donnait alors un reçu (nominatif) à celui qui lui faisait confiance afin qu'il puisse venir récupérer son bien. La monnaie scripturale était née.

Les dits orfèvres, qui ont bientôt changé leurs noms en banquiers, se sont dit qu'il était un peu bête de garder tout ce bel argent chez eux et qu'étant donné que les prêteurs ne venaient jamais réclamer leur argent en même temps, ils pouvaient prêter une partie de la monnaie à ceux qui en avaient besoin. Mais ce prêt présentait un risque : l'emprunteur allait-il à coup sûr rendre l'argent ? Pas certain du tout. Pour compenser ce risque et les pertes toujours présentes sur un grand nombre de prêts, l'emprunteur dut accepter de rendre un certain pourcentage en

plus du capital déposé. L'intérêt et le capitalisme étaient nés (à grande échelle car le prêt à intérêt existait déjà auparavant mais était réservé à des minorités étrangères à la religion dominante puisque celle-ci condamnait, à l'époque, ce qu'elle appelait l'usure).

Cette nouveauté fut un bienfait pour l'économie, car en prêtant de l'argent aux personnes entreprenantes et ayant de bonnes idées, on a accéléré le développement de l'économie et l'avènement d'une nouvelle classe sociale : la bourgeoisie.

Toute médaille a son revers

La médaille, comme le jeton ou le méreau, est l'une des formes que prit la monnaie au cours des siècles. N'entrons pas dans les détails, passons sur la création de monnaies qui n'étaient plus des petits cercles de métal précieux mais du papier porteur de signatures et de petits dessins théoriquement non copiables et arrivons en ces siècles où des philosophes, vaguement férus de mathématiques, se mirent en tête de théoriser tout le système et se firent appeler économistes. Ces initiateurs savaient qu'ils étaient des moralistes politiques mais le succès des sciences de la nature fit que l'économie se voulut aussi une science « de la nature ». Malgré l'accumulation d'erreurs manifestes et la non reproductibilité des expérimentations (ce qui est le propre d'une science), les économistes se revendiquent toujours de « lois naturelles » alors qu'il est évident que l'économie est une science humaine, creuset de passions très humaines.

Une deuxième fonction de la monnaie est de servir d'étalon de mesure, d'unité de compte universelle. C'est parfois pratique de tout comparer mais quand cela devient systématique, cela produit des effets contreproductifs, comme dirait Illich. Évaluer avec la même unité une tonne de pommes ou une tonne d'acier, c'est fort utile mais utiliser cette même unité pour comparer des biens utilitaires

à un tableau de Rubens ou à l'eau indispensable à la vie, cela produit souvent des dérives. Mais c'est un fait : aujourd'hui presque tout s'achète et tout se vend dans la même unité de compte, l'Euro ou le Dollar... On parle beaucoup de l'indicateur de richesse pervers et erroné qu'est le PIB, mais il n'existe que parce que tout est comptabilisé en une unité unique, la monnaie du pays. C'est aussi ce qui permet aux actuaire d'évaluer que le décès d'un ingénieur de 30 ans coûte (à l'assurance) tant de millions d'Euros (un retraité ou un chômeur « valant », eux, beaucoup moins...).

Mais aussi grave que la marchandisation du monde, fut la transformation de la monnaie en réserve de valeur. La monnaie non dépensée ne servait pas seulement à assurer ses vieux jours ou à transmettre un héritage à ses descendants, elle devint grâce au prêt à intérêt, un moyen de faire « fructifier » ses réserves. Le sociologue allemand Max Weber nous a expliqué que le protestantisme a amplifié le mouvement en valorisant l'ascétisme et la réussite matérielle en tant que preuve de la grâce divine mais, en peu de temps, certains se sont enrichis au-delà de tout ce qui avait été connu auparavant, même sous les souverains les plus dispendieux.

Les industriels sont une classe de possédants apparue en Europe aux XVIII^e et XIX^e siècles, d'abord en Grande-Bretagne. Cela eut pour résultat que la City de Londres fut et est toujours le centre de la finance mondiale (avant New York). Les industriels capitalistes ont certes exploité durement la classe ouvrière mais ont aussi contribué à la croissance générale de l'économie et à une hausse du développement économique, social et scientifique. Mais ces capitalistes ambigus furent vite détrônés par ceux qui détenaient, non pas l'ingéniosité ou le sens de l'organisation, mais qui accumulaient le nerf de la guerre et l'art de le faire se multiplier : les financiers. Le capitalisme industriel a peu à peu cédé du terrain au capitalisme financier dont l'obsession de faire « fructifier » l'argent est plutôt appelée aujourd'hui spéculation.

Si j'ai parlé d'exploitation du peuple, c'est parce que Karl Marx a montré que l'accumulation de la monnaie dans les mains de quelques-uns leur a permis non seulement d'acheter des marchandises, des châteaux ou des usines mais aussi et surtout le travail d'autres humains n'ayant que leurs bras à vendre. Marx a jugé cela honteux et puisque, d'après lui, toute la richesse provenait du travail des hommes, il a souhaité que les travailleurs récupèrent leur dû. Mais cela n'a pas vraiment marché et le capitalisme financier, dans sa variété anglo-saxonne, a étendu sa domination au monde entier et à quasi toutes les formes d'échanges entre les humains même si, entre 1945 et 1970, le compromis en Occident entre les forces du travail et le capital a autorisé les « 30 glorieuses » durant la parenthèse social-démocrate.

La contestation reprend vigueur

Cette organisation du monde selon les desiderata du capital a toujours suscité bien des oppositions. Les épigones de Marx ont monopolisé l'attention mais d'autres penseurs de l'économie se sont centrés sur le rôle de l'argent et sur les moyens d'améliorer la situation en agissant à la source : la monnaie, sa création, sa gestion, sa mise au service des humains et non la mise des humains à son service. Ce type de réflexion fut très présent au début du XX^e siècle et puis est resté discret pendant plus d'un demi-siècle. Mais depuis 30 ans, la poussée du néolibéralisme a mis à mal le compromis social-démocrate et les contestations se sont multipliées. L'actuelle crise majeure du capitalisme financier autorise les contestataires à sortir de l'ombre. La diffusion de leurs idées est grandement facilitée par Internet. La suite de cette analyse consistera surtout en une recension des contestations, modérées ou radicales, farfelues ou sérieuses (mais cela n'est qu'une question de jugement subjectif).

À ce stade, si vous voulez en savoir plus que ce qui précède, je vous conseille la lecture d'un excellent dossier réalisé par la section d'Attac du Nord de la France, « *Incursion dans un domaine trop réservé* »².

Au-delà d'explications historiques plus détaillées, vous y trouverez aussi une présentation détachée et rigoureuse de la polémique majeure qui agite aujourd'hui le monde de ceux qui réfléchissent à la monnaie : « *Qui crée la monnaie ?* ».

La création monétaire

Si vous posez cette question, « Qui crée la monnaie ? », 99% des gens vous répondront l'État ou bien les banques centrales qui émettent pièces et billets. C'est une grosse erreur car les banques privées sont les acteurs dominants. Essayons d'expliquer clairement.

Supposons que votre employeur vous paie en beaux billets de banque la somme de 10.000 Euros. Il est probable que vous n'allez pas garder cet argent sur vous mais plutôt le déposer sur votre compte en banque. La banque va disposer de cet argent et elle est autorisée à en prêter une partie. Ce mot « partie » est très important : la banque ne peut pas prêter tout l'argent qui est en dépôt chez elle, elle doit en garder une part qui, dans la plupart des pays et pour la plupart des types de dépôts, est fixée entre 2 et 10%. Ce « ratio de réserve » ou « réserve fractionnaire » est ce que l'État impose comme mesure de prudence (d'où aussi le nom de réserve prudentielle) afin que la banque puisse faire face aux demandes de remboursement des dépôts. Il est donc évident qu'en cas de panique, si tous les déposants venaient réclamer leur argent en même temps, la banque ne pourrait pas rembourser (les délais de remboursement de ses prêts sont bien plus longs que les délais de remboursement des dépôts des clients, mais la confiance étant à la base du système, cela marche en général).

La banque ayant prêté 90% de votre dépôt, celui qui emprunte les 9.000 Euros va s'en servir pour, par exemple, acheter sa voiture à un garagiste qui va mettre ces 9.000 Euros sur son compte en banque. La banque (une autre ou la même) où sont déposés cette somme va,

à son tour, pouvoir en prêter 90%, soit 8.100 Euros qui ne vont pas rester dans la poche de l'emprunteur... Vous avez compris : à partir d'une monnaie fiduciaire créée par la banque centrale contrôlée par l'État, le système bancaire va pouvoir créer des prêts pour un montant que les mathématiques démontrent être égal à un maximum (tous les prêts ne retournent pas immédiatement à une banque, certains le gardent en poche ou sous leur matelas...) de 1 divisé par le taux de réserve. Ainsi, avec un ratio de réserve obligatoire de 8% des dépôts (taux imposé en Europe pour vos comptes à vue), le système bancaire privé pourra multiplier la monnaie de départ par $1/8\% = 12,5$. C'est ce que l'on appelle l'argent-dette qui est sous le contrôle du système bancaire commercial pris dans son ensemble.

Certains considèrent que ce droit cédé aux banques commerciales est une véritable arnaque et ils affirment que les banques créent la majorité de la monnaie *ex nihilo*. Il est vrai, qu'aujourd'hui, dans la plupart des nations, la part de la monnaie fiduciaire (pièces et billets) ne représente que 5 à 15 % de la masse monétaire. Le reste est constitué par des crédits et autres dettes qui sont utilisées comme de la quasi-monnaie. Un document grand public tourne à plein régime sur le net pour dénoncer pédagogiquement ce mécanisme : il s'agit de « *L'argent dette* »³ de Paul Grignon. Même si ce film d'animation de 52 minutes comporte des erreurs factuelles mélangeant des ratios différents et exagérant ainsi faussement la capacité de multiplication de la monnaie par les banques commerciales, il fait un tabac. Le nom du producteur de l'animation est déjà tout un programme : bankster. Les tenants de cette thèse radicale ont un prix Noble d'économie dans leur manche : Maurice Allais a écrit : « *Dans son essence, la création monétaire ex nihilo actuelle par le système bancaire est identique, je n'hésite pas à le dire pour bien faire comprendre ce qui est réellement en cause, à la création de monnaie par des faux-monnayeurs, si justement condamnée par la loi. Concrètement elle aboutit aux mêmes résultats. La seule différence est que ceux qui en profitent sont différents.* »⁴ Un site s'est d'ailleurs emparé du terme de Maurice Allais et dénonce vigoureusement le système bancaire assimilé

à une arnaque mondiale : il se nomme « *Les faux-monnayeurs !* »⁵. Dans le camp opposé, une vidéo anti-Grignon a été mise au point et elle est l'œuvre d'un certain Robert Mittelstaedt⁶ qui affirme, lui (en anglais), que le système des réserves fractionnaires permet en fait une démultiplication monétaire qu'on aurait tort cependant de confondre avec une « création monétaire », le principe de conservation des quantités restant d'application sans être jamais enfreint.

Nous ne nous mêlons pas de ce débat qui fait rage entre ceux qui croient que les banques commerciales créent de l'argent-dette *ex nihilo* et ceux qui prétendent qu'il n'y a là qu'une accélération de la rotation de la monnaie puisque les dettes seront un jour remboursées et disparaîtront aussi bien de l'actif que du passif des banques. Ce qui est certain, en tout cas, c'est qu'avec la privatisation de la quasi totalité des banques commerciales sous l'impulsion de la logique néolibérale, ce sont ces banques qui, aujourd'hui, choisissent à qui sera prêté l'argent, dans quel but (investissement productif ou consommation), dans quels secteurs (nucléaire ou énergies vertes...). Et puis, surtout, grâce au différentiel d'intérêts entre ce qu'elles offrent aux déposants et ce qu'elles exigent des emprunteurs, elles confisquent la plus grande partie des gains de productivité que le système de production parvient à créer.

Contestations tous azimuts

Ceux qui sont révoltés par l'abandon de ce précieux outil politico-économique aux banques privées proposent mille manières de sortir de ce qui, selon eux, mène à l'appauvrissement de la majeure partie des humains sur la planète et à la surexploitation des écosystèmes de la Terre entière. Isolés, persuadés d'être confrontés à une machine qui contrôle les médias et à une pensée dominante qui fait que chacun peine à se convaincre d'une telle arnaque mondiale, ils se lancent souvent dans la réalisation de sites Internet ou de blogs contestant cette domination de l'économie mondiale par le système financier.

Beaucoup, conscients de leur solitude et de la nécessité de convaincre plus de leurs concitoyens avant de les mobiliser, optent pour des sites pédagogiques. Dans cette veine, je citerai Jean Jegu⁷, Étienne Chouard⁸ et aussi André-Jacques Holbecq et Philippe Derudder. Ces deux derniers ont publié plusieurs livres sur le sujet⁹ et sont soutenus par un site dénommé ADED (Association pour les Droits Économiques et Démocratiques)¹⁰. Tous ceux-là ont un jour échangé leurs visions respectives sur le blog de Paul Jorion¹¹ (auteur de trois livres prévoyant et puis décrivant l'évolution de la crise financière commencée en août 2008). Étienne Chouard a même réalisé une compilation des échanges ayant eu lieu sur ce blog entre février et août 2008¹² : 375 pages de débats serrés qui permettent de saisir la complexité du système monétaire, complexité telle que ceux qui partagent les mêmes options parviennent à s'entredéchirer sur des détails sémantiques. Ce débat sur la monnaie a continué sur le blog de Jorion depuis lors mais il tourne un peu en rond et mène à des affrontements qui semblent un peu stériles. C'est sans doute normal puisque, comme toujours, les échanges théoriques mènent plus à voir les minimes différences que les grandes ressemblances. Mais si vous voulez saisir la complexité du débat, vous étonner avec les débutants, vous énerver avec les spécialistes quant à la naïveté de ces débutants, parcourez ces centaines de pages... Pour ma part, j'extraierai de ce débat la longue bibliographie de ceux qui, majoritaires, dénoncent la création de monnaie-dette par les banques commerciales¹³. Mais voyons plutôt les expériences pratiques de mise en place d'« autres monnaies »

De la théorie à la pratique

Silvio Gesell, celui que l'on peut qualifier de précurseur de la création de monnaies alternatives est né en 1862, de mère wallonne et de père allemand, à Saint-Vith (alors encore inclus dans la Prusse¹⁴. Après avoir vécu dans de nombreux pays (Argentine, Suisse...), il devint économiste autodidacte et envisagea rien moins que de mettre fin

au capitalisme. Puisque ce système, néfaste à ses yeux, n'était possible que par l'accumulation d'argent, il imagina une monnaie « fondante » qui perdrait de sa valeur avec le temps, obligeant ses détenteurs à consommer et non pas à accumuler et à prêter à intérêt. Keynes se pencha avec admiration sur ses travaux qui ont suscité de nombreuses expériences concrètes. C'est surtout dans les régions germanophones (1930 à Schwanenkirchen et Wörgl) mais aussi en France (1956 à Lignières-en-Berry, Cher et en 1957 à Marens, Charente-Maritime) que des monnaies fondantes furent mises en place. Bien qu'ayant relancé l'économie là où elles furent créées, ces monnaies alternatives furent rapidement interdites par l'État central qui ne voulait pas voir sa monnaie officielle concurrencée. Toutefois, la pensée de Gesell est toujours vivante, notamment dans le réseau WIR en Suisse, dans les monnaies qui ont permis aux Argentins de survivre après la crise de 1998/2002 et aussi dans les *regiogeld*, appelés aussi Regio, qui se multiplient en Allemagne aujourd'hui (voir plus loin).

Un autre contestataire historique de la monnaie est le major Douglas¹⁵. L'idée de cet Écossais est le Crédit Social appelé aussi Dividende Social, Dividende Monétaire, ou Dividende Universel. Elle consiste à mesurer la croissance de l'économie, à créer la monnaie en proportion de cette croissance et à la distribuer à tous les citoyens de la zone monétaire concernée. Selon le Prix Nobel d'Économie français Maurice Allais, cette méthode est la seule qui permettrait de créer une véritable monnaie équilibrée. Les propositions du major Douglas sont résumées dans son ouvrage « *Social Crédit* »¹⁶.

Mille fleurs monétaires en ce début de XXI^e siècle

Un des meilleurs connaisseurs et diffuseurs de ces alternatives monétaires est sans conteste Bernard Lietaer. Etopia vient de publier son « *Livre blanc : Toutes les options pour gérer une crise bancaire systémique* »¹⁷, écrit avec Robert Ulanovicz et Sally Goerner. Lie-

taer a aussi récemment exposé ses idées aux chercheurs-associés d'Etopia et on lira avec grand intérêt le livre qu'il vient de publier avec Margrit Kennedy « *Monnaies régionales. De nouvelles voies vers la prospérité durable* »¹⁸. Tentons de résumer ici les enseignements majeurs de sa pensée.

Bernard Lietaer montre que pendant de longues périodes historiques, diverses monnaies se sont échangées et ce de manière positive car, en ce domaine aussi, la diversité est une très bonne chose. Ce n'est que récemment que se sont imposées les monnaies conventionnelles dont les caractéristiques sont :

- création sous la coordination d'une instance centrale ;
- nécessité de rareté ;
- attribution d'un taux d'intérêt.

Pour lui aussi, ces monnaies, monopolistiques sur un territoire donné, empêchent toute diversité et sont l'outil majeur d'une domination monétariste qui stérilise tout type de relation sociale qui pourrait naître de l'utilisation de monnaies avec d'autres finalités que l'accumulation de profits financiers toujours croissants. La mise en place progressive de ce type de monnaies dans tous les pays du monde depuis la fin du XVIII^e siècle a conduit à un monde uniforme et globalisé. Bernard Lietaer a recensé et analysé les effets de ces « autres » monnaies. Les époques propices à leur naissance sont évidemment celles où le système monétaire capitaliste connaît des ratés importants. L'effet socialement destructeur de la monnaie monopole a, sous l'impulsion de Gesell, justifié l'apparition de monnaies locales en Europe germanophone après la crise de 1929. Après l'accalmie de la période de prospérité 1945/1970 du compromis social-démocrate, le retour en force de la domination capitaliste a relancé les crises monétaires et les difficultés économiques, induisant logiquement les monnaies complémentaires. La crise financière en Argentine en 1998/2002 a ainsi donné naissance aux monnaies complémentaires en parallèle

avec le troc qui était devenu la seule chance de survie pour une part importante de la population argentine.

De même, l'implosion de la bulle immobilière et boursière au Japon au début des années 1990 a provoqué une crise financière peu médiatisée mais importante et toujours pas terminée. Le Japon est donc devenu un laboratoire d'expérimentation des monnaies complémentaires, avec le soutien des autorités du pays qui ont réalisé tout l'intérêt qu'elles présentent. Lietaer suit de près ces expériences aux noms pour nous exotiques (Fureai-Kippu, système Hotta, WAT et autres Wakuwaku...) et pense que le reste du monde sera bien surpris quand, dans quelques années, il réalisera qu'un autre système monétaire d'une plus grande efficacité se sera discrètement mis en place au Japon.

Dans ce reste du monde, les expériences alternatives bien que très minoritaires, se multiplient également, surtout depuis quelques années. On citera dans le désordre, le WIR qui vit et prospère en Suisse depuis... 1934, l'Ithaca Hour qui, aux États-Unis, permet à cette ville d'éviter les difficultés économiques de ses voisines, le SOL, initiative française venu du sommet de l'État jacobin et qui expérimente des monnaies locales dans 4 régions de France, les Regio, initiatives venues de la base en Allemagne et qui constituent un réseau de plus en plus étoffé (28 systèmes opérationnels et 35 en préparation). Les écologistes belges connaissent, eux, plutôt les LETS (*Local Exchange Trading Systems*) ou SEL (Services d'Échanges Locaux) qui sont des trocs améliorés par divers moyens.

Depuis quelques années, le développement de la microinformatique utilisable par des non-experts est une aide essentielle à la multiplication de tels projets. Il faut lire le livre de Lietaer et Kennedy pour comprendre ce que sont les systèmes de bons, les cercles de coopération ou les banques alternatives, formes sous lesquelles se développent les monnaies non conventionnelles.

On devine donc une vague de fond qui porte l'espoir d'autres relations entre les hommes. Les objectifs qui soutiennent ces expérimentations sont assez clairement exprimés par le système français SOL :

- développer une économie à valeur ajoutée écologique et sociale (économie sociale, économie locale...) en s'interrogeant sur ce qui est produit, consommé, échangé ;
- contribuer à faire de l'économie un moyen et non une fin ;
- valoriser le potentiel de chaque individu et faire reconnaître que la richesse est produite par chacun.

Toutes ces initiatives ont évidemment attiré l'attention des gérants des monnaies conventionnelles. Les banques centrales ont réalisé des études sur leur impact. On ne sera pas étonné du fait que ces tenants de l'orthodoxie monétaire se méfient des monnaies complémentaires. Privilégiant le rôle de la monnaie comme fixateur de la valeur des choses (leur prix), ils sont désarçonnés par la subjectivité introduite par les monnaies alternatives : imaginer qu'on puisse favoriser l'économie locale ou l'économie sociale au détriment du profit monétaire immédiat est contraire à leurs dogmes. Sauf au Japon où les idées sont plus avancées (crise depuis 15 ans oblige...), les autorités laissent faire tant que les monnaies alternatives ne représentent que 0,00002% de la masse monétaire. Mais leur multiplication entraînera peut-être des mesures de rétorsion et de sabotage.

Et pourtant, Bernard Lietaer avance une théorie très séduisante : dans les systèmes naturels, l'efficacité est loin d'être le facteur déterminant. La résilience, c'est-à-dire la capacité à absorber les chocs ou changements importants, est encore plus importante. Et cette résilience réside principalement dans la diversité des éléments (biodiversité dans les écosystèmes, shunts ou réseaux parallèles de secours dans les circuits électriques...). Or, le monopole des monnaies conventionnelles les laisse fragilisées devant des mutations. La crise actuelle n'est sans doute que le début de la preuve de cette

erreur structurelle très dangereuse. C'est donc la conception unique et monopolistique de la monnaie qui doit donc être mise en cause.

Une évolution où le politique devra s'impliquer

On voit donc que la réflexion théorique et que les expériences pratiques ont beaucoup avancé en quelques années. La crise majeure du système bancaire est reconnue par beaucoup comme une crise du système capitaliste et donc de la monnaie. Il est devenu clair que les monnaies conventionnelles qui cumulent les trois fonctions d'unité de compte, de moyen de paiement et de réserve de valeur présentent des défauts énormes. En particulier, l'accumulation de l'argent par une minorité qui l'utilise uniquement comme moyen d'enrichissement infini par le biais du crédit et de l'intérêt, a un effet désastreux sur l'économie dite réelle. Et c'est sans parler de l'injustice sociale croissante et politiquement inacceptable que ce privilège insensé induit.

Il est clair que ce n'est pas demain (quoique...) que l'intérêt sera interdit comme dans les religions du livre à leur début. Il est clair également que les détenteurs de la rente capitaliste n'accepteront pas sans lutte la perte de leur situation très privilégiée. Comme dans les années 1930, la crise mondiale va donner un coup de fouet supplémentaire aux initiatives alternatives, à la réflexion de fond et à la remise en cause d'un système de plus en plus contesté.

Nul ne peut prédire l'évolution de ce dossier dans les prochaines années mais il est certain que la prise de conscience de son importance ne fera que s'accroître. Pour que la monnaie et sa création devienne un moteur de la société et pas un moyen de capter le produit du travail de tous au profit de quelques-uns, diverses pistes sont possibles. On citera dans le désordre et en résumant de manière caricaturale :

interdire les taux d'intérêt qui dépassent l'inflation et le risque de perte induit par tout crédit ;

- nationaliser les banques et orienter le crédit dans le sens du bien collectif et plus dans celui du profit à court terme des investisseurs ;
- interdire les paris sur l'évolution des prix (et notamment les ventes à découvert qui sont des paris à la baisse) ;
- créer des monnaies complémentaires qui relocaliseront en partie l'économie et pourront l'orienter vers des finalités humaines.

Diverses combinaisons de ces mesures sont imaginables mais elles induisent toutes un basculement fondamental, un changement de paradigme comme le disent certains. Cette refondation du rôle de la monnaie a jusqu'à présent été justifiée par des motifs d'efficacité économique et de justice sociale. Mais, récemment, des économistes ont montré que les monnaies conventionnelles, et donc le système capitaliste, ne pouvaient fonctionner que grâce à une fuite en avant impliquant toujours plus de croissance et toujours plus de « territoires » conquis par la logique marchande. Une transition écologique qui se veut crédible devra dès lors s'interroger sur le rôle des monnaies conventionnelles dont la logique implique la destruction des écosystèmes et l'épuisement des ressources naturelles.

.....
1 Le Dictionnaire des sciences économiques, PUF, presses universitaires de France, 2001dit : « En dépit du fait que nous vivons quotidiennement l'expérience d'une économie monétaire, la monnaie est l'un des concepts économiques les plus difficiles à cerner. C'est sans doute que les formes monétaires sont variées, que les fonctions de la monnaie sont diverses, que la hiérarchie de ces fonctions continue à faire problème, (...) C'est aussi parce que le débat relatif aux modalités de régulation monétaire reste vif et surtout parce que l'opposition reste grande entre ceux qui s'en tiennent à une conception fondamentaliste de la monnaie et ceux qui l'appréhendent dans une optique institutionnaliste, comme le fondement même de la société. »

.....
2 http://www.attac78nord.org/IMG/pdf/monnaie_attac_au_19_10_04_.pdf

.....
3 <http://vimeo.com/1711304?pg=embed&sec=1711304>

.....
4 « La Crise mondiale d'aujourd'hui. Pour de profondes réformes des institutions financières et monétaires. », Maurice Allais, Ed. Clément Juglar, 1999, p. 110.

.....
5 <http://www.fauxmonnayeurs.org/>

- 6 <http://www.youtube.com/watch?v=diSRkb9zCF4&eurl=http://www.pauljorion.com/blog/?author=1&paged=2>
- 7 <http://pagesperso-orange.fr/jegu.jean/poss.html#lorigine#lorigine>
- 8 <http://etienne.chouard.free.fr/forum/index.php>
- 9 « Rendre la création monétaire à la société civile », Philippe Derudder, Éditions Yves Michel - « Une alternative de société - L'écociété », André-Jacques Holbecq, Éditions Yves Michel - « Les dix plus gros mensonges sur l'économie », Philippe Derudder et André-Jacques Holbecq,
- 10 Éditions. Dangles. <http://assoc.pagespro-orange.fr/adad/>
- 11 <http://www.pauljorion.com/blog/>
- 12 http://etienne.chouard.free.fr/Europe/messages_recus/Blog_de_Paul_Jorion_Monnaie.pdf
- 13 John Maynard Keynes, « Théorie générale de l'emploi, de l'intérêt et de la monnaie », Payot - Milton Friedman, « Inflation et systèmes monétaires », Calmann-Levy - Maurice Allais, « Économie et intérêt », « La crise mondiale d'aujourd'hui », « Pour l'indexation », Éditions Clément Juglar - John Kenneth Galbraith, « L'argent », « Tout savoir ou presque sur l'économie » Points Seuil, « La crise économique de 1929 » Payot - André Chaigneau ; « Mécanismes et politiques monétaires », PUF - Bernard Daste, « La monnaie et son histoire », « Comprendre les mécanismes monétaires », Ed. d'organisation - Marx et Engels, « Le capital », Folio Essais - Bernard Maris « Antimanuels d'économie », Bréal - Anne Lavigne et Jean-Paul Pollin, « Les théories de la monnaie » La Découverte coll. Repères - Jean-Marcel Jeanneney, « Écoute la France qui gronde », Arléa - Raymond Chuillon, « Financer l'expansion », Economica - Dominique Plihon, « La monnaie et ses mécanismes », La Découverte, coll. Repères - Frédéric Lordon, « Pour un système socialisé du crédit » - Gabriel Galand et Alain Grandjean, « La monnaie dévoilée », L'Harmattan - Brémont, Cohen et Ferrandon, « Comprendre les problèmes monétaires », Hatier - Marie-Louise Duboin, « Où va l'argent ? », Éditions du Sextant - André et Tovy Grjbine, « Réforme du système monétaire international », PUF, « Théorie de la crise et politiques économiques », Points, Seuil, « Récession et relance », Economica - Paul Krugman, « Pourquoi les crises reviennent toujours », Seuil - Patrick Viveret, « Reconsidérer la richesse », Ed. de l'Aube - Jacques Généreux, « Introduction à l'économie », Points Seuil - « La dette publique, une affaire rentable », Yves Michel - Michel Voisin, « Monnaie et politique monétaire », Bréal - Louis Even, « Sous le signe de l'abondance », Pèlerins de Saint-Michel - Michel Dévoluy, « Monnaie et problèmes financiers », Hachette - Denis Clerc, « Déciffrer l'économie », La Découverte - Jean-Luc Gréau, « La trahison des économistes », Gallimard - Margrit Kennedy, « Libérer l'argent de l'inflation et des taux d'intérêt », Éditions Vivez soleil - Jean-Gaston Bardet, « Demain, c'est l'an 2000 ! », Éditions Jacques Petit - J.L. Bailly, G. Caire, A. Figliuzzi, et V. Lelièvre, « Économie monétaire et financière », Bréal.
- 14 http://fr.wikipedia.org/wiki/Silvio_Gesell
- 15 http://fr.wikipedia.org/wiki/Clifford_Hugh_Douglas
- 16 "Social Credit", C.D. Douglas, 1924, Institute of Economic Democracy, Canada.
- 17 http://www.etopia.be/IMG/pdf/Livre_Blanc_Sur_la_crise_bancaire_systemique_Etopia.pdf
- 18 Bernard Lietar, et Margrit Kennedy « Monnaies régionales. De nouvelles voies vers la prospérité durable », Éditions Charles Léopold Mayer, automne 2008.

LA PENSÉE VERTE ET LA CRISE FINANCIÈRE : REPARTIR DE L'ESSENTIEL

→ LUDO DIERICKX †

Ludo nous a quittés inopinément le 8 avril 2009. Il a été non seulement l'un des premiers parlementaires écologistes belges, Député Agalev à la Chambre entre 1981 et 1988, puis Sénateur jusqu'en 1995. Il a aussi beaucoup écrit¹ et largement contribué à renforcer en permanence les liens entre les écologistes belges. Ce texte, le dernier qu'il ait publié sur son blog : <http://dierickxludo.wordpress.com>, tout juste deux jours avant de nous quitter, donne une lecture verte de la crise et revient sur quelques différences fondamentales entre la vision verte de l'économie et les courants dominant encore aujourd'hui cette discipline.

Les écologistes se distinguent essentiellement par la manière dont ils voient et mesurent la valeur des biens, produits et services, ainsi que ceux des banques et des institutions financières. Ils sont cohérents dans leur pensée. Ils se différencient principalement par leur critique de l'économie classique, celle d'Adam Smith, David Ricardo et aussi celle de Karl Marx. Par leurs discours, mais plus encore par leurs actions, les Verts réfutent la manière dont la valeur des biens et des services est mesurée et déterminée dans l'économie classique.

Dans l'économie classique, la valeur des biens et des services s'exprime en argent et en prix. Les prix sont déterminés par l'offre et la demande. La richesse est la somme des valeurs d'échange, c'est-à-dire des prix du commerce ou du marché. Cette manière de déterminer la richesse vaut pour les individus comme pour les nations. La richesse d'une nation est la somme des prix qui ont été payés au cours d'une année pour des biens, des produits et des services, en d'autres mots le Produit National Brut. C'est la somme des instantanés économiques. Ce qui n'est pas exprimable en argent n'est pas pris en compte dans ces calculs.

La différence verte

Les Verts se distinguent des adeptes de l'économie classique (que certains estiment constituer une idéologie mais non une science) par la manière totalement différente dont ils mesurent et déterminent la valeur des biens, des produits, des services, des processus de production... C'est très révolutionnaire, et souvent jugé arrogant. Là où l'économie classique détermine la valeur des biens et services sur base de la valeur d'échange exprimée en argent, les Verts se basent sur la valeur d'usage. Leur attention se porte dans un certain sens sur la « vraie valeur », la valeur intrinsèque. Ils opposent la valeur d'usage, «*the value in use*» à la valeur d'échange, «*the value in exchange*»² utilisée par Adam Smith. Les écologistes considèrent la valeur globale d'usage des biens, des produits et des services. Celle-ci n'est pas déterminée par l'offre et la demande, mais par un examen des avantages et des inconvénients, des plus et des moins-values qui apparaissent à l'exploitation, la production, le traitement, le transport, la distribution, l'entreposage, l'emploi, la consommation, l'élimination des déchets, l'organisation des services. Certains avantages et inconvénients sont inchiffrables, mais ils ne sont pas pour autant négligés par les écologistes. Menaces, épuisement des réserves, dangers pour les autres pays et les

générations futures... ne sont pas financièrement calculables mais ils comptent aussi dans l'évaluation des moins-values et des plus-values. Qu'elles soient complètement ou partiellement incalculables, les plus et les moins-values peuvent être prises en compte dans la pensée scientifique et politique.

Par leur vision de la richesse, les écologistes s'éloignent singulièrement d'Adam Smith et de Karl Marx. La différence est de nature scientifico-philosophique. Dans la conception écologique, on plaide pour la mise en oeuvre de l'ISEW (Index for Sustainable Economic Welfare). Il s'agit d'une tentative de mesure, concoctée par des universitaires, pour mieux approcher la vraie valeur d'une économie.

La détermination écologique de la valeur est moins simple que celle des économistes classiques. Ceux-ci acceptent (à contrecoeur en ce qui concerne Adam Smith) que la demande et l'offre soient déterminantes. Les écologistes tiennent compte de bien plus d'éléments que les économistes classiques. Leur approche semble compliquée et vague³ mais elle est en fait déjà d'application. En effet, déjà actuellement, il est tenu compte (de manière systématique et intuitive) de davantage d'éléments, non seulement par les Verts mais aussi par une grande part de la population. Les critères de jugement des écologistes sont ainsi volontairement ou spontanément utilisés dans différents secteurs : agriculture, aménagement du territoire, urbanisme, habitat, économies d'énergie, transports, régime fiscal, assurances, etc.

Les Verts et la crise financière

On pourrait penser que les Verts se tiennent en dehors de la crise financière et qu'ils n'ont rien à dire à ce sujet à partir de leur vision. Rien n'est moins vrai. Ceux qui ont de l'attention pour la « vraie » valeur et la valeur d'usage des biens, produits et services doivent

aussi avoir de l'attention pour les produits et services délivrés par les banques et les autres institutions financières. Ceux-ci peuvent prendre la forme de billets de banques, de lettres de créance, d'actions, d'obligations, de bons de caisse, de crédits, d'assurances et d'autres produits bancaires, les produits toxiques inclus. Les écologistes voient les prix de ces produits, leur fiabilité et les risques qui y sont liés. Ils voient les plus-values potentielles. À savoir, comment, avec l'aide de produits financiers, générer de la vraie richesse, avec une haute valeur d'usage. Ils vérifient que cela se fasse sans provoquer de moins-values (aux dépens de l'homme, de la nature...) et sans risques et dangers pour les personnes, pour la solidarité sociale, pour le bien-être général⁴, la stabilité monétaire, l'emploi, la balance commerciale, l'économie nationale et internationale. Les écologistes ne se tiennent pas en dehors de cette crise avec leur vision de l'économie. Les écologistes posent la question : « *Est-ce que les produits financiers des banques, holdings et autres institutions (pas seulement les « toxiques ») sont le signe d'une « vraie richesse » ou seulement celui d'une richesse attendue, espérée, d'une plus-value, ou d'une moins-value (spéculations à la baisse) ?* »

Montesquieu écrivait que l'argent est un signe de richesse, mais qu'il n'est en soi pas une richesse. « *La monnaie est un signe de richesse, un signe qui représente la valeur de toutes les marchandises* ». Si les billets de banque, les actions, les bons de caisse et autres produits financiers sont signes de richesse, alors les écologistes doivent contrôler, dans le cadre de leur pensée, si ces signes sont « vrais » et fiables, s'ils ont une vraie valeur d'usage et renvoient à une véritable richesse. Si les signes sont mauvais, l'attention pour l'aspect éco-social doit redoubler. Il faut soupeser avec la plus grande circonspection les moins-values et les plus-values et aussi vérifier si la richesse peut consister en une combinaison de valeurs d'échange et d'usage.

Les Verts remplissent leur rôle et ne peuvent invoquer qu'ils n'ont rien à faire de la crise financière. La vision de « vraie valeur » est d'une grande importance dans la crise actuelle. Celle-ci est issue d'actions financières (spéculations) d'institutions qui ont créé des liquidités secondaires (en accordant des prêts et en émettant des titres) qui n'étaient pas couvertes, qui ne s'accordaient pas à la valeur intrinsèque (la vraie valeur) des biens et activités sur lesquelles la relation de confiance (solvabilité) était basée. Les écologistes considèrent donc les produits bancaires comme d'autres produits, en indiquent les plus-values et moins-values, les avantages pour celui qui veut entreprendre ou construire une maison. Ils voient aussi les inconvénients, les risques, la fiabilité de celui qui emprunte et de celui qui se porte garant pour le remboursement, de l'épargnant qui achète des obligations, du spéculateur qui acquiert des titres. Les écologistes constatent la moins-value d'un système qui est bâti sur une confiance infondée en la solvabilité.

Maintenir la machine en marche

Pour les Verts, la société contemporaine est vue comme une grande machine de production, qui a besoin de produire pour produire, d'innover coûte que coûte, de consommer autant que possible pour maintenir la machine en marche et de fabriquer de l'argent en imprimant des billets de banques, en émettant des obligations, des bons de caisse, des actions, par l'octroi de crédits, même quand les garanties sont incertaines et que la confiance est spéculative.

Les forces traditionnelles sont obligées de donner des stimulations à cette machine et de la laisser faire son chemin autant que possible, entre autre par les dérégulations, les privatisations et libéralisations. La machine doit aller de l'avant, surtout en temps de crise. Il incombe à l'Etat providence, à l'Etat social actif, de stimuler et aussi de courir derrière la machine. L'Etat provi-

dence doit recoller les morceaux, ramasser les déchets, recueillir les victimes, réparer les dégâts, prendre les mesures de sécurité, financer les banques ou les nationaliser. Beaucoup est permis si cela contribue quelque peu au rétablissement de la croissance, au dépassement de la crise conjoncturelle, au déferlement de nouvelles vagues de Kondratieff⁵, pour le maintien de la position concurrentielle des économies nationales et régionales.

Ne pas courir derrière la machine.

Les écologistes ne veulent pas courir derrière la machine de production et de consommation. Ils veulent avoir une vision positive et non régressive mais ils prennent déjà des mesures par le choix des systèmes de production et de consommation. Déjà dans le cadre du seul processus décisionnel économique et social, surtout dans cette crise, il faut penser aux conséquences possibles. Que produire ? Qu'est-ce qui donne du travail et n'est pas destructif ? Qu'est-ce qui est moins vite délocalisable ? Les Verts ont des réponses à ces questions.

Les écologistes sont réalistes. D'après Konrad Lorenz ce sont les réalistes du futur. De ce fait, ils voient aussi l'importance de l'aspect financier. Les Verts ne sous-estiment pas la finance mais ils en connaissent la vulnérabilité. L'argent peut dévaluer. Ceci est encore plus vrai pour les actions et les participations dans les entreprises.

Les écologistes pensent au revenu des gens, au budget. Ils savent que l'argent est indispensable pour l'organisation de la justice sociale mais aussi que des dimensions non financières doivent être ajoutées au combat pour la justice sociale. Tous les hommes ont en effet les mêmes droits à une nature non perturbée, au silence, au repos (dans une société déstressée), à l'eau pure, à des conditions de vie saine, à l'amour du prochain, etc. Dans l'Union Européenne, coincée entre l'Amérique libérale et les pays à bas salaires, il y a un besoin de plus

de solidarité sociale et non de plus de pression et de licenciement des travailleurs comme mesures de précaution contre la diminution du profit... Dans leur vision de la valeur globale d'usage, ils voient les conséquences des décisions pour la santé (humaine et animale), pour la sécurité, pour la conservation des patrimoines naturel et culturel, pour la préservation de la beauté des paysages ruraux et urbains, pour la solidarité sociale et culturelle, pour la démocratie, pour la paix, pour l'humanité, pour les relations humaines, pour la clarté de la vie en société, la lutte contre l'isolement...

Les écologistes manient leurs critères de jugement et de choix en politique comme dans leur vie personnelle. Ils défendent tous les individus et les mouvements qui, consciemment ou inconsciemment, font de même. De plus en plus nombreux, d'ailleurs.

-
- 1 De groene idee, mens en natie, Kritiek, 1989, Het monetaire en de macht, Kritiek, 1989, Ecologie politique : richesse des hommes et des nations. Groupe Coudenberg, 1991, 263 p
-
- 2 NDT : en anglais uniquement dans le texte original
-
- 3 NDT : littéralement: “diffuse” (omslachtig)
-
- 4 NDT : het algemeen welzijn
-
- 5 NDT : Professeur Nikolai Dmyitriyevich Kondratieff (1892 - 1938): auteur de «Long Waves in Economic Life» en 1926, économiste russe qui a développé le premier plan quinquennal de l'URSS, envoyé au goulag pour sa critique du Stalinisme et condamné à mort en 1938.

TRANSITION ÉCOLOGIQUE : LES DIX PRINCIPES DU NOUVEAU RÔLE DES POUVOIRS PUBLICS

→SARAH TURINE

Chercheuse-associé à Etopia, secrétaire
régionale d'Ecolo-Bruxelles.

sarah.turine@ecolo.be

Ces dix principes ont été inspirés par les témoignages de plusieurs collaborateurs du Cabinet de la ministre bruxelloise de l'Environnement, Evelyne Huytebroeck¹ sur les actions qu'ils ont menées durant cette législature. Cet article se propose d'en extraire ce qui peut être traduit en principes applicables à d'autres actions, d'autres compétences, dans le cadre de la mise en œuvre de la transition écologique.

2004, c'était à peine il y a cinq ans. Et pourtant, depuis, l'état d'esprit a bien changé. Quand Ecolo est arrivé au Gouvernement bruxellois, non seulement le rapport de forces ne nous permettait pas, a priori, d'imposer grand-chose mais en outre, la crise climatique n'était pas encore prise très au sérieux par les autres partis politiques et les enjeux environnementaux étaient plutôt considérés comme une tare pour le développement socio-économique.

En tout cas, nous avons au moins une grande force et certainement deux longueurs d'avance. Une conscience aiguë des enjeux environnementaux et sociétaux et une vision claire et cohérente de la société durable telle que l'écologie politique l'envisage. Grâce à l'expérience des cabinets verts précédents, nous savions exactement dans quelles directions mener nos projets. Le tout était de développer les outils pour ouvrir la voie.

Avoir une vision politique, c'est le 1^{er} principe. Sans vision, il ne peut y avoir de bonne gestion publique.

A partir de 2004, forts de notre entêtement et de nos convictions, il a fallu persuader nos partenaires politiques de la pertinence et de l'impact positif, notamment d'un point de vue économique, de la prise en compte de l'environnement dans les décisions et les projets. Pour y parvenir, nous avons associé à notre requête d'autres forces vives, les syndicats et certains acteurs économiques qui rejoignaient nos convictions.

C'est le 2^e principe. Une gestion publique durable passe par l'association le plus en amont possible, des acteurs concernés.

C'est ainsi qu'Evelyn Huytebroeck, forte du soutien d'autres acteurs, a réussi à apposer sa marque verte au « Contrat Economie-Emploi » initié par Benoît Cerexhe et Charles Picqué. Ce C2E, comme il est appelé, n'est pas (encore) devenu un véritable C3E où l'environnement serait transversal à tous les projets initiés dans ce cadre.² Néanmoins, il a permis la mise en place de deux beaux projets dans le secteur de l'éco-construction, qui est en effet porteur d'emplois et porteur d'innovation, les deux exigences du contrat Economie-emploi:

- Tout d'abord, la création d'un *cluster de l'éco-construction* qui a pour mission de mettre en réseau tous les acteurs publics ou privés du secteur et de mettre en place des services leur permettant de se renforcer.
- Ensuite, la *création d'un centre de référence* qui assure l'interface entre le secteur de la construction et les acteurs publics de l'emploi et de la formation.³

Pour renforcer le lobbying vers d'autres acteurs politiques à d'autres niveaux de pouvoir (européen par exemple), ou pour aider à la diffusion de nos idées, **les pouvoirs publics doivent s'inscrire dans des réseaux qui permettent de multiplier la force de l'action - c'est le 3^e principe** : réseaux institutionnels, comme Energie-cités, par exemple, qui rassemblent toutes les villes s'inscrivant dans une politique énergétique durable. Mais les pouvoirs publics peuvent également provoquer la mise en réseaux d'acteurs sectoriels (comme la création du Réseau bruxellois pour l'alimentation durable) ou soutenir l'émergence d'acteurs « de réseaux » comme Slow Food, pour n'en citer qu'un.

Or, nos idées ayant souvent deux longueurs d'avance, ces réseaux ne concernent encore qu'une minorité. C'était d'autant plus vrai en 2004. Il a donc fallu absolument faire tomber les barrières mentales, culturelles et les fausses idées, et démontrer combien l'enjeu environnemental pouvait être générateur d'impacts positifs. Dans un premier temps donc, il s'est agi d'organiser des *Rencontres de l'Energie* (sous forme de conférences ou de séminaires), des *voyages vers des villes exemplatives* (notamment à Freiburg avec des décideurs économiques⁴) et autres actions de sensibilisation.

C'est le 4^e principe : le rôle des pouvoirs publics est aussi de sensibiliser, informer, faire tomber les barrières mentales comme première étape d'implémentation d'une politique.

Mais il faut aussi faire tomber les barrières techniques et financières et donner les moyens pour transformer les contraintes en opportunités : **C'est le 5^e principe, la mise en place de facilitateurs et de mécanismes d'accompagnement et de soutien pour faciliter la transition écologique pour toutes et tous.**

A Bruxelles, on peut citer :

- l'arsenal des *primes*⁵ (à l'achat d'électroménagers, à l'investissement dans les constructions passives, à l'installation d'équipement de production d'énergie renouvelable) ;
- les *appels à projets pour les bâtiments exemplaires*⁶ qui, en deux éditions et couplés à un taux élevé de primes, ont suscité un tel engouement que Bruxelles vise à présent le top 5 mondial des villes ayant le plus de bâtiments à haute performance environnementale ;
- les *facilitateurs* de la politique énergétique, secteur par secteur, basé sur le modèle développé en Région wallonne lors de la législature précédente : facilitateur cogénération, facilitateur Logements collectifs-tertiaire-industrie, facilitateur EnR/Grands systèmes, facilitateur Eco-construction, facilitateur Quartiers durables⁷ ;
- le *Défi énergie* qui a placé les gens en état de démonstration (dont un ciblé sur les publics précarisés et d'origine étrangère) : avec l'aide de facilitateurs « ménages », ils ont expérimenté eux-mêmes les constats négatifs et les pistes qu'ils pouvaient développer pour améliorer leur consommation. L'enjeu de la prochaine législature sera de permettre aux ménages de réaliser les travaux sans surcoût grâce à la mise en place d'un partenariat public-ménages (tiers-investisseur public à destination des ménages).
- des outils spécifiques comme l'*accompagnement des entreprises voulant réduire leur empreinte écologique*. En effet, il faut pouvoir offrir des outils d'orientation et d'accompagnement aux entreprises pour les aider à se lancer dans la transition écologique. A la gestion des nuisances, on substitue dès le départ une aide à des choix environnementaux en démontrant l'intérêt financier de l'investissement⁸.

Une étape importante au niveau de la conscientisation, c'est 2007. Rapport Stern, rapport du GIEC, film d'Al Gore et prix Nobel. Les consciences se réveillent et nous poussent dans le dos, permettant de gonfler d'énergie renouvelable nos velléités à mener à bien notre projet politique. Le Feder (fonds européen pour le développement

régional) inscrit la protection de l'environnement dans ses priorités du plan 2007-2013. Dans ce cadre⁹, Bruxelles Environnement et l'ABE (l'agence bruxelloise pour l'entreprise) réalisent actuellement un *plan stratégique de développement des filières vertes* à Bruxelles. 7 grandes filières ont été identifiées au départ : *l'éco-construction et la performance énergétique des bâtiments, les énergies renouvelables, la gestion des déchets, les biotechnologies et la chimie verte, la gestion de l'eau, les éco-produits et l'alimentation durable*. Il s'agira au sein de ces 7 filières d'identifier les sous-filières stratégiques et les appuis et soutiens nécessaires pour permettre leur développement.¹⁰

On peut être également fier de ce projet du point de vue de la transformation du rôle de l'administration et en particulier de l'administration de l'environnement. En effet, l'ensemble du projet est chapeauté par Bruxelles Environnement. C'est donc bien à partir des enjeux environnementaux que va se définir le plan stratégique et non pas à partir des enjeux économiques ! **C'est le 6^e principe : inscrire comme préalable les enjeux environnementaux et définir toute politique régionale sur cette base.** Cette coordination depuis Bruxelles Environnement permettra donc de rendre stratégiques et de soutenir des filières qui sont très importantes d'un point de vue environnemental, même si elles n'ont pas encore fait nécessairement toutes leurs preuves d'un point de vue économique.

En fait, on a rétabli l'ordre des choses. En développant les filières vertes au départ de l'Environnement, l'économie retrouve son rôle premier : être un outil au service de l'homme et de la planète. En outre, l'approche environnementale de l'économie est transversale et permet donc d'avoir une vue sur l'ensemble du cycle : au-delà du développement d'une offre de produits et services écologiques et du travail sur la réorientation des modes de consommation, il est aussi question de la gestion de la fin de vie des produits. Seul un ministre de l'environnement peut influencer de façon cohérente et articulée sur ces trois aspects liés au développement d'une filière¹¹.

En outre, ce projet, comme celui des quartiers durables qui est d'ailleurs lui aussi géré depuis Bruxelles Environnement, a révolutionné le rôle de l'administration de l'environnement : de gestionnaire pur de l'environnement (gestion des normes, du contrôle de ces normes, gestion des espaces verts), Bruxelles Environnement est devenu un véritable promoteur du Développement durable, en inscrivant sa réflexion sur l'ensemble du territoire (et en parvenant à s'intégrer dans toutes les politiques de la ville) de la Région, dans tous les quartiers, avec une vision politique.

C'est ici que doit être posée la question de la pérennité d'une telle approche : l'administration de l'environnement peut gagner voix au chapitre économique parce qu'elle est relayée par un ministre et un accord de gouvernement volontaires, mais cette administration peut aussi tout perdre dès la législature suivante parce que l'on revient aux bonnes vieilles habitudes de l'environnement en tant que problème externe aux réalités économiques et sociales...

Ce plan stratégique permet d'appliquer deux autres principes :

- **Elaborer des conseils stratégiques pour le développement d'activités innovantes, c'est le 7^e principe.**
- **Assurer la souveraineté du projet politique sur le pouvoir économique, c'est le 8^e principe.** C'est aux pouvoirs publics de décider de la stratégie en matière de reconversion économique et sociétale et d'établir un plan global dans lesquels s'inscrivent les acteurs économiques. Et non l'inverse.

Enfin deux derniers principes essentiels pour une bonne gestion publique :

- **Les pouvoirs publics doivent montrer l'exemple. C'est le 9^e principe.** Il s'agit donc d'imposer des clauses environnementales, sociales et éthiques dans les marchés publics.

- Enfin, une fois que les barrières sont tombées et que les outils d'accompagnement sont bien utilisés, **il faut règlementer et établir des normes environnementales, sociales et éthiques, non plus uniquement pour les pouvoirs publics, mais pour l'ensemble de la société. C'est le 10^e principe.**

L'idée n'est pas de couler ces principes dans le béton. Mais de constater qu'en partant de nos fondamentaux que sont le pilier environnemental et la démocratie participative et de notre vision transversale et cohérente, le Cabinet Huytebroeck a pu arriver à des résultats probants et dépasser les contraintes d'un rapport de force moyen et d'un état d'esprit au départ peu ouvert à nos convictions.

Vu l'air du temps, on peut espérer sans trop de crainte démultiplier la force et l'impact de nos actions politiques à venir. Mais, ceci dit, si l'air du temps, nous rattrape, n'oublions pas de reprendre de l'élan pour continuer de voir plus loin et porter des propositions qui continuent d'avoir deux longueurs d'avance.

Intervention dans le cadre du Congrès : Réussir la transition écologique de l'économie. 3 mai 2009 Charleroi

-
- 1 Grégoire Clerfayt, Sylviane Friedlingstein et Joël Solé du Cabinet Huytebroeck et Kurt Custers de Bruxelles Environnement.
 -
 - 2 C'est un des enjeux de la prochaine législature : mettre en place un véritable C3E, à lier avec un nouveau PRD (Plan Régional de Développement). En effet, le PRD se base sur un diagnostic datant du milieu des années 80, qui n'est donc plus du tout valable.
 -
 - 3 Ce centre permet de soutenir les petites entreprises. Néanmoins, il faudra, sous la prochaine législature, travailler à une meilleure coordination de tous les corps de métiers sur les chantiers. En effet, en matière d'éco-construction et de performance énergétique des bâtiments, une meilleure coordination, une meilleure formation de chaque corps de métier, un meilleur relais de l'information entre eux augmentera la qualité des travaux. Il faut donc bien former et fédérer les TPE.
 -
 - 4 Ils ont visité les quartiers de Vauban et Riesenfeld et notamment des bâtiments passifs. Ce voyage, organisé en 2007 a contribué au déclin pour ces acteurs économiques. Dans la foulée, l'entreprise Blaton a construit son nouveau siège en passif, ... C'est également à cette époque qu'est lancée la prime pour les constructions passives.
 -
 - 5 Grâce à la Performance Énergétique des Bâtiments (PEB) et aux primes, on peut évaluer à 3500 le nombre d'emplois temps plein qui seront créés entre 2005 et 2012.
 -
 - 6 200.000m2 de bâtiments exemplaires bientôt construits, après deux appels annuels, déjà, ce qui placera – dès qu'ils seront construits - Bruxelles dans le top 5 mondial des villes ayant les plus de bâtiments passifs. Et si cette politique perdure durant une 2e législature, Bruxelles pourrait même viser le top... 1.
 -
 - 7 Ainsi, en Région wallonne, ont été mis sur pied des facilitateurs éolien, photovoltaïque, solaire thermique, etc.
 -
 - 8 Il s'agit aussi de former des responsables énergie : a) pour les grands gestionnaires de bâtiments en insistant d'abord sur la question de l'efficacité énergétique ; b) pour le petit patrimoine notamment dans les Contrats de quartier.
 -
 - 9 L'Europe a défini les Régions comme le niveau approprié pour améliorer les performances énergétiques et environnementales. Un autre projet qui a été financé dans ce cadre par le Cabinet Huytebroeck est l'incubateur pour des entreprises travaillant dans l'environnement.
 -
 - 10 La première étape de ce plan (l'identification de sous-filières, les enjeux, opportunités, faiblesses et contraintes pour le développement pour chacune d'entre elles) qui soumettra des propositions stratégiques concrètes pour le développement de ces filières se terminera fin 2009. La deuxième partie du Plan, qui doit appliquer les conseils stratégiques, se déroulera sous la prochaine législature, si la prochaine majorité avalise le plan...
 -
 - 11 Un exemple : en matière d'affichage des performances automobiles sur le plan environnemental, le secteur et le monde politique considèrent désormais les émissions de CO2 comme l'indicateur nécessaire et suffisant. Seul un ministre de l'Environnement est en mesure de promouvoir et d'éventuellement imposer l'usage d'un indicateur transversal et plus complet tel que l'écoscoring, parce qu'il est au centre de tous les enjeux environnementaux (climat, mais aussi qualité de l'air, bruit, environnement-santé, ...).

DOSSIER 3

APRÈS LE PÉTROLE (2)

LE TRANSPORT ET LA LOCALISATION DES ENTREPRISES DANS L'APRÈS-PÉTROLE

→MICHEL WAUTELET

Université de Mons-Hainaut et ASPO-Belgique.

michel.wautelet@umh.ac.be

La crise pétrolière de 2007-2008 a révélé au public et aux décideurs ce que nombre de spécialistes dénoncent depuis plusieurs années : notre addiction au pétrole nous fragilise et la fin du pétrole (et du gaz naturel) bon marché va entraîner des modifications importantes de notre mode de vie et du fonctionnement de notre société. Afin de mieux appréhender les impacts du « pic du pétrole » sur la localisation des entreprises, il faut d'abord rappeler ce que l'on entend par « pic du pétrole », ainsi que les incertitudes sur sa date effective. Ensuite, il convient de cerner la place qu'occupe le pétrole dans notre société et de voir les alternatives au pétrole dans le domaine des transports et ce qu'elles impliquent, notamment en termes de localisation des entreprises et des stocks.

Le pic du pétrole

Le développement de notre société repose notamment sur l'existence d'un pétrole **abondant et bon marché**. Or, de nombreux indices montrent que la production de pétrole est proche de son maximum et va bientôt entrer en déclin. Pour comprendre le pro-

blème, il convient d'examiner deux concepts majeurs : les réserves et la vitesse d'extraction du pétrole¹.

Les réserves de pétrole

Quand un champ de pétrole est découvert, les géologues estiment ses réserves en donnant une fourchette de trois valeurs :

- le minimum, appelé réserves prouvées (= 1P) qui correspondent à la quantité de pétrole récupérable avec une probabilité d'au moins 90 % ;
- la valeur espérée, ou réserves prouvées + probables (= 2P), qui correspondent au pétrole que la compagnie espère récupérer et sur base de laquelle est décidée l'exploitation du gisement ; ces réserves ont une probabilité d'au moins 50 % ;
- la valeur maximale, ou réserves prouvées + probables + possibles (= 3P), ayant une probabilité d'au moins 10 %.

De nombreux malentendus concernant les réserves de pétrole proviennent de la confusion entre ces trois valeurs, de nombreux spécialistes ne précisant pas toujours celle qu'ils utilisent.

Dans le public, les réserves sont estimées en années. Si les réserves actuelles (R) sont consommées au taux de production actuel (P), ces réserves seraient épuisées en $T = R/P$ années. T mesure les réserves. Aujourd'hui, elles sont estimées à environ 40 années. Si elles permettent de rassurer le public et les décideurs sur l'absence d'urgence à prendre des décisions, ces réserves masquent cependant la réalité de la vitesse à laquelle les réserves s'épuisent.

Découvertes et production du pétrole

Le diagramme suivant reprend une estimation des découvertes et de la production (et donc de la consommation) mondiale de pétrole (Source : Aspo). On y remarque que les découvertes ont culminé dans

les années 1960, pour ensuite décliner. Par contre, la production n'a cessé de croître. A partir des années 1980, la production dépasse les découvertes de nouveaux gisements. En 2008, pour chaque baril² découvert, ce sont deux à trois barils qui sont consommés. Le réservoir se vide.

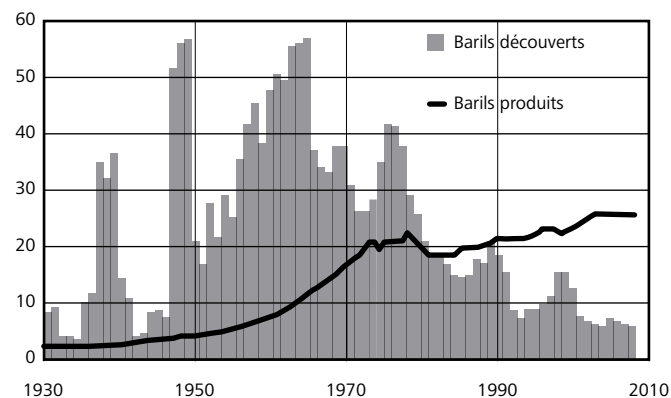


Figure 1. Comparaison des découvertes de pétrole et de la consommation (en Gb/an).

Le pic du pétrole

Si les réserves de pétrole sont un paramètre essentiel pour appréhender notre futur énergétique, un autre concerne la vitesse d'extraction du pétrole. Pour des raisons physiques, la production de pétrole d'un nouveau gisement est élevée lors des premiers forages, puis elle diminue ensuite progressivement (bien que la baisse de pression soit compensée par injection d'eau ou de gaz) jusque zéro sur une période qui peut s'étaler sur plusieurs dizaines d'années.

La production pétrolière d'un gisement ou d'un pays passe donc par un maximum avant de décliner ; ce maximum est appelé **pic du pétrole**. Ce schéma est également valable pour la planète. Or, du point de vue de l'économie, le moment où il n'y aura plus de pétrole

importe peu. Ce qui compte, c'est le moment où il y en aura moins, car, passé le pic du pétrole, un déséquilibre croissant apparaîtra entre une demande qui augmente et une production qui diminue chaque année. C'est sans doute ce à quoi nous assistons depuis la mi-2007.

Le pic du pétrole se produit lorsque les réserves extractibles sont environ à moitié vides. Cette notion est extrêmement importante, car elle signifie qu'il restera encore énormément de pétrole lorsque la production mondiale commencera son déclin.

Comme le pic du pétrole est atteint lorsque les réserves sont environ à moitié vides, estimer sa date nécessite de connaître à la fois les réserves qui ont déjà été consommées et celles qui restent à consommer (les pétroles extra-lourds dont on n'a pas parlé, sont abondants, mais ils n'influencent que peu la date du pic ; ils ne font qu'atténuer le déclin). Les différents chiffres des réserves et les différentes méthodologies expliquent en partie les grandes divergences concernant la date du pic pétrolier : IEA : au-delà de 2030 ; Total : 2020 ; Association for the Study of Peak Oil and Gas (ASPO) ~2010 ; IFP : 2006-2028. Des facteurs géopolitiques (guerres, nationalisations...), économiques, climatiques... influencent la date du pic. Ces facteurs sont difficiles à intégrer dans des prévisions à long terme. Quoi qu'il en soit, nous allons irrémédiablement vers la fin du pétrole abondant et « bon marché ».

Les pays exportateurs de pétrole (OPEP, Russie, et Mexique) consomment désormais autant de pétrole que l'Europe, et leur consommation s'est envolée (+ 3% par an entre 2001 et 2006), stimulée par une économie en pleine croissance grâce aux pétrodollars. Comme ces pays sont désormais incapables (ou ne désirent pas) augmenter de manière substantielle leur production, la hausse de leur consommation se fait au détriment de leurs exportations. Cela va conduire à un déclin rapide de leurs exportations (7% en moins entre 2006-2010). C'est une des raisons de l'augmentation rapide du prix du pétrole.

Parallèlement au déclin des exportations mondiales, le nombre de pays importateurs augmente, les pays en déclin basculant de la catégorie des exportateurs vers celle des importateurs. Il apparaît donc de plus en plus clairement que les grands consommateurs de pétrole, dont l'Europe, verront bientôt leur approvisionnement diminuer.

En résumé, il devient clair que la fin du pétrole abondant et bon marché approche et que, d'ici 2050, la quantité de pétrole « économiquement disponible » va décroître de manière très importante. Examinons à présent le rôle du pétrole dans notre société occidentale développée.

Le pétrole dans notre société occidentale développée

Comme on s'en aperçoit sur la figure 2, les utilisations du pétrole sont nombreuses : transports, énergie, pétrochimie, plastiques, engrais, etc. Au niveau mondial, environ 50% du pétrole est utilisé dans les transports. Et les transports reposent à 98% sur le pétrole. C'est dire l'importance actuelle du lien pétrole – transports. Il faut aussi ne pas oublier que le pétrole joue un rôle essentiel dans la construction des routes (bitume) et des ouvrages d'art (béton des ponts et tunnels, etc.).

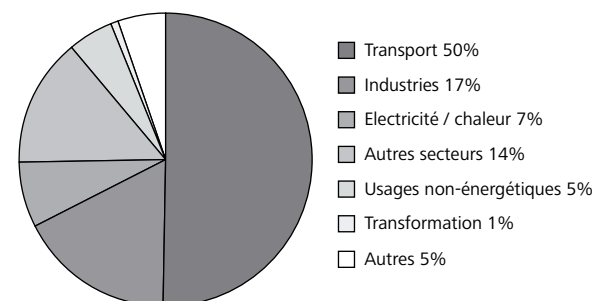


Figure 2. Usages du pétrole en 2005

Les alternatives au pétrole dans les transports

Les principales alternatives au pétrole dans le domaine des transports sont les agrocarburants, l'électricité et l'hydrogène. Ici, nous ne considérons pas le cas du « charbon liquéfié » qui, s'il est une alternative techniquement réalisable, se révèle être un fort émetteur de CO₂ (donc irréaliste au vu des implications sur les changements climatiques).

Les agrocarburants

Remplacer l'essence de nos voitures par des agrocarburants semble a priori intéressant : peu de changements d'habitudes, moins de gaz à effet de serre (les gaz émis sont ceux provenant de l'atmosphère via la synthèse chlorophyllienne). Mais les agrocarburants soulèvent plusieurs questions :

- les surfaces cultivées sont importantes : pour les agrocarburants de première génération (obtenus à partir de produits de l'agriculture comme le maïs, le blé, les betteraves, la canne à sucre, le soja, le colza, les céréales...) par des techniques conventionnelles, il faudrait utiliser des aires agricoles importantes ; pour remplacer 10% du carburant consommé dans les transports par des agrocarburants, il faudrait y consacrer 9% de la surface agricole mondiale ; dans le cas de l'Europe des 15, cela monterait à 72% ;
- les agrocarburants de première génération entrent en compétition avec la nourriture ;
- ils serviraient principalement aux véhicules agricoles ;
- en tenant compte de toute la chaîne de production (engrais, culture, transports, eau, transformation, etc.), le rendement énergétique des agrocarburants donne lieu à des estimations variées et contradictoires ;
- les biocarburants de deuxième génération (produits à partir des résidus de forêts et de l'agriculture - bois, paille -, des déchets, ainsi que de plantes n'entrant pas en compétition avec la nourriture) ne sont encore qu'au stade de la recherche ;

- il en est de même des biocarburants de troisième génération (dont les micro-algues chères au secteur de l'aviation) ;
- même optimisées pour offrir un rendement énergétique par hectare supérieur à celui du colza utilisé pour le biodiesel de première génération, ces plantes n'évacuent pas complètement la question des bilans d'émission de gaz à effet de serre pour lesquels il devient indispensable que les différents acteurs s'accordent sur une méthodologie de calcul acceptable par tous³.

En résumé, les agrocarburants ne représentent pas une solution à court et moyen terme pour le secteur des transports. Tout au plus représenteront-ils un appoint au pétrole actuel (au plus 10% au niveau mondial).

Les véhicules électriques

Les véhicules électriques sont présentés comme devant d'abord aider à résoudre les nuisances et la pollution engendrées par nos véhicules, surtout en ville. Mais ce n'est pas la seule motivation. Les principaux avantages sont environnementaux. Les véhicules électriques ne polluent pas l'air des villes (la pollution est au niveau de la production d'électricité) et ne sont pas bruyants. Ces véhicules soulèvent cependant diverses questions :

- l'autonomie et la vitesse des voitures électriques sont limitées, au vu des capacités des batteries actuelles ;
- les temps de charge seront importants (plusieurs heures) ;
- les voitures électriques seront probablement des voitures de ville (ou pour courtes distances) ; ce qui peut se révéler important, vu les habitudes des consommateurs qui, en majorité, effectuent des trajets courts ;
- la quantité d'énergie électrique pour les voitures électriques nécessitera de nombreuses centrales électriques supplémentaires (environ l'équivalent de 2 réacteurs nucléaires pour la Belgique en remplacement du pétrole pour le parc automobile actuel) ;

- vu le poids des batteries, ainsi que l'autonomie, il n'est aucune-
ment question de voir des camions (notamment les transports
internationaux) électriques ;
- il semble que, aujourd'hui, la durée de vie des batteries soit insuf-
fisante pour un usage intensif requis dans les transports ;
- le coût des matières premières nécessaires à la fabrication des
batteries est un paramètre non connu aujourd'hui.

Les voitures hybrides électricité/essence (ou diesel)

En attendant les voitures électriques, on voit apparaître sur le marché des voitures dites hybrides. Il s'agit de voitures avec deux types de moteurs, électrique et classique. En ville, le moteur électrique fonctionne alors qu'à plus haute vitesse, le moteur classique fonctionne. Ce type de voiture ne nécessite pas de recharge des batteries car celles-ci sont chargées lors des freinages ou descentes, notamment. Le résultat est une baisse appréciable de la consommation en essence ou diesel : 4,2 l/100 km. L'avantage de telles voitures est, pour le constructeur, de mettre au point le véhicule électrique et, pour le conducteur, l'apprentissage d'une conduite adéquate. Notons cependant que, lorsqu'il n'y aura plus de pétrole, une telle voiture ne sera d'aucune utilité. Il s'agit donc d'une voiture intermédiaire entre le « tout pétrole » et le « sans pétrole ».

Le véhicule à hydrogène

Une autre catégorie est constituée des véhicules à hydrogène, alimentés par des piles à combustible (PAC). La voiture à hydrogène est constituée d'un moteur électrique, d'une PAC et d'un réservoir d'hydrogène. Si l'hydrogène est considéré par certains comme le vecteur énergétique propre de l'avenir, les défis à relever sont énormes :

- aujourd'hui, le matériau central de la PAC est le catalyseur, en platine (un matériau cher) et une PAC pour une petite voiture coûte environ 20.000 Euros ; des recherches ont lieu pour tenter de remplacer ce platine par des matériaux moins onéreux ;
- aujourd'hui, la production d'hydrogène est assurée par ses principaux utilisateurs : raffineries pétrolières et usines d'engrais ; elle s'appuie sur divers procédés de décomposition d'hydrocarbures qui, en outre, sont émetteurs de CO₂ et d'autres gaz à effet de serre ; il est donc impératif de passer à d'autres méthodes de synthèse de l'hydrogène ;
- la méthode alternative est l'électrolyse de l'eau mais, pour remplacer le parc automobile actuel par des véhicules à l'hydrogène, il faudrait construire l'équivalent de trois réacteurs nucléaires, pour la Belgique ;
- une alternative, financée par la Communauté européenne (projet HydroSOL), est de produire l'hydrogène à partir du rayonnement solaire, dans des centrales thermiques à très haute température ;
- le stockage de l'hydrogène dans les réservoirs des véhicules est un autre défi à relever ; une solution serait la liquéfaction de l'hydrogène (à - 253°C), d'où des réservoirs cryogéniques, et une baisse de rendement par la liquéfaction (d'où un nombre plus important de centrales électriques) ; dans ces conditions, il faudrait un réservoir de plus de 28 litres pour une autonomie de 100 km.
- le stockage sous pression ou sur matériaux solides sont aussi à l'étude dans les laboratoires ;
- la distribution de l'hydrogène est un autre problème non résolu.

L'hydrogène pourrait commencer à remplacer les hydrocarbures dans le transport et d'autres applications, à partir de 2020. A cette date, l'Europe espère couvrir 5% de ses besoins en énergie pour les transports par l'hydrogène. Mais, en conclusion, aujourd'hui, les problèmes à résoudre sont tellement importants, que nul ne peut assurer que l'on y arrivera un jour.

Conclusions sur les alternatives au pétrole

Au vu de ce qui précède, il apparaît qu'à court et moyen terme (avant 2025), il n'y a aucune alternative crédible au pétrole dans le domaine des transports de marchandises. Les agrocarburants sont insuffisants et en concurrence avec la nourriture. Les véhicules électriques sont trop peu performants et gourmands en électricité. L'hydrogène va demander des efforts de recherche et de développement, ainsi que des efforts financiers et de construction importants, qui demanderont plusieurs décennies.

Il reste à espérer qu'une nouvelle crise pétrolière, avec hausse significative des prix et/ou diminution drastique de l'approvisionnement, n'aura pas lieu avant 2025.

Impacts du pic du pétrole sur les transports

Etant donné ce qui a été dit précédemment, il est évident que le pic du pétrole ne manquera pas d'avoir des conséquences sur les transports, à moyen et long terme. En particulier, si on peut imaginer des voitures particulières ou des camions légers électriques, il n'y a aujourd'hui aucune alternative au pétrole dans le domaine des camions, notamment internationaux, à moyen terme (2025-2030). Le futur de ces transports va donc dépendre du contexte pétrolier, géostratégique. Il en est de même de l'aviation commerciale, pour laquelle ni les agrocarburants, ni l'hydrogène, ni surtout l'électricité, ne sont des alternatives crédibles, même à très long terme.

A long terme (2050), si les choses apparaissent moins claires, les alternatives ne sont pas beaucoup plus rassurantes, même si certains, comme le Bureau du Plan, dans un rapport de début 2008⁴ parient sur le développement de l'hydrogène dans le transport de fret, par route. Selon ce rapport, en 2050, pour le transport de fret,

90% des véhicules circuleront avec des PAC ; 10% seront alimentés par des agrocarburants. L'hydrogène serait fourni par les éoliennes de la Mer du Nord, ce qui éviterait les problèmes liés à leur liaison au réseau électrique. Il s'agit là, à mes yeux, d'un pari risqué. Rien n'est en vue pour l'aviation.

Il semble donc que l'on s'oriente vers des transports différents selon la distance parcourue⁵. Nous ne considérons ici que le court et moyen terme, avant la généralisation (hypothétique) de l'hydrogène.

Transports intercontinentaux

Pour ceux-là, on s'oriente vers la fin du transport de fret par avions. Restera le transport maritime. Les secteurs concernés sont principalement ceux qui, aujourd'hui, réclament des transports rapides (fruits et légumes, denrées comestibles et périssables, petits volumes). Le transport de courrier et de petits paquets semble aussi condamné à moyen terme (au plus tard). Par contre, les transports plus volumineux, lents, qui sont faits par bateaux continueront (minerais, céréales, voitures, informatique, etc.).

Transports intracontinentaux

La fin du transport routier international (alimenté par le pétrole) et de l'aviation marque aussi le redéploiement du rail et du transport fluvial. Cela concerne la diminution des transports de denrées périssables (qui circulent entre pays par la route) mais aussi l'approvisionnement international des usines et des commerces en « flux tendu ».

Le rail (et surtout le transport fluvial) étant plus lents que la route, ils concerneront des matériaux denses ou via containers. Bien entendu, il ne s'agit pas non plus de livraisons de porte à porte. Pour cela, il faudrait un réseau ferré aussi dense que le réseau routier ! Même s'il est exclu, pour diverses raisons, d'arriver à un tel réseau,

des infrastructures coûteuses et lourdes devront être construites. Si on désire développer le transport par rail, on ne pourra pas se satisfaire du réseau ferré actuel. Il faudra construire de nouvelles lignes, en élargir d'autres, acquérir de nouveaux trains et wagons, etc. Les réseaux locaux, régionaux, nationaux et internationaux devront être reconnectés et, si possible, standardisés. L'actuelle disparité entre, notamment, les systèmes d'alimentation électrique des trains de nos pays européens disparaîtra peut-être. À part les chemins de fer eux-mêmes, ce sera toute l'infrastructure d'approvisionnement, de relais avec la route, qu'il faudra repenser conjointement. Les industries auront sans doute intérêt à se connecter à une voie ferrée et à se regrouper près de nœuds ferroviaires. Notons aussi que le redéploiement du rail aura des répercussions positives sur l'emploi, notamment de personnel non qualifié. Il en faudra pour construire et entretenir le réseau ferré.

Quant au transport fluvial, il se verrait utilisé pour les marchandises lourdes, encombrantes, avec des délais plus longs que le rail. Le transport fluvial va évidemment requérir le creusement de canaux plus nombreux et plus profonds, des écluses adéquates... Il faudra aussi mieux les entretenir. Cela ne se fera pas en un jour, ni gratuitement. La transition vers ce nouveau mode de fonctionnement de l'économie demandera un financement adéquat, au moins aussi important que celui qui nous a conduits de la situation de 1835 à celle de 1960; et ce, dans un délai plus court. De grands travaux seront nécessaires pour y arriver et il faudra trouver des moyens originaux de financement, d'investissement.

Transports régionaux

Pour les moyennes distances (de quelques dizaines à une centaine de kilomètres), le recours au rail (pour les transports lourds), voire aux camions électriques (pour les marchandises légères) sont concevables. Comme pour le transport international par rail, il faudra construire

de nouvelles lignes de chemin de fer, en élargir d'autres, réaffecter les petites lignes construites au début du XX^e siècle et désaffectées depuis, acquérir de nouveaux trains et wagons... Les réseaux locaux, régionaux, nationaux et internationaux devront être reconnectés. Ce qui demandera du temps, de l'argent et de la main d'œuvre.

Transports locaux

C'est vraisemblablement au niveau local que les changements seront les moins dramatiques. Car c'est là que les livraisons à domicile par camions pour courtes distances, entre producteur et consommateur local ou gare de distributions auront lieu. Les consommateurs ayant probablement moins recours à la voiture individuelle, le retour aux petits commerces sera peut-être possible, voire nécessaire. Pour le transport local, le recours à de petits véhicules électriques, voire aux agrocarburants, sera nécessaire. Avec, peut-être, un retour partiel au transport animal.

Questions non résolues (parmi beaucoup d'autres)

Quelques questions parmi d'autres :

- quelle part du volume du transport routier pourra être dévolue aux autres moyens ?
- quels seront les secteurs économiques les plus directement touchés ?

Actuellement, le volume de marchandises transportées par camions est extrêmement important. Déterminer la partie transportable autrement n'est pas chose aisée. Cela dépend de nombreux facteurs :

- localisation géographique du fournisseur et du client (infrastructure locale, proximité d'installations intermodales, etc.) ;
- vitesse requise du transport ;
- habitudes des consommateurs (et des entreprises) ;
- nature de la marchandise ;
- volume des marchandises ;

- proximité d'une marchandise (fruits et légumes, carrière...) ;
- etc.

Le secteur des transports de marchandises sera donc vraisemblablement un des secteurs les plus touchés par l'épuisement des ressources pétrolières. Avec toutes les conséquences que cela implique sur les nombreuses activités qui en découlent, depuis la mobilité jusqu'au commerce et aux industries.

Transports de marchandises	Aujourd'hui	2030
Locaux	camions	??
Régionaux	camions	rail
Continentaux	camions, rail, fleuves	rail, fleuves
Intercontinentaux	maritime, avions	maritime

Quelle quantité de transports pour le futur ?

Les différents scénarios présentés dans les analyses sur le transport vont généralement dans le sens d'une augmentation du trafic. Dans un rapport de la Région wallonne⁶, le nombre de tonnes transportées était :

- en 1980, de 46% pour le rail et les bateaux ; de 54% pour la route ;
- en 1990, de 35% pour le rail et les bateaux ; de 65% pour la route ;
- en 1998, de 29% pour le rail et les bateaux ; de 71% pour la route.

A politique inchangée, le flux de marchandises passerait de 740 Mt en 2000, à 1160 Mt en 2020. Dans le rapport du Bureau du Plan sur le développement durable⁷, deux scénarios sont envisagés. Dans le schéma appelé PYRAMIDE, de 2005 à 2050, le trafic de passagers (mesuré en passager.km) augmente de 50%, et celui de marchandises (mesuré en tonnes.km) augmente de 25%. La part modale des transports de marchandises (rail et bateaux) passe à 40%. Le trafic par camions décroît de 19%. Dans le schéma appelé MOSAÏQUE, de 2005 à 2050, le trafic de passagers (mesuré en passager.km) et

celui de marchandises (mesuré en tonnes.km) ne varient pas. La part modale des transports de marchandises (rail et bateaux) passe à 50%. Le trafic par camions décroît de 38%. D'autres études existent.

À part l'étude du Bureau du Plan, qui parie sur la mise au point de véhicules à hydrogène à l'horizon 2050, toutes les études semblent envisager (au moins implicitement) que le pétrole restera disponible. Il convient aussi de noter que les différentes études considèrent que la route restera le moyen majoritaire de transport de marchandises. De plus, elles ne tiennent pas toujours compte des effets indirects et quotidiens que cela engendrera. Or il faudra bien, un jour, tenir compte de l'interdépendance des questions et des solutions.

Il nous semble raisonnable d'estimer, d'après ce qui a été dit précédemment, que tous ces scénarios sont optimistes, en ce sens qu'ils ne prennent pas en compte la diminution attendue de l'approvisionnement et l'augmentation prévisible du prix du pétrole (et de l'énergie en général).

Prévoir des scénarios de fin du pétrole sont donc, à notre avis, nécessaires, ne serait-ce que pour en appréhender les conséquences diverses. Plusieurs scénarios sont à envisager selon la date à laquelle cela se produira. On pourrait envisager trois scénarios :

- le scénario pessimiste, dans lequel une crise pétrolière majeure (plus grave que celle de 2008) avec pénurie en pétrole et/ou pétrole trop cher aura lieu avant 2015 ;
- le scénario moyen, dans lequel la transition sera progressive, avec une baisse des approvisionnements à partir de 2010 et un pétrole trop cher à partir de 2030 ;
- le scénario optimiste, dans lequel la transition sera très douce, avec une fin du pétrole vers 2050.

Ces scénarios, très complexes, demanderaient la contribution de nombreux spécialistes de tous secteurs (non seulement économistes, mais aussi techniciens), de différentes opinions (des optimistes aux pessimistes).

Impacts du pic du pétrole sur la localisation des entreprises et des stocks

La localisation des entreprises et des stocks dépendra des modes de transports, mais aussi de quantités de paramètres indirects comme l'épuisement des ressources pétrolières et le renchérissement du prix de l'énergie. Les questions sont tellement nombreuses et interdépendantes qu'il faudra, d'abord, faire un relevé des divers problèmes, dont :

- Certains secteurs d'activités vont devoir être relocalisés. Lesquels ?
- Certains secteurs ne sont pas « relocalisables ». Lesquels ?
- Modifier la localisation des entreprises et des stocks va de pair avec une modification des voies de transports :
 - voies de chemin de fer à dédoubler, à redéployer, à construire ;
 - voies d'eau à améliorer ;
 - routes à réévaluer (lesquelles conserver, voire désaffecter, que faire des autoroutes actuelles lorsque le transport par camions diminuera ?) ;
 - quels rôles pour les transports de personnes.
- Les grandes surfaces commerciales et de loisirs (cinémas) situées loin des centre-ville ont-elles encore un sens dans l'après-pétrole ?
- Même le recours à la voiture électrique (au lieu des voitures à essence et diesel actuelles) a-t-il un sens, lorsque l'on tient compte de leur autonomie limitée, et du fait que leur généralisation demandera la construction de nouvelles installations de production de l'électricité ?
- Quels aménagements du territoire ?
- Les cas des villes et villages sont différents. Comment en tenir compte ?

- Quels investissements ces modifications vont-elles demander ? Sur quelle période de temps ?
- Si on veut éviter nombre de travaux inutiles, il est temps de se pencher sur ces questions et leurs solutions.

Sans répondre à ces questions majeures, il devient déjà évident qu'il faut aller vers :

- une intermodalité accrue, tenant compte de la diminution drastique (voire quasi-totale) des transports routiers et aériens ;
- une localisation des entreprises :
 - proche des lieux de production (nourriture) et de distribution ;
 - proche des voies de chemin de fer ;
 - internationales ;
 - régionales ;
 - locales ;
 - proche des voies d'eau ;
- donc, ne plus mettre en avant le rôle des transports routiers ;
- mais ne pas négliger la transition (nous vivons aujourd'hui, dans la société actuelle) ;
- une localisation des entreprises tenant aussi en compte :
 - du déplacement des travailleurs, avec les modes de déplacement adéquats les plus « durables » (transports en commun, vélo) ;
 - du déplacement des clients, dont la pyramide des âges change et continuera de changer.

Enfin, nous ne devons pas négliger le rôle que les crises à répétition actuelles (énergie, pétrole, matières premières, nourriture, finances) et futures (économique) auront sur les moyens pouvant être utilisés. Il nous semble que des scénarios à budget « idéal », « pragmatique » et « catastrophique » devraient être étudiés.

Journée sur « Le pic du pétrole et ses conséquences pour la Wallonie », Namur, 20 février 2009.

-
- 1 Pour des informations plus détaillées, voir : a) P. Brocorens et M. Wautelet, Pétrole : à quand le déclin ?, Athena, 238 (fév 2008), 283-286 ; b) www.aspo.be
 -
 - 2 1 baril = 159 litres
 -
 - 3 F. Rebufat, in : Research.eu, Numéro spécial sur "S'extraire du pétrole" (avril 2008), p. 22
 -
 - 4 Accélérer la transition vers un développement durable. Rapport fédéral sur le développement durable 2007. task force développement durable (Décembre 2007).
 -
 - 5 M. Wautelet, Vivement 2050 ! Comment nous vivrons (peut-être) demain, L'Harmattan, Paris, décembre 2007.
 -
 - 6 Vers une Mobilité Durable en Wallonie. Lignes de force pour l'élaboration d'un Plan de Mobilité en Région wallonne (à l'horizon 2010).
 -
 - 7 Ibid 4.

PIC DU PÉTROLE: IMPASSE DES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

→MICHEL DACHELET

Chercheur-associé à Etopia.
Ingénieur architecte urbaniste.

La proximité du pic de pétrole et la lutte contre le changement climatique nous imposent de repenser l'aménagement du territoire et singulièrement de revenir sur les bouleversements que l'automobile est parvenue à imposer en quelques décennies dans les relations entre les espaces ruraux et urbains. A partir d'une compréhension de l'histoire de nos paysages, il s'agit de déterminer les actions à mettre en œuvre pour arrêter l'étalement urbain et densifier l'habitat. La ville sans pétrole sera une ville des transports en commun et des déplacements doux. Quant aux zones rurales, il s'agira d'y ramener des services de proximité afin d'y réduire les besoins en déplacements.

Pensées démobilisatrices

Le pic du pétrole désigne le sommet de la courbe de la production pétrolière d'un puits ou d'un champ pétrolier; par extension le «pic pétrolier mondial» désigne le moment où la production mondiale de pétrole commencera à décliner du fait de l'épuisement des réserves de pétrole exploitables.

Apocalypse et comportements vertueux

Si l'on veut convaincre le public de la nécessité de modifier sa manière d'habiter et de se déplacer pour prévenir les effets du pic du pétrole, il convient de considérer avec prudence aussi bien les arguments apocalyptiques que les comportements vertueux.

Certaines personnes sont tentées d'éveiller la crainte de l'avenir chez leurs interlocuteurs dans le but de les exhorter, voire de les contraindre, à changer de mode de vie. Or si ce sentiment surgit presque spontanément devant l'imminence d'une catastrophe, il est, en revanche, difficile à susciter lorsque, comme c'est le cas aujourd'hui pour le pic du pétrole, la menace paraît imprécise ou éloignée dans le temps. Pour inciter le citoyen à changer de comportement, il convient de mobiliser sa raison plutôt que ses émotions.

Quant aux comportements vertueux, ils ne constituent souvent qu'une variante de la sauvegarde d'intérêts personnels. Par exemple, il serait pour le moins hâtif de déclarer que l'habitant du centre de la ville est plus vertueux qu'une personne résidant en périphérie parce qu'il consomme moins d'énergie pour ses déplacements. D'autres facteurs entrent en ligne de compte. Ce point de vue est vrai si l'on ne tient compte que des déplacements locaux de semaine ; il ne l'est plus dès lors que l'on considère les déplacements globaux, c'est à dire intégrant les déplacements sur longue distance. Il a été montré que les résidents de l'*intramuros* de Paris parcourent les plus grandes distances dans l'année (notamment en raison du tourisme aérien) alors qu'ils font les déplacements les plus économiques au quotidien. (Massot, Orfeuill 2007)

Les problèmes liés au réchauffement climatique ou à l'anticipation du pic pétrolier sont systémiques, ils intègrent des composantes d'ordre social, économique, politique, culturel et technologique. Les solutions de changement proposées doivent par conséquent être également systémiques, donc complexes, plutôt qu'individuelles et ponctuelles.

Théorie des jeux

La théorie des jeux étudie les comportements d'individus confrontés à des situations d'antagonisme et cherche à mettre en évidence des stratégies optimales pour les surmonter. Parmi les comportements susceptibles d'être adoptés par les individus pour protéger l'environnement, on constate que les améliorations techniques dans le bâtiment ou dans les véhicules, le tri sélectif des déchets, la protection des espaces naturels de qualité..., conformément à des politiques adoptées depuis longtemps par les pouvoirs publics, sont appliquées avec facilité alors que celles qui consistent à réduire les déplacements, en freinant l'usage de la voiture, en densifiant l'habitat ou en stimulant le retour en ville, ne le sont aucunement. La différence fondamentale réside dans le fait que dans le premier cas, l'optimum des gains pour la société correspond à un optimum des gains pour l'individu : une voiture qui consomme moins, un appareil de chauffage performant et une maison isolée permettent de réduire le budget qui est affecté à ces dépenses ; les espaces préservés au titre de conservation de la nature améliorent directement la qualité du cadre de vie... Dans le second cas, l'optimum pour la société n'est pas l'optimum pour l'individu. Celui-ci est donc confronté à un dilemme dont, par définition, aucune des propositions n'est totalement satisfaisante : soit il maintient ses comportements et la planète et donc la société et lui-même, en pâtissent ; soit il les modifie et préserve les chances d'avenir de chacun. Mais après réflexion approfondie, il saisit que s'il modifie ses comportements, réduisant ainsi son confort personnel, et que les autres ne le font pas, il perdra tout : le confort dans l'immédiat et les perspectives de survie à terme. Ce raisonnement pousse la personne confrontée au dilemme à choisir son propre intérêt malgré les conséquences négatives. C'est le dilemme dit « du prisonnier ». Selon John NASH, la stratégie optimale d'un tel jeu à plusieurs joueurs atteint un équilibre lorsque chacun des protagonistes ne cherche plus à changer de stratégie mais elle ne correspond pas à la situation individuelle optimale de chaque joueur. La meilleure stratégie pour résoudre ce dilemme exige la coopération

et la définition de lignes de conduite. La coopération demande une formulation du dilemme, une clarification des enjeux, une définition des meilleures solutions tandis que la détermination de règles de conduite doit être assortie de sanctions pour les contrevenants. On peut dire que les pouvoirs publics de Wallonie n'ont pas vraiment pris cette voie dans la gestion de l'aménagement du territoire: les enjeux fondamentaux sont masqués aux yeux du public, les efforts de planification se sont effrités pour presque disparaître, les politiques menées tablent sur la sollicitation des comportements vertueux plutôt que sur l'établissement de règles.

Pensée magique

Modifier le rapport ville/campagne qui prévaut actuellement semble être pour beaucoup de gens une démarche difficile à imaginer. Dès que ce sujet est évoqué, on observe un repli sur le maintien du statu quo. En témoignent l'absence de décisions politiques en cette matière et le peu de publicité qu'en font les médias. Si l'on évoque la question des transports et des économies qu'il faudrait réaliser en ce domaine, on désigne le recours excessif aux camions ou les transports en commun sous-utilisés, on représente toujours la ville enfumée et congestionnée par les véhicules sans jamais montrer que, parmi les véhicules qui la polluent, nombreux sont ceux qui ont pour origine un coin de campagne. Concernant le pic du pétrole, on a tôt fait de rassurer l'auditeur en mettant en exergue les nouvelles perspectives offertes par le développement de la voiture électrique ou à hydrogène. Tout est bon pour éviter de prendre le problème à la racine. Sans le dire, on considère la périurbanisation et les campagnes d'ortoirs comme un bien. Habiter un pavillon de banlieue ou, mieux, une ferme rénovée avec vue sur les plateaux brabançons, semble être l'Eden devenu accessible.

D'où peut provenir un tel raidissement ? Pour quelles raisons les autorités publiques ne prennent-elles pas les décisions qui s'imposent en aménagement du territoire ? Pourquoi hésitent-elles même à en

parler ? Pourquoi le citoyen y est-il si difficilement sensibilisé ? La résolution du dilemme du prisonnier est une explication. Un autre motif paraît être une forme de pensée magique qui amène à prendre des décisions non pas en faisant appel à l'expérience et à la rationalité mais selon ce qu'il est plaisant d'imaginer. Cette attitude constitue une tentative d'échapper à l'angoisse de l'inconnu. Ainsi, même s'il est patent que quantité d'obstacles rendent difficiles et coûteux les déplacements individuels motorisés, nombreux sont ceux qui préfèrent penser qu'un jour, «la science» trouvera pour propulser la voiture de demain, l'énergie gratuite et inépuisable, ce qu'a été en quelque sorte le pétrole pendant quelques décennies. C'est le rêve de voir un jour voler le «Nimbus 2000», balai de compétition du héros de J.K. Rowling. D'autres encore trouvent une justification à leur refus de voir la réalité dans une croyance en une sorte de théorie du complot ourdi par les pouvoirs publics ou les constructeurs d'automobiles : les uns et les autres garderaient cachées des solutions alternatives aux carburants fossiles et au moteur à combustion interne aussi performantes et peu coûteuses dans le but de défendre les lobbies pétroliers.

Pourquoi dénoncer ces modes de pensée démobilitatrice ? Nous avons fait ce détour, sans doute un peu hasardeux, par la psychologie parce qu'un aménageur doit dépenser bien plus d'énergie pour convaincre qu'il faut modifier notre manière d'habiter que pour proposer des solutions qui sont connues et élémentaires : utiliser davantage les transports en commun et les modes doux de déplacements, densifier les villes et interrompre le processus d'étalement urbain. L'absence de conviction dans le chef des décideurs corrompt le discours et inhibe la prise de mesures adéquates.

Des chasseurs cueilleurs semi-nomades aux citadins des campagnes en costume cravate

La fin du pétrole abondant et à bon marché est susceptible de bouleverser l'organisation du territoire des sociétés développées et de réduire une part du confort que cette énergie procure si l'on considère que les déplacements quotidiens en voiture ou l'habitat dans les pavillons de banlieue contribuent à l'imminence de la pénurie. Le réchauffement du climat, l'augmentation de la population et la forte croissance de nouvelles économies en Asie accéléreront ces changements.

L'étude des habitats humains à travers l'histoire permet de constater des continuités dans les tendances aussi bien que des ruptures fortes (tantôt soudaines, tantôt étalées dans le temps). L'ère dans laquelle nous entrons est une période charnière qui a eu de nombreux précédents qu'il est opportun de rappeler pour relativiser le caractère exceptionnel que l'on serait tenter de lui donner.

Nous ne mettrons pas en relief l'effondrement spectaculaire de sociétés anciennes et de leur habitat, telles que celles des Mayas, des Vikings ou des habitants de l'île de Pâques car le caractère singulier de ces phénomènes risquerait de masquer une tendance constante : à chaque période charnière, le caractère urbain de l'habitat s'est renforcé.

Apparition du phénomène urbain

En 10.000 ans, les populations d'êtres humains qui peuplent la terre sont passées de 5 millions à 6,7 milliards d'individus. Durant ces 10 millénaires, le mode de vie et donc l'habitat de l'homme a évolué en fonction de la démographie, des possibilités d'expansion, des ressources et des techniques disponibles ainsi que des activités économiques qu'elles permettent d'exercer.

Les premières populations de chasseurs cueilleurs du paléolithique supérieur vivaient en autarcie dans des abris temporaires, en petites communautés semi-nomades dont la taille était proportionnelle à l'étendue du territoire de chasse. Au néolithique, le passage de la pierre taillée à la pierre polie va entraîner une amélioration des conditions de chasse et de pêche. Dans les zones propices, la population sera multipliée par 100 ou 1.000 ; elle va se sédentariser et se rassembler dans les premiers villages.

Deux inventions majeures vont générer un accroissement des rendements de l'agriculture : l'irrigation et la charrue. Avec l'invention de la roue, les excédents de la production agricole vont pouvoir être transportés à grande distance. Les échanges commerciaux deviennent alors plus importants : garder trace des transactions et trouver des lieux permettant l'exercice de ce commerce naissant seront deux facteurs à l'origine des premières villes. Entre 3500 et 3000 avant JC, en Mésopotamie, apparaissent simultanément les premières comptabilités écrites et les premières villes, centres d'échanges commerciaux importants. Paradoxalement, c'est le développement de l'agriculture qui a provoqué la naissance des villes. A ce stade, de semi-nomade qu'il était, l'homme devient sédentaire. L'apparition des premières villes va permettre l'accumulation des biens et la spécialisation des tâches qui conduiront à l'apparition du commerce et des corps de métiers. Le lien organique qui liait l'homme à la terre est rompu. Depuis cette époque, l'homme ne vit plus en autarcie et en petite communauté mais comme membre d'une organisation collective où les tâches vont progressivement se spécialiser. Ces deux tendances, spécialisation des tâches et organisation collective complexe, vont s'affirmer au fil des siècles. Les tenants d'un « retour de l'humanité à la terre », à l'autarcie en petite communauté, contestent le progrès que le premier phénomène a représenté par crainte des difficultés qu'entraîne le second.

Le phénomène d'urbanisation va se répandre de façon relativement lente jusqu'au Moyen Âge, période lors de laquelle il s'accélérera. De nombreux bourgs, dont sont issus la plupart des villes d'Europe du nord, vont se développer à l'abri d'enceintes fortifiées, mais il faudra attendre la révolution industrielle pour assister à la transformation de collectivités à dominante agricole en une société majoritairement industrielle et urbaine.

Ville industrielle et exode rural

La révolution industrielle, dont les prémices étaient apparues à la Renaissance avec la révolution scientifique, se déroule en plusieurs phases. Elle résulte de la conjonction de divers facteurs dont les principaux furent l'augmentation de la population, l'amélioration des techniques agricoles et les progrès dans le domaine de la médecine. La mise en clôture des terres agricoles, la mécanisation, l'apparition des engrais agricoles artificiels augmentent les rendements de l'agriculture soutenant ainsi l'accroissement démographique. Il en résulte que l'activité agricole, jusqu'alors le premier secteur d'activité, demande moins de bras et une main-d'œuvre en plus grand nombre est disponible pour alimenter les charbonnages et les nouvelles industries, notamment la métallurgie. L'invention de la machine à vapeur, du chemin de fer et plus tard l'utilisation de l'électricité activeront cet essor.

Du point de vue de l'organisation spatiale, on assiste à un véritable exode rural. Les ouvriers agricoles, en quête de travail ou de meilleures conditions de vie, se déplacent vers les villes. Les usines s'installent à proximité de celles-ci, le long des voies d'eau et de chemins de fer pour les plus grandes mais aussi au cœur du tissu ancien. Elles attirent une main-d'œuvre qui s'établit dans les quartiers proches. Par ailleurs, de nouvelles villes se créent à cette époque, notamment autour des charbonnages ou des nouvelles usines. Ainsi naissent la Louvière, les bourgs du Borinage, Roubaix... Cet afflux de population, survenu presque toujours en l'absence de planification, conduit à une densification extrême des cités anciennes et nouvelles qui pro-

voque des problèmes d'hygiène, de sécurité, de salubrité et de santé publique. Nos villes au passé industriel gardent encore les traces de celui-ci et le paysage qu'elles présentent n'est pas toujours séduisant.

Relevons ici que l'exigence de proximité entre lieu de travail et lieu de résidence, qui était la règle jusqu'alors trouve maintenant des limites, liées à la qualité des conditions de vie. L'organisation spatiale va évoluer progressivement vers une spécialisation plus grande de l'occupation du territoire conduisant à une séparation plus nette des fonctions et, en conséquence, à une augmentation des déplacements individuels.

Les villes vont alors évoluer jusqu'après la seconde guerre mondiale en tirant parti de deux nouvelles opportunités: le développement du réseau de chemin de fer et le perfectionnement accompagné de la démocratisation de la bicyclette. Cette dernière invention, parmi les plus innovantes, aura un impact considérable sur les déplacements individuels de la population de l'ensemble de la planète puisqu'elle est encore le moyen de transport le plus utilisé au monde. Après l'arrivée massive d'une population qui s'est concentrée près des usines, de nouveaux lieux d'habitat vont se développer en étoile dans les faubourgs des villes et dans les bourgs et villages situés aux abords des haltes des chemins de fer desservant les centres urbains et les grands lieux de production ou à une distance raisonnable de celles-ci, si on la parcourt à vélo. La ville d'avant les années 1950 était faite pour s'y déplacer à pied, à vélo et en transports en commun.

Ville du tout à la voiture et exode urbain

Enfin, après la deuxième guerre mondiale, les «Trente Glorieuses» se caractérisent, particulièrement en France, par une forte croissance urbaine cependant contenue dans l'espace grâce notamment à la construction de tours et de barres de logements dans les centres et les quartiers de périphérie. Cette croissance s'accompagne d'une désertification des campagnes.

La tendance majeure des trois dernières décennies est celle de la périurbanisation. Les espaces affectés à l'habitat ne suivent plus les lignes de chemin de fer mais se déploient selon un mode diffus, produisant une urbanisation désordonnée dispersée en un semis de maisons isolées répandu dans les campagnes et les villages situés aux abords des villes grandes ou petites, et parfois à très grande distance de celles-ci : la ville s'étale. Il faut noter que ce mode d'urbanisation relève d'une planification libérale, toujours en vigueur aujourd'hui, qui se caractérise par l'absence d'intervention des pouvoirs publics pour réguler les choix de lieux de vie du citoyen.

Ce phénomène de périurbanisation n'a donc que 40 ans d'âge et ne concerne que les pays développés, soit plus ou moins un sixième de la population mondiale.

L'impasse de la périurbanisation

Une voiture pour tous

La construction d'automobiles et la réalisation d'infrastructures permettant leur déplacement a été et est toujours un ressort important de l'économie. Bien avant que le phénomène de dispersion de l'habitat ne prenne corps, entrepreneurs et hommes politiques ont œuvré pour rendre l'automobile accessible à tous. Ainsi la Ford T a été produite en série entre 1908 et 1927, la Volkswagen à partir de 1936, la Citroën 2CV à partir de 1939. A l'époque, la voiture et les infrastructures routières étaient les emblèmes du progrès. Dans l'entre-deux guerres, le célèbre architecte visionnaire, Le Corbusier rêve d'un ordre nouveau fondé sur l'utilisation intensive de l'automobile dont il ne cessera de vanter les mérites. Il imagine une nouvelle cité bâtie sur la condamnation de la ville traditionnelle. Jusqu'au début des années 70, personne ne viendra interrompre le concert de louanges qui accompagne l'essor de l'industrie automobile et des équipements routiers. La voiture, c'est le progrès, la liberté...

Déclin de la qualité de l'habitat en ville

Dans tous les pays industrialisés, les villes vont s'adapter à ce nouvel envahisseur, plutôt mal que bien. Les ingénieurs imaginent des autoroutes qui pénètrent jusqu'au cœur des agglomérations où des parkings en sous-sol ou en hauteur sont créés. Des quartiers entiers sont détruits pour faire place à ces infrastructures routières. Les citoyens commencent petit à petit à subir les mauvais côtés de l'utilisation de l'automobile : congestion des grands axes, pollutions sonores et de l'air. La ville «du tout à la voiture» chasse ses habitants mais continue d'être polarisante ; elle se métamorphose tant morphologiquement que sociologiquement. Les centres deviennent monofonctionnels. Les personnes les plus fortunées sont les premières à quitter la ville au profit d'espaces suburbains et une population plus pauvre la remplace. Ainsi, Bruxelles devient la région du pays où les personnes à bas revenus sont les plus nombreuses.

Dégradation des paysages naturels et villageois

Les citoyens qui quittent la ville chercheront d'abord à s'installer dans la banlieue proche des villes souvent bien desservie par les transports en commun. Ils seront ensuite contraints de choisir des lieux plus éloignés dans les campagnes pour y bâtir la villa de leurs rêves. Les politiques menées par les pouvoirs publics favorisent ces déplacements. Ils adaptent les voiries des grandes villes et les relient entre elles par un réseau d'autoroutes qu'ils ne cessent d'étendre. Ils adoptent des plans de secteur, jusqu'à présent jamais revus, qui cautionnent et encouragent le développement de l'habitat sur un mode dispersé. Certaines voix commencent alors à s'élever contre la destruction de la physionomie des villages et le massacre du paysage rural. Les autorités ne les entendent pas.

Surcoût pour les finances publiques et celles du citoyens

Habiter de façon dispersée, loin de son lieu de travail, loin des services, a un coût élevé pour l'individu et pour la société. Construire et entretenir des voiries constitue une charge d'autant plus lourde qu'elles desservent

des zones peu habitées. Il en est de même pour les services à domicile (immondices, poste, soins de santé, ramassage scolaire...). L'importance du budget des ménages consacré aux déplacements est proportionnel à l'éloignement des services et du lieu de travail (utilisation difficile des transports en commun, plusieurs voitures par ménage...).

Ce point de vue de bon sens, mis en évidence par les travaux de la Conférence permanente de développement territorial (CPDT), n'a pas davantage amené les autorités publiques à infléchir leur politique en matière de déplacements et d'aménagement du territoire, ni les particuliers à s'orienter vers d'autres choix en matière d'habitat.

Contribution au réchauffement du climat

Les 27 pays de l'Union européenne se sont engagés le 9 mars 2007 à réduire leurs émissions de gaz à effets de serre (GES) de 20% par rapport à 1990 d'ici 2020. En Wallonie, les déplacements représentent 20% des sources de production de GES, les bâtiments en représentent 17%. Comment réduire la part qui revient aux déplacements ? Les solutions les plus souvent avancées sont l'amélioration des moteurs, la réduction du poids ou de la cylindrée des véhicules... Il est rarement proposé de prendre le mal à sa source en réduisant la demande de déplacements. Le plan wallon air-climat est éloquent à cet égard puisque les autorités régionales n'ont prévu aucune action pour s'opposer à l'étalement de l'habitat. Les quelques recommandations émises à ce propos ont pour seul intérêt de stimuler les comportements vertueux.

Impasse en cas de pic du pétrole

De nombreux scientifiques, avec lesquels les producteurs de pétrole sont évidemment en désaccord, estiment que les réserves en énergies fossiles sont proches de leur pic de production ou l'ont dépassé. Les ressources en énergies fossiles vont commencer à décliner, d'autant plus rapidement que la demande augmentera, ce qui est probable en raison de l'émergence de pays dont l'économie est en expansion (Brésil, Chine, Inde...). «L'or noir» devenu plus rare deviendra plus cher.

Ce pic devrait survenir dans 20 ans pour les optimistes et il est considéré comme imminent pour les autres (notamment l'association pour l'étude du pic du pétrole et du gaz (ASPO)). Il est certain que le temps du carburant abondant et à bon marché s'achève et que les délais pour anticiper ses conséquences sont courts. De nombreux pays se tournent vers des combustibles alternatifs : agrocarburants, énergie éolienne... Certains envisagent de recourir de façon accrue à l'énergie nucléaire mais le recours à cette source d'énergie est loin de faire l'unanimité.

Concernant la consommation d'électricité et d'énergie dans le bâtiment, il existe à l'heure actuelle de nombreuses technologies déjà opérationnelles qu'il convient simplement de promouvoir en veillant surtout à favoriser les plus efficaces : accroissement de l'isolation, chaudières performantes, énergies renouvelables... En revanche il n'existe aucune source d'énergie ou technologie vraiment prometteuse qui puisse remplacer les énergies fossiles dans la propulsion des véhicules du moins sur des distances moyennes et longues... Au contraire, chaque piste explorée montre ses limites. Les agrocarburants seront toujours produits en quantité insuffisante et les encourager trop fortement conduirait à une déforestation massive, un appauvrissement des sols par les monocultures et, comme on l'a vu en 2008, au renchérissement du prix des denrées alimentaires. Les véhicules à hydrogène ne sont pas davantage une solution, dans la mesure où les problèmes liés à la conception des moteurs (pile à combustible) et la production de l'hydrogène elle-même n'ont pas encore trouvé de réponse satisfaisante sur les plans technologique et financier pour une utilisation de masse. Les voitures électriques ne peuvent être utiles que sur courte distance en raison des performances limitées des batteries et, de plus, leur utilisation à grande échelle appellerait un renforcement des centrales électriques et en conséquence un recours accru au charbon ou à l'énergie nucléaire.

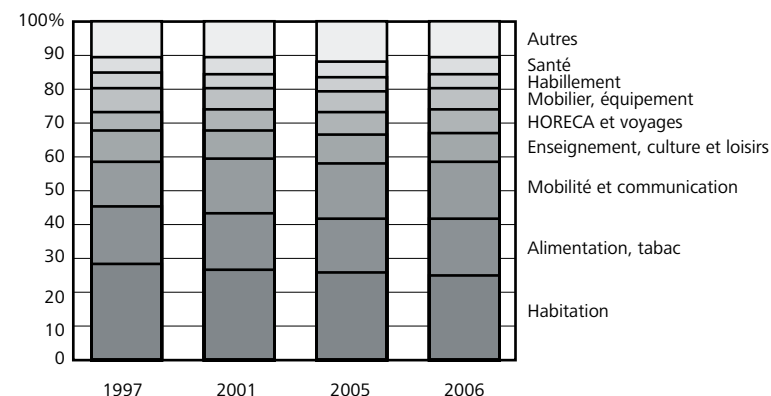
L'imminence du pic du pétrole et l'inexistence de technologies de remplacement dans les transports sont susceptibles d'avoir de lourdes conséquences pour le citoyen et les entreprises en raison des choix politiques qui ont été faits en aménagement du territoire. En effet, toutes les options politiques en ce domaine sont fondées sur le postulat que la majorité des déplacements s'effectuera en voiture pour les personnes et en camion pour les marchandises. Ceci est hélas fondé sur l'hypothèse fautive que les énergies fossiles resteront abondantes et bon marché.

Impacts économique et social de la périurbanisation

Dans un contexte de renchérissement des énergies fossiles, sans qu'il soit possible de leur substituer d'autres sources d'énergies à bon marché, réserver des espaces pour les activités économiques et pour l'habitat à la campagne, loin du chemin de fer et de la voie d'eau n'aura pas seulement une incidence sur le paysage, les finances publiques ou l'effet de serre. Le choix de tels lieux excentrés risque de rendre captifs entreprises et citoyens, hypothéquant la compétitivité des premières et détériorant les conditions de vie des seconds.

En Belgique, les dépenses que les ménages consacrent à la mobilité dans son ensemble: voiture, transports en commun... correspond à 14,6% de leur budget total dont 3,8% sont consacrés au carburant. Pour une utilisation inchangée des moyens de transports, un doublement du prix du carburant amènerait le citoyen à consacrer 18,4% de son budget aux transports, et 22,2 % en cas de quadruplement de ce prix. Le poste transports du budget des ménages correspondrait alors à celui de l'habitation (25%)¹. Mais il faut souligner que la dépense consacrée aux transports varie très fort selon que le citoyen habite le centre ou la périphérie. Selon une étude menée en 1996 par l'Institut national (français) de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), les coûts des déplacements passent pour les

accédants aux logements disposant de revenus moyens et modestes, de 10% du budget en zone centrale à 30% dans les périphéries les plus éloignées (et donc les moins chères)(Orfeuill, Polachini 1998). Cette augmentation de la part du budget réservée aux transports résulte de l'utilisation forcée de la voiture : seul moyen de déplacement adapté aux zones d'urbanisation diffuse, son emploi y est donc intensif.



Est-il raisonnable de penser qu'en cas de renchérissement des prix, le citoyen consacrera davantage de moyens à ses déplacements ? Selon Y. Zahavi, le temps de transport moyen des individus habitant en agglomération serait globalement identique, quels que soient la taille et le niveau de l'agglomération. Dans les villages africains où l'on se déplace principalement à pied comme dans les villes américaines où l'on se déplace majoritairement en voiture, le temps moyen consacré au transport était d'un peu plus d'une heure. Les limites de la ville dépendent alors des vitesses praticables selon les systèmes de transport utilisés. Le même auteur proposait aussi la conjecture suivante : les ménages attribueraient au transport une part fixe de leur budget (environ 11%). L'augmentation des revenus due à la croissance économique se traduit alors par une croissance proportionnelle des dépenses affectées aux transports. Cette proportion changerait selon les villes et le caractère développé ou non

du pays : 3 à 4 % du revenu dans les villes en développement, 12% pour les habitants des villes américaines. Depuis la révolution industrielle, la tendance dominante a été celle de l'augmentation du pouvoir d'achat et des vitesses de déplacements possibles et par conséquent de l'étalement des formes urbaines.

Si l'on suit Zahavi, en cas d'augmentation importante du coût du pétrole et de réduction du pouvoir d'achat, les personnes habitant de telles zones, ne chercheront pas à diminuer une autre part de leur budget mais à réduire leurs déplacements et en cas d'impossibilité à le faire, à chercher un autre lieu d'habitat. Il est donc à craindre qu'avec un renchérissement important des énergies fossiles, certaines catégories de personnes ne puissent plus supporter les charges attachées à l'habitat en zone suburbaine ou rurale. Pour Mikael Klare et Tom Dispatch, la crise dite «des subprimes» de 2007 illustrerait ce caractère incompressible du budget consacré aux déplacements. Selon eux, l'une des raisons qui aurait conduit à fragiliser le budget de nombreux ménages américains au point de les mettre dans l'impossibilité de payer leurs dettes est l'augmentation du coût de l'énergie. Habitant dans des espaces urbains très étalés, où il n'existe pas d'alternatives à la voiture, ils furent dans l'impossibilité de réduire leur déplacements (www.carfree.free.fr). On est fondé à penser que le phénomène de paupérisation et de captivité constaté dans les grands ensembles conduisant à la formation de ghettos pourrait se reproduire dans les lotissements pavillonnaires et les villages.

Réduire sa mobilité pour maintenir constante la part du budget affectée aux déplacements est néanmoins possible dans une certaine mesure. Dans la mobilité hebdomadaire, les déplacements générés par le travail occupent la première place. Mais si l'on tient compte de l'ensemble des déplacements effectués pendant une année, c'est à dire de la mobilité globale (locale et à longue distance), les loisirs constituent le poste principal pour les distances de déplacement; en pourcentage de distances parcourues: 45,8% loisirs, 25.3% affaires

personnelles (accompagnement, visites), 28.9% pour le travail (études, affaires professionnelles...)(Orfeuillat, Soleyret 2002). Le potentiel de réduction existe donc mais seulement dans la mesure où des sacrifices importants sont consentis, notamment dans le domaine des loisirs.

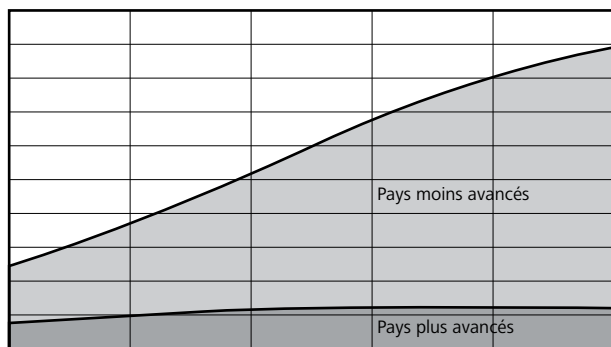
Du point de vue de l'homme politique, ces considérations inversent le paradigme. Lorsque les coûts des déplacements augmenteront inéluctablement, il ne s'agira plus pour les autorités d'imposer aux citoyens et aux entreprises des choix de localisation et de déplacement qui ne les agréent pas au nom de l'intérêt collectif (maintien du paysage, sauvegarde de la ville ancienne, protection de l'environnement) mais bien de trouver des réponses à une demande de proximité. Dans ce cas de figure, le dilemme du prisonnier aura pris fin puisque l'optimum collectif correspondra à l'optimum individuel. Malheureusement, c'est avant ce retournement de paradigme et par anticipation que de nouvelles politiques d'aménagement du territoire doivent être mises en œuvre. Un élément important que les pouvoirs publics devront prendre en compte sera évidemment l'augmentation du coût de l'immobilier en ville et en particulier à proximité des gares puisque l'offre en logements ou en terrains à bâtir y est réduite.

Perspectives démographiques

Etalement urbain: l'intérêt de donner l'exemple

Selon les Nations-Unies (communiqué de presse POP/952 du 13 mars 2007), la population mondiale devrait atteindre un pic de 9 milliards d'habitants en 2050, soit un accroissement de plus ou moins 2,5 milliards. Cette augmentation, correspondant à un quadruplement de la population depuis 1940, concernerait les régions actuellement les moins développées, (y compris les pays dits émergents tels que la Chine et l'Inde). La population des régions développées resterait la même, avec 1.2 milliard d'habitants. 60% de la population mondiale

devraient habiter en ville d'ici 2030. Dans les pays développés, 75% de la population vivent en ville et cette proportion devrait encore croître pour arriver à 84% en 2030. Un milliard d'êtres humains, soit un urbain sur trois et un habitant du Sud sur cinq, habitent dans l'un des 200.000 bidonvilles de la planète. Entre 2003 et 2007, près de 100 millions de personnes sont venues grossir leurs rangs, soit près de trois fois l'agglomération de Tokyo. Cette population urbaine, presque équivalente à celle de l'ensemble de la population des pays développés, vit dans des conditions de salubrité, d'hygiène, d'éducation pires que celles que l'on rencontrait dans les villes surpeuplées de l'Europe industrielle du début du XIX^e siècle mais elle se déplace peu. Avec ou sans notre aide, les villes dans lesquelles cette population habite se développeront et les déplacements tant individuels que collectifs augmenteront. Vers quels modèles urbains se tourneront-elles dès lors qu'elles deviendront plus prospères ?



«L'empreinte carbone» des pays à revenus élevés (qui ne représentent qu'un sixième de la population) est en moyenne de 4 hectares alors que celle des pays à revenus moyens et faibles est de respectivement 1 et 0,26 hectare (WWF 2008). Le déséquilibre en termes de population et de production de gaz à effet de serre entre les pays développés, émergents et en voie de développement devrait conduire les premiers, par simple souci de précaution (on ne sait pas si ce déséquilibre se

maintiendra longtemps en faveur des pays actuellement les plus nantis), à appliquer une éthique de réciprocité qui veut que l'on traite les autres comme l'on voudrait être soi-même traité. Il n'est pas raisonnable de penser que le modèle d'urbanisation que nous avons développé en Amérique et en Europe du nord puisse être étendu à l'ensemble de la planète, ni qu'il reste confiné aux seuls pays où il a vu le jour. La ville étalée à laquelle nous semblons tant tenir est une impasse écologique que les pays les plus riches présentent malheureusement comme modèle à l'ensemble de la planète qui cherche à l'adopter par attitude mimétique. Tenter de mettre au point d'autres modèles d'urbanisme et les rendre suffisamment attrayants pour qu'ils suscitent l'envie d'être copiés est une meilleure stratégie que celle qui consiste à se raidir sur le maintien d'urbanisations du «tout à la voiture». C'est d'autant plus important que la Chine souhaite développer fortement son industrie automobile alors qu'elle ne dispose pas de pétrole mais bien d'immenses réserves de charbon desquelles il est possible de fabriquer un combustible de synthèse le Coal To Liquid (CTL) qui émet du CO₂ de façon intense.

Et en Belgique ?

Durant les dernières décennies, la population belge est restée quasiment stable mais le nombre de ménages s'est fortement élevé, passant de 3,2 à 4,4 millions entre 1970 et 2004, ce qui a provoqué un accroissement du nombre de logements. Le nombre d'habitations particulières est ainsi passé de 3,6 millions en 1981 à 4,2 millions en 2000.

Selon les analyses et prévisions du Bureau Fédéral du Plan, la population belge va s'accroître considérablement dans les décennies à venir en raison de l'allongement de l'espérance de vie, de l'accroissement du taux de natalité et de la progression de l'immigration (surtout en provenance des nouveaux états membres de l'Union européenne). La population belge devrait ainsi passer de 10,6 millions en 2007 à 12,4 millions en 2060. Pour la Wallonie, la population grossirait de

25% passant de 3,3 millions à 4,3 millions en 2060, soit une élévation de 1 million de personnes en moins d'un demi-siècle.

Il faudra également faire face à un vieillissement plus important. La part des personnes âgées de plus de 65 ans dans la population belge est passée de 13,4% en 1970 à 16,9 % en 2000. Elle devrait être de 26,5% en 2060. L'augmentation et le vieillissement de la population exigeront un accroissement et une diversification non négligeables de l'offre en logements en Wallonie. A défaut de mesures appropriées, la tendance actuelle se poursuivra : les nouveaux logements se construiront en Wallonie hors des noyaux d'habitat.

Ce rappel de données statistiques est fait pour mettre en lumière, si besoin en était, que la demande mondiale en énergie ne peut qu'augmenter et qu'il faudra à l'avenir partout utiliser celle-ci avec modération et certainement en Belgique où l'on devra faire face à un accroissement de population. Il en résulte que cette modération dans la consommation d'énergie ne s'inscrit pas dans un cadre fini mais bien dans celui d'une urbanisation en croissance.

Objectif «facteur 4» et pic du pétrole

La notion de «facteur 4» désigne un objectif ou un engagement écologique qui consiste à multiplier par 4 l'efficacité des modes de production, c'est-à-dire produire autant de richesse en utilisant quatre fois moins de matières premières et d'énergie. Son interprétation peut varier ; tantôt il s'agit de diviser par 4 les consommations d'énergie, tantôt il s'agit plus précisément dans un bilan global de diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre d'un processus de production, d'un service, d'un bâtiment...

L'exercice consistant à prévoir l'ampleur des mesures qu'il faudrait adopter pour prévenir les effets négatifs de la survenue du pic du pétrole est périlleux puisqu'il s'agit d'un problème de nature systémique. Le pétrole est employé dans des domaines divers : industries, déplacements, agriculture, chauffage des bâtiments, etc. Suffirait-il de produire d'importants efforts dans quelques domaines que l'on maîtrise bien et auxquels la population est acquise afin de pouvoir en faire l'économie dans d'autres, plus sensibles ? Il serait par exemple tentant de miser sur une réduction drastique de la dépendance au pétrole et au gaz dans le secteur du bâtiment pour ne pas devoir intervenir sur celui des déplacements et donc de l'organisation spatiale. Développer l'habitat basse énergie, voire passif, permet-il de continuer à utiliser la voiture de manière déraisonnable ?

En Wallonie, nous ne disposons actuellement d'aucun plan d'action pour prévenir les conséquences de la survenue du pic du pétrole. Le seul document existant relatif à la réduction de la dépendance au pétrole et au gaz est le Plan Air-Climat adopté par le Gouvernement wallon en 2007. Ce document qui présente un catalogue d'actions, ne fixe malheureusement pas d'objectifs à atteindre en termes de réduction des gaz à effet de serre et ne précise ni les gains escomptés, ni l'ampleur des mesures qu'il faudrait prendre pour y parvenir. Par ailleurs, un arbitrage dans les domaines de plus grande efficacité semble avoir été réalisé puisque, par exemple, aucune action ne relève de l'aménagement du territoire. Quant aux actions relatives aux déplacements qui sont les plus importantes, elles n'ont pas la priorité.

En revanche, la France, dans son Plan Climat et dans la loi programme fixant les orientations de la politique énergétique, s'est donné pour objectif de diviser par quatre ses émissions de gaz à effets de serre (GES) d'ici 2050 afin de contenir le réchauffement climatique à un niveau d'élévation de 2 degrés. Un rapport de 2006 présente les conclusions et les recommandations se rapportant aux politiques publiques qui permettraient d'atteindre cet objectif de division par

4. Les réflexions du groupe chargé d'établir ce rapport s'inscrivent dans une démarche intellectuelle qui privilégie la croissance.

Il ressort de ce document que l'effort de réduction de la consommation doit être mené dans tous les domaines d'émission mais plus spécifiquement dans celui des transports et celui du logement qui représentent ensemble plus de 50% des émissions de GES en France. Selon ses auteurs, la question du pic du pétrole et du gaz ne se pose pas de manière cruciale dans le cadre de «l'objectif facteur 4» parce que la lutte contre le changement climatique a pour effet de réduire la consommation d'énergies fossiles et donc de repousser ces pics (ce qui est évidemment critiquable...). Appliqué précisément à la réduction de la consommation énergétique dans les transports en Ile-de-France, l'objectif facteur 4 permet d'arriver aux conclusions qui suivent.

Les déplacements motorisés individuels dépendront encore du pétrole pendant longtemps. Les solutions alternatives actuelles sont partielles (gaz, biocarburants, électricité, véhicules hybrides) et pour l'instant plus coûteuses que le pétrole. La solution de rupture (la pile à combustible) n'est pas encore au point industriellement et coûte encore très cher. Enfin, le renouvellement du parc automobile possède une inertie très importante (13 ans pour 50% du parc et 24 pour 95%). Le pétrole est actuellement irremplaçable dans les transports aériens et maritimes et dans les transports routiers de marchandises sur moyenne et longue distance. C'est donc dans les transports terrestres de voyageurs de moyenne et longue distance et tous ceux de courte distance, essentiellement urbains et régionaux, que les réductions de CO₂ devront se faire. On ne pourra se borner à mener une seule politique à la fois, il faudra développer un ensemble d'actions dont les principales sont les suivantes :

- réduire les consommations unitaires des véhicules ;
- augmenter la part des biocarburants ;
- développer des motorisations sans émissions de CO₂ ;

- renforcer les transferts modaux vers des modes propres, rails et modes doux ;
- maîtriser les mobilités par des politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

En respectant ce scénario, le niveau des émissions de CO₂ par les transports devrait diminuer de +/-27%. Mais il faudra pour y parvenir que le pétrole ne représente plus qu'un tiers de l'énergie consommée du secteur. L'étude «facteur 4» aboutit à une forte réduction de la part de l'automobile dans les transports terrestres de voyageurs : 56% en 2050 contre 80% en 2001 ; les reports modaux se feront sur le fer qui connaîtra des niveaux de trafic inégalés (+410% pour le trafic passager, +390 % pour le fret) (DE BOISSIEU 2006).

Les conclusions de ces rapports valident l'hypothèse selon laquelle, pour réduire fortement la dépendance au pétrole, il faut agir essentiellement sur les déplacements et sur l'aménagement du territoire. Qu'attendent les autorités wallonnes pour adopter également des objectifs précis de réduction de la production de gaz à effet de serre et prendre les mesures les plus adaptées pour les atteindre ?

Quel avenir pour la ville étalée?

Même conscients qu'il faut réduire les déplacements entre ville et campagne, par crainte de l'incertitude, certains défendent la thèse que l'on pourrait remédier aux défauts majeurs de ce schéma de mobilité en y apportant quelques adaptations mineures sans le remettre fondamentalement en question. Ils espèrent qu'il sera possible d'améliorer la ville étalée dans la campagne telle que nous la connaissons : peu dense en périphérie et congestionnée par les voitures dans les centres, en encourageant l'achat de voitures électriques, en stimulant la production de carburants moins polluants ou en y déployant des transports en commun plus efficaces.

Leçons de la résistance au changement

La résistance au changement ou volonté de maintenir un statu quo est une démarche compréhensible parce que rationnelle. En effet, si chacun peut comprendre qu'une ville compacte où tout est à portée de main est plus économe en énergie, il faut avoir une imagination fertile pour concevoir qu'une urbanisation dense peut constituer un cadre de vie plaisant. On fera davantage confiance au génie de l'homme pour inventer une voiture zéro carbone plutôt qu'une ville aux mêmes caractéristiques. L'analyse de l'histoire de la ville et de celle des sciences et des technologies renforce cette méfiance. L'humanité a montré qu'elle possédait d'étonnantes ressources pour créer, perfectionner et populariser les moyens de transport alors qu'elle s'est montrée souvent incapable de rendre ses villes simplement agréables à vivre.

Certaines personnes ont la ville en horreur et il n'y a pas lieu de les en blâmer : souvent la ville est hideuse. Ce n'est pas l'idée de la ville qui les rebute mais la ville réelle, telle qu'ils la pratiquent, avec ses pollutions multiples, ses encombrements, ses problèmes de promiscuité, d'insécurité, la laideur de ses bâtiments et le manque d'espaces naturels. Croire en l'émergence d'une ville agréable à vivre, c'est faire confiance en la gestion des pouvoirs publics, au génie des urbanistes et des architectes, à la capacité des uns et des autres de fédérer des intérêts divergents... C'est à raison que certains conçoivent quelques craintes. Mais, il n'est pas sûr qu'il y ait un autre choix.

Proximité temporelle et proximité physique

L'existence du pétrole en tant qu'énergie abondante et à bon marché a permis d'organiser notre territoire en découplant les besoins de proximité physique et temporelle. On peut habiter à la campagne tout en ayant la possibilité de se rendre rapidement dans des lieux d'activités et de services situés à grande distance. Pour continuer à fonctionner, la ville étalée requiert des énergies alternatives abondantes et à bon marché, des véhicules individuels adaptés à cette source d'énergie et des possibilités d'accès rapide aux lieux d'activités situés dans les centres.

Voitures électriques : voitures de ville

Actuellement, il n'existe pas d'alternatives réalistes au moteur à combustion interne pour les déplacements à moyenne et longue distances et on sait que, pour les courtes distances, la voiture électrique pourrait être efficace malgré ses défauts (temps long pour la recharge de la batterie, nécessité d'augmenter la capacité du réseau d'électricité...). Pour certains, les performances de ces voitures sur courtes distances en font les véhicules d'avenir pour la circulation en ville. Ils mettent alors en évidence son caractère silencieux et non polluant (ce qui n'est pas nécessairement le cas puisqu'il faut bien produire l'électricité).

Passer de la ville du «tout à la voiture» à celle du «tout à la voiture électrique» relève de l'aveuglement. La présence en trop grand nombre de voitures en ville, quelle que soit la source d'énergie qui les met en mouvement, étouffe la cité et constitue un frein pour une mobilité aisée en transports en commun, à pied et à vélo. La perpétuation du schéma actuel de mobilité en ville serait d'autant plus dommageable que davantage d'habitants y vivront à l'avenir. Le déploiement de la voiture électrique est une fausse bonne idée parce qu'elle est susceptible de ralentir l'adoption des mesures les mieux adaptées à la création d'une ville agréable à habiter : renforcement des transports en commun, création de parcours pédestres et cyclables confortables, densification des noyaux d'habitat.

Quelles que soient les solutions que l'on trouvera à l'avenir pour remplacer le moteur à combustion interne, il conviendra de limiter la circulation des véhicules individuels en ville en réduisant les facilités de tels déplacements pour les habitants eux-mêmes et pour ceux qui viennent des campagnes et de la périphérie. Ce frein à la mobilité individuelle en ville s'oppose au découplage entre proximité physique et proximité temporelle puisqu'il a pour conséquence d'augmenter le temps nécessaire pour accéder au centre des villes dès lors que l'on vient de la périphérie ou de la campagne en voiture. Tout au plus, lorsque les

véhicules alternatifs (électrique ou à l'hydrogène) seront parfaitement mis au point, pourront-ils être des solutions de transition dans le cadre des transferts modaux ville/ campagne pour les habitants se rendant de leur pavillon de banlieue à la gare la plus proche.

Les transports en commun peuvent-ils remplacer la voiture

Dans les zones périurbaines et les campagnes?

J.P. Orfeuill et M.H. Massot estiment qu'en zone francilienne, 92% des individus n'auraient pu réaliser les activités auxquelles ils s'adonnent habituellement (travail, achat, sport...) autrement qu'en automobile à moins de consacrer plus de temps à se déplacer (Massot, Orfeuill 2007). Actuellement la voiture y est donc le mode de déplacement le plus efficace. Serait-il possible de rendre les transports en commun plus concurrentiels ?

Pour couvrir leurs frais de fonctionnement tout en assurant une fréquence de passage suffisante, les sociétés de transports en commun doivent desservir des zones denses en activités humaines et distribuées selon des axes. La densité d'activité humaine (DAH) est un indicateur sociologique qui se définit comme la somme, sur une surface donnée, de la population et des emplois qu'elle héberge divisée par la dite surface. Cette densité varie par exemple de 1.200 dans les zones les plus denses à 20 dans les banlieues pavillonnaires à tissu lâche. Plus cette densité est importante, plus les transports en commun peuvent être rentables et performants. Au-dessus d'une densité de 300, le train, le métro ou le RER s'imposent. Entre 300 et 120, le tramway et le métro léger sont de bonnes solutions. En dessous de 120, on entre dans le domaine du bus, puis du minibus (Dupuy, Prud'homme).

Dans les banlieues pavillonnaires et les villages dortoirs où la densité est faible, les défauts principaux que les transports en commun représentent pour leurs utilisateurs sont la rupture de charge et la faible fréquence de passage... Pour aller travailler dans le centre de

la ville, l'habitant d'une telle zone devra d'abord se rendre en bus, à pied, à vélo ou en voiture (électrique ?) vers la gare ferroviaire ou routière la plus proche. Il devra peut-être ensuite changer de mode de transport une fois arrivé en ville. Ce transfert modal accroît le temps que l'utilisateur consacre aux déplacements et le contraint en termes d'horaires et d'itinéraires (difficile de circuler en ligne droite pour desservir des villages). Pour les déplacements obligatoires (vers le travail ou les écoles) qui se font en général à heures régulières, il est possible d'imaginer des cadences plus soutenues dès lors qu'il existe une «clientèle captive». Ce ne sera pas le cas notamment pour faire des achats ou s'adonner aux loisirs. On peut en conclure que les transports en commun pourront être adaptés pour desservir plus intensément périphéries urbaines et campagnes mais ils seront toujours, pour l'utilisateur, moins souples, moins rapides et moins confortables que la voiture, ne servant plus que pour les déplacements relevant de la nécessité. Sans voiture, se déplacer à la campagne sera une corvée.

Ville sans pétrole: ville des transports en commun et des déplacements doux

Pour prévenir les effets négatifs du pic du pétrole et réduire la production de gaz à effet de serre, il faut agir simultanément sur les domaines connexes des déplacements et de l'aménagement du territoire. On n'évoquera la gestion des déplacements que dans la mesure où ceux-ci ont des incidences sur l'organisation spatiale. La mise en œuvre de diverses mesures est primordiale :

- accroître l'attrait des transports en commun en développant l'offre et en améliorant la qualité des services ;
- accroître les performances des transports en commun urbains par l'installation de sites propres ;
- limiter les nuisances de la voiture en ville en limitant son accès dans les zones denses, en restreignant sa vitesse ou en développant des parcs-relais aux entrées de la ville et près des gares de banlieue ;
- faciliter l'utilisation des modes de déplacements doux ;

- mieux maîtriser le stationnement notamment en réduisant l'offre à proximité des lieux bien desservis par les transports en commun.

Ville sans pétrole : ville des courtes distances

Sans voiture ou du moins avec un emploi moins intensif de celle-ci, il ne sera plus possible de découpler proximité physique et proximité temporelle. Ce n'est que dans une ville compacte, dense que l'on peut envisager la conjonction de ces deux proximités puisqu'il est possible de la concevoir en réduisant au maximum les temps et distances de déplacements des habitants entre leur lieu de résidence et leurs lieux d'activités (travail, école, loisirs, commerce, culture, soins des santé...) tout en favorisant l'utilisation maximale des transports en commun et des modes de déplacement doux. La ville sans pétrole est une ville des courtes distances, une ville «à portée de main». Elle doit aussi être bien reliée aux villes voisines par les transports en commun : il est irréaliste et même sans intérêt de penser que chacun puisse trouver un travail dans la ville où il réside, ou que les grandes infrastructures publiques (sportives, culturelles ou de santé) soient disposées dans chaque centre urbain.

Densifier autour des gares des villes et des campagnes

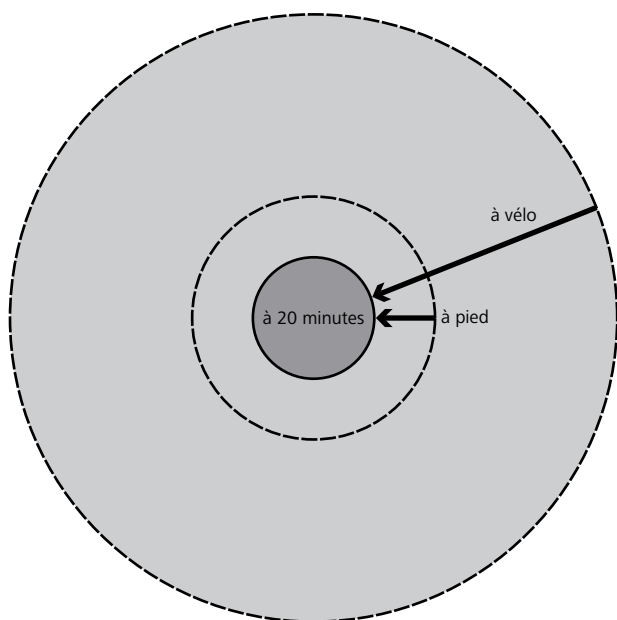
Dans les ouvrages de vulgarisation, quand il est question de retour en ville, l'accent est souvent mis sur le «renouvellement urbain». Le slogan à la mode est «construire la ville sur la ville» et le point de vue se concentre sur les centres anciens. Il faut «défocaliser» cette perspective en portant l'objet de notre attention sur des territoires plus larges. Sans être étalée, la ville des courtes distances peut rester éclatée et polycentrique dans la mesure où elle est composée de noyaux d'habitat et d'activités reliés par les transports en commun. L'armature de base de ce réseau de ville est le chemin de fer. Cette infrastructure publique, dont il faut fustiger la suppression des sections jugées (à courte vue) les moins rentables, peut être la base du renouveau des villes mais aussi des banlieues et des campagnes.

En effet, à mesure que l'on s'éloigne des centres, la motorisation augmente, l'utilisation de la voiture s'accroît et celle du transport collectif diminue. La proximité d'une gare, qu'elle soit située en centre urbain ou en banlieue, a pour conséquence d'orienter l'habitant vers une moindre utilisation de la voiture et inversement de favoriser un plus grand recours aux transports en commun. Si le lieu de travail est situé près d'une gare, il aura tendance à prendre les transports en commun. S'il prend la voiture, il parcourra des distances moindres que si le lieu de travail est situé loin des gares. C'est donc là où il y a des gares ou là où elles pourraient être créées qu'il faut développer, densément, logements et activités. (Nguyen-Luong, Courel, Pretari 2007)

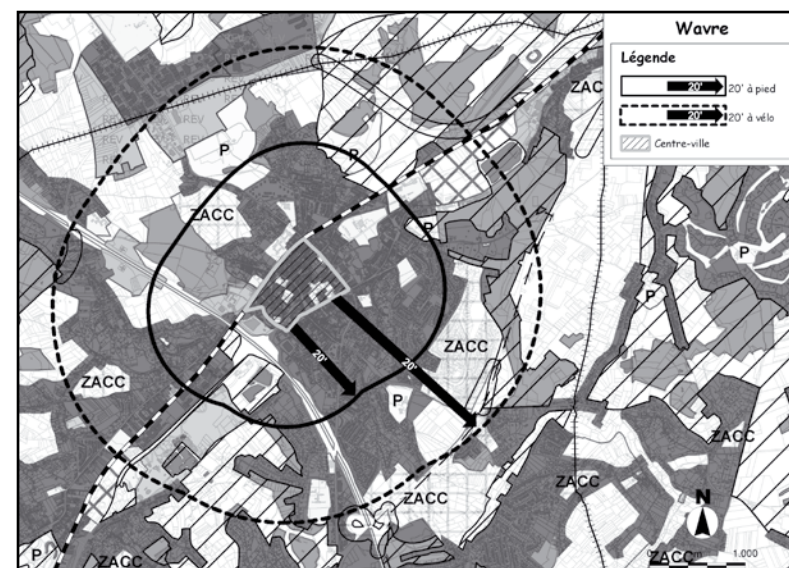
Le réseau de chemin de fer peut évidemment être complété par un réseau de train léger, à l'instar des chemins de fer vicinaux créés au tournant du XX^e siècle pour desservir les zones peu industrialisées ou à faible densité d'habitants. Il faut toutefois rappeler que le tram n'est performant qu'au delà d'une densité d'activité humaine (DAH) de 120 que l'on ne trouve qu'à proximité des grandes agglomérations.

Quels espaces réserver à la densification ?

Trop souvent on pense que les zones à densifier sont celles qui ont acquis cette caractéristique du fait de leur évolution historique : les centres anciens et leurs premières couronnes d'urbanisation. Or ces espaces, déjà densément bâtis recèlent peu de disponibilités foncières et l'immobilier y est cher. Les seuls espaces susceptibles de faire l'objet de développements urbanistiques nouveaux sont des sites difficiles d'accès parce que situés en cœur d'îlots, ou des sites déjà occupés qu'il faudrait rénover.



Pour déterminer les portions de territoire suffisamment proches des activités du centre et des gares qu'il faudrait certainement densifier pour tendre vers une ville «à portée de main», on peut utiliser comme étalon les distances parcourues à pied ou à vélo. Quand il marche, l'être humain se déplace à une vitesse de 2 à 4 km à l'heure selon son âge, son état de santé, le poids de ses bagages ou la hâte qu'il a d'être rendu à destination. En moins de 20 minutes de marche, il parcourt sur un terrain plat une distance d'1 kilomètre. Quand il se déplace à vélo, il parcourt en une heure une distance comprise entre 10 et 15 kilomètres. Dès lors, en moins de 20 minutes, un cycliste franchit une distance de 4 kilomètres si la déclivité n'est pas trop forte. Ces étalons temps/distance parcourue de 20 minutes à pied et à vélo nous permettent d'évaluer la superficie couverte par la zone urbaine qu'il faudrait densifier.



La ville des courtes distances peut être divisée en trois zones établies de façon concentrique et définies en fonction de la possibilité de se rendre au centre ville ou à la gare à pied ou à vélo en un laps de temps raisonnable que l'on peut estimer à 20 minutes.

Le centre de la ville. Ce territoire comprend les espaces où sont traditionnellement rassemblés les services: commerces, administrations, écoles. Il peut être établi autour de plusieurs centres de gravité : par exemple les zones à forte concentration en activités et bien sûr les centres que constituent la ou les gares. Cette zone centrale souvent



densément bâtie n'accueille pas nécessairement une densité d'habitants importante du fait de la présence des commerces et des bureaux. Le centre ville est le domaine par excellence du piéton compte tenu des très courtes distances qu'il doit

y parcourir. C'est le lieu où doit se développer une grande mixité d'activités humaines avec une densité de logements importante qui devrait être supérieure à 100 logements/hectare.



La ville à pied. La ville à pied est le territoire qui se situe là où la plupart des fonctions sont rendues accessibles en moins de 20 minutes de marche, soit une couronne dont la limite extrême est située à un kilomètre du centre urbain ou

de la gare. Cette zone est particulièrement propice aux personnes dont la mobilité est par choix ou par contrainte limitée. Elle devrait être urbanisée de façon dense, permettant le maintien et la création d'immeubles à appartements ou de maisons unifamiliales. La construction d'appartements devrait être confinée dans cette zone et dans le centre de la ville. La densité minimale à y promouvoir est d'au moins 80 logements/hectare.



La ville à vélo. Située au delà du territoire de la ville à pied, elle représente l'espace où les différentes fonctions du centre sont rendues accessibles à moins de 20 minutes à vélo, soit une couronne dont la limite extrême est située à moins de

4 kilomètres du centre urbain. Ce territoire englobe de nombreux quartiers résidentiels d'urbanisation récente. Les disponibilités foncières y sont encore importantes, qu'elles soient inscrites ou non en zone destinée à l'urbanisation au plan de secteur. Cette zone est particulièrement propice à la création de maisons unifamiliales. La densité minimale devrait y être de 40 logements/hectare. Cette

densité est au moins quatre fois supérieure à celle que l'on rencontre dans les projets actuellement autorisés dans de tels espaces.

Ce schéma idéal doit évidemment s'adapter aux caractéristiques des lieux. En reportant ces distances sur les territoires qu'il pratique, le lecteur sera frappé de voir à quel point des espaces pourtant proches des centres ont été gaspillés au profit de projets d'occupation diffuse. Soutenir le développement d'une ville «à portée de main» amène donc à reconsidérer le principe d'intégration si souvent défendu (et mal compris) par les urbanistes. Selon la situation des nouveaux espaces à urbaniser, il ne faudra pas hésiter à s'inscrire en rupture avec les formes d'urbanisation existantes.

Conclusion

Comme l'explique Guillaume Duval, une solution providentielle permettant de remplacer le pétrole par des sources d'énergie alternatives ne produisant pas d'autres inconvénients d'ampleur analogue n'est pas en vue. L'essentiel de l'effort pour préparer l'après pétrole va devoir porter sur les moyens de se passer des usages qui le mobilisent aujourd'hui : produire des biens plus près du consommateur, diminuer les transports de marchandises, construire des villes plus denses où les logements et les emplois sont moins distants pour limiter les besoins de déplacements quotidiens. Il convient de prendre les mesures qui s'imposent dans les domaines des déplacements et de l'aménagement du territoire où elles sont, aujourd'hui, lacunaires².

Le pétrole est actuellement irremplaçable dans les transports aériens et maritimes ainsi que dans les transports routiers de marchandises sur moyenne et longue distances. C'est dans les transports terrestres de voyageurs de moyenne et longue distances et tous ceux de courte distance, essentiellement urbains et régionaux, que les réductions de CO₂ devront majoritairement se faire. Le modèle de l'urbanisa-

tion dispersée dans les campagnes et dans la périphérie des villes doit être abandonné au profit d'urbanisations plus denses établies à proximité du centre des villes, grandes et petites, et à proximité des grandes lignes de transports en commun.

Les actions à mener devraient intégrer les impératifs suivants :

- choisir des localisations centrales pour les équipements et les logements de manière à réduire l'utilisation de la voiture et des camions et accroître celle des transports en commun et des modes doux de déplacement ;
- localiser les activités économiques préférentiellement près de la voie d'eau et du chemin de fer ;
- imposer une forte densité de construction pour réduire les coûts liés aux équipements et services à domicile, garantir la possibilité de trouver un logement proche du centre au plus grand nombre, limiter l'étalement de l'urbanisation.

Enfin, il faut tenir compte du passif : l'urbanisation dispersée est un fait dont il convient de réduire les impacts négatifs. Ainsi les territoires les plus centraux de la banlieue, ceux qui disposent de services et qui sont situés le long de lignes de transport en commun fréquentées (surtout de chemin de fer) pourraient être densifiés. Quant aux territoires les plus isolés, il faut en freiner l'urbanisation.

Bibliographie

-
BENEVOLO (1983), Histoire de la Ville, Editions Parenthèse, mars 1983
-
BOUCHER (2006), La révolution de l'hydrogène Vers une énergie propre et performante, Editions du Félin, février 2006
-
BROCORENS(2007), Pic du Pétrole et pic du gaz , février 2007 www.aspo.be
-
BUREAU FEDERAL DU PLAN (2008) perspectives de population 2007-2060, mai 2008,
-
COCHET(2007), Pétrole apocalypse, Fayard, janvier 2007
-
CPDT (2002), Les coûts de la désurbanisation, Etudes et documents, Division de l'observatoire de l'habitat (DGO 4)
-
CPDT (2005), Protocole de Kyoto: aménagement du territoire, mobilité et urbanisme, Etudes et documents Division de l'observatoire de l'habitat (DGO 4)
-
DACHELET (2007), Revenir en ville: la révolution climatique, Cahier de l'urbanisme n°66, Mardaga, décembre 2007
-
DE BOISSIEU(2006), Division par quatre des émissions de gaz à effet de serre de la France à l'horizon 2050, Ministère de l'écologie, Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, La documentation française ,2006
-
DIAMOND(2006), Effondrement Comment les sociétés décident de leur disparition ou de leur survie, Gallimard, juillet 2008
-
DUPUY, PRUD'HOMME, Développement urbain: les nouvelles contraintes Rapport n°1 Institut Véolia environnement
-
JANCOVICI (2006), Le plein s'il vous plaît, Seuil, février 2006
-
LE PICHON (1997) Aux racines de l'homme, Presse de la Renaissance, septembre 1997
-
MASSOT, ORFEUIL (2007), La contrainte énergétique doit-elle réguler la ville ou les véhicules, mobilité urbaine et réalisme écologique, Les annales de la recherche urbaine, juillet 2007
-
NGUYEN-LUONG, COUREL, PRETARI (2007), Habiter ou travailler près d'une gare de banlieue: Quels effets sur les comportements de mobilité ? Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région d'Ile de France (IAURIF), novembre 2007
-
ORFEUIL, SOLEYRET (2002), Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et à longue distance, Recherche transports sécurité, septembre 2002
-
ORFEUIL, POLACHINI(1998), Les dépenses pour le logement et les transports des ménages franciliens Recherche transports et sécurité n°63, 1998
-
PLAN WALLON AIR-CLIMAT, Service public de Wallonie, Direction générale opérationnelle, agriculture, ressources naturelles et environnement (DGO3)
-
RAUX, TRAISNEL (2007), Habitat et déplacement dans les aires urbaines, impacts énergétiques et environnementaux de la croissance péri urbaine. Les annales de la recherche urbaine, juillet 2007
-
SPF ECONOMIE, DIRECTION GENERALE STATISTIQUE ET INFORMATION ECONOMIQUE (2006), Enquête sur le budget des ménages 2006,
-
SITES INTERNET : fr.wikipedia.org, carfree.free.fr
-
WAUTELET (2008), Vivement 2050, l'Harmattan, mars 2008
-
WWF (2008), Rapport planète vivante 2008
-
ZAHAVI Y.(1976), Travel characteristics in cities of developing and developed countries, Staff Working Paper, n°230, World Bank, Washington D.C.

Notes

-
- 1 Bureau fédéral du plan, enquête sur le budget des ménages 2006, soit avant la forte augmentation du prix du baril de 2008.
-
- 2 Alternatives économiques n°271 juillet-août 2008, «face au pétrole cher» article de Guillaume Duval

LESS HEAT, LESS MEAT BUT WHICH MEAT ?

→THÉRÈSE SNOY

Députée fédérale Ecolo / Groen !
et administratrice d'Etopia.

therese.snoy@ecolo.be

La crise alimentaire est passée un peu à l'arrière-plan de l'actualité. Elle n'en reste pas moins présente dans de nombreux pays du monde et l'instabilité du cours des matières premières alimentaires risque de la faire rejaillir à tout moment. Plus que jamais, les crises climatiques, alimentaires et des prix sont liées. En effet, la production alimentaire, partout dans le monde, est dépendante des effets du climat et de ses aléas. Les stocks de matières premières, parfois insuffisants à cause de faibles rendements, sont vulnérables à la volatilité des prix et à la spéculation financière. On a beaucoup parlé des biocarburants comme facteur d'aggravation des pénuries de céréales et d'autres cultures alimentaires. Mais a-t-on assez parlé de l'incroyable déséquilibre entre la production alimentaire consacrée aux animaux et celle destinée aux personnes ?

L'année 2008 a été marquée par l'omniprésence de la crise de la production alimentaire : volatilité des prix des matières premières, conflits autour de l'appropriation des terres, émeutes de la faim dans divers pays du Sud, épuisement des sols, pénurie d'eau ou pollution des nappes, expulsions des paysans... Les causes sont évidemment multiples et agissent avec des degrés divers : faiblesse des stocks des matières premières, augmentation des coûts de production liés à l'énergie fossile, indécentes spéculations sur les marchés financiers, accroissement de la demande de pays émergents comme l'Inde, le Brésil ou la Chine, développement des agrocarburants qui accroissent les intérêts spéculatifs sur les matières premières, etc. Par ailleurs, d'autres difficultés émergent comme les risques de maladies nouvelles difficilement maîtrisables (virus mutants, fièvre catarrhale...).

Pourra-t-on nourrir neuf milliards d'êtres humains ?

Au cours des cinquante dernières années, le modèle agricole dominant a certes accru sa productivité et a répondu à une demande quantitative croissante, mais il a aussi créé des inégalités inacceptables à l'échelle planétaire, détruit des emplois ruraux, contribué à l'épuisement et à la dégradation des ressources naturelles (dont les sols et l'eau) ainsi qu'à une perte de plus en plus menaçante de biodiversité. Par ailleurs, nous vivons un paradoxe terrible: nous mangeons trop et mal au Nord ce qui provoque des maladies de l'alimentation alors qu'au Sud, les paysans producteurs de nourriture sont les premiers touchés par les famines et par la malnutrition. L'agriculture intensive est aussi pointée du doigt pour sa contribution aux émissions de gaz à effet de serre. Selon la FAO, environ 20% des émissions totales de gaz à effet de serre seraient générés par le secteur agricole, pris dans sa globalité.

Mais surtout, la question que chacun se pose aujourd'hui, au Nord comme au Sud, est de savoir comment la Terre va nourrir durablement et équitablement une population mondiale qui devrait atteindre les neuf milliards d'êtres humains en 2050.

Les réponses classiques à cette question vont dans le sens de l'amélioration de la productivité des cultures et des élevages, de l'augmentation des rendements et des économies d'échelle. Dans ce but, il est fait de plus en plus appel à la biotechnologie et à la mécanisation. Mais celles-ci butent sur les limites des ressources et sur la capacité des écosystèmes à se régénérer. Les premières « révolutions vertes » avaient déjà provoqué un appauvrissement des sols, un épuisement des ressources disponibles en eau, sa pollution, une croissance des émissions de gaz à effet de serre et un surcroît de dépendance aux ressources fossiles. Pourtant, ces obstacles ne semblent pas ébranler certains tenants d'un capitalisme forcené qui estiment que la solution viendra du développement des échanges commerciaux, des biotechnologies, d'une ouverture totale des marchés et d'une spécialisation des pays en fonction des coûts de production.

Mais d'autres voix se font entendre. Ainsi, l'Evaluation internationale des Sciences et Techniques agricoles au Service du Développement (IAASTD)¹, rapport réalisé avec la contribution de 400 scientifiques mondiaux et rendu public le 15 avril 2008, a souligné l'urgence d'un changement des règles qui régissent l'agriculture moderne. Les auteurs de ce document préconisent la protection des ressources naturelles et le développement de pratiques « agro-écologiques ». Ils insistent sur l'idée qu'il ne s'agit pas tant de produire plus à l'hectare que de produire mieux et de favoriser l'agriculture paysanne et familiale.

Quant au Délégué spécial des Nations-Unies sur le droit à l'alimentation, Olivier De Schutter, il défend le principe de la souveraineté alimentaire et donc le droit des Etats à protéger leur agriculture, et en particulier l'agriculture paysanne et la production vivrière. La

productivité de l'agriculture vivrière peut d'ailleurs être largement améliorée, justement par le recours aux savoirs traditionnels et à des pratiques agro-sylvo-pastorales adaptées aux écosystèmes, ce qui aurait l'immense avantage de protéger le capital naturel pour l'avenir.

Nous sommes à la croisée des chemins, et le lobbying des grands intérêts industriels fait rage auprès des institutions internationales pour que les choix « classiques » s'imposent ou soit imposés, tant au Nord qu'au Sud. Comme toujours, le véritable enjeu est donc moins la quantité de biens produits que le mode de production et la distribution mondiale de ces biens.

L'agriculture et les filières alimentaires doivent faire l'objet d'une régulation internationale qui assure la sécurité alimentaire pour tous et un partage équitable des ressources ainsi que la protection des écosystèmes producteurs. Les règles de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) doivent être revues dans ce sens.

Ce soir, qu'est-ce qu'on mange ?

Et c'est ici qu'il faut intégrer une autre question : celle du contenu de notre alimentation, en tout cas de celle des habitants du Nord. Quel modèle alimentaire devons-nous adopter pour qu'il soit accessible à tous les habitants de la Terre, qu'il soit favorable à la santé et préserve les capacités des écosystèmes pour les générations futures ? Or l'assiette occidentale avec son steak de viande trônant aux côtés des frites et d'une feuille de salade, ou le hamburger incluant un double steak haché entre moutarde et ketchup, ont tendance à devenir un modèle mondial. Ici, en Belgique, nous consommons en moyenne 100 kg de viande par an et par habitant. Sa demande augmente dans les pays émergents. Si on suit les courbes de l'évolution actuelle, sa production devrait doubler d'ici 2050 (de 229 millions de tonnes en 2001 à 465 millions de tonnes en 2050 ²). Cela ne pourrait se faire

que par le recours à l'élevage intensif. Or un tel modèle alimentaire basé sur la viande et les produits animaux est insoutenable au vu de la capacité de régénération des ressources naturelles et il est inacceptable du point de vue de l'équité et du partage des ressources.

Au niveau mondial, aujourd'hui, 70 à 80 % des terres agricoles sont affectées au bétail ou à la nourriture du bétail. La plus grande partie de la viande est consommée par les pays riches. Au niveau européen, l'Union étant déficitaire en céréales, oléagineux et protéagineux, ce sont essentiellement des cultures extra-européennes qui nourrissent notre bétail (maïs, soja...). Les productions végétales européennes sont directement concurrencées par ces cultures produites à faible coût et exportées dans des conditions de dumping économique (USA), social ou environnemental (Brésil).

Au niveau mondial, la majorité des céréales et protéines végétales est cultivée pour nourrir les animaux, alors qu'elles pourraient être consommées directement par l'homme. Ce « détour énergétique » est particulièrement important dans le cas du bœuf où le rapport d'efficacité entre une protéine végétale et une protéine animale est de 1 à 20, en raison de la taille de l'animal, de sa longévité et d'un métabolisme de base élevé. Il est moins important dans le cas de la volaille ou du porc. Les ressources de la biomasse sont donc indéniablement détournées au profit d'une minorité. L'élevage constitue une charge écologique importante.

L'argument climatique

Plusieurs types d'impacts environnementaux doivent être dénoncés. Le président du Groupe d'Experts intergouvernemental sur l'Évolution du Climat (GIEC), Rajendra Pachauri venu à Gand en août 2008, y a lancé le slogan « Less heat, less meat ». En effet, 18% des gaz à effet de serre sont émis par la production animale, dont 9% du CO₂,

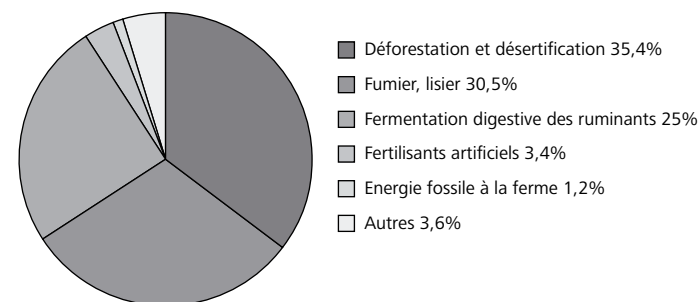
37% du méthane (CH_4 , ayant 23 fois le potentiel de réchauffement du CO_2), 65% du protoxyde d'azote (N_2O , 296 fois le potentiel de réchauffement du CO_2). Au cours des trente dernières années, les besoins de l'élevage en pâturages ou en céréales et protéagineux ont provoqué d'importantes déforestations dans les pays du Sud. Cet élevage est non seulement destiné à leur propre consommation mais surtout à celle des pays du Nord, vers lesquels étaient exportées soit les céréales et protéines végétales, soit la viande elle-même. La déforestation contribue à 20 % des émissions de gaz à effet de serre en général, et à 36 % des émissions imputées à l'élevage ³.

Reconnaissons dès maintenant qu'il conviendra de distinguer les formes d'élevage qui n'ont pas causé de déforestation récente, c'est à dire sur des pâturages dans les régions anciennement agricoles. Leurs émissions de GES en sont fortement diminuées.

Le méthane produit par les ruminants constitue la deuxième source de gaz à effet de serre de l'élevage. Sa part dans les émissions de l'élevage varie de 25 % à près de 30 %, soit quelque 86 millions de tonnes de méthane par an. La digestibilité des aliments peut entraîner une fluctuation des émissions. Il est donc intéressant d'étudier le contenu de l'alimentation des bovins si on veut diminuer leur production de méthane.

Les pratiques de culture mécanisées, l'apport d'engrais et de pesticides, le transport, forment le reste des émissions dues à l'élevage.

Si le secteur agricole veut, comme les autres secteurs, diminuer ses émissions et suivre le rythme demandé par le GIEC pour 2050 (soit une baisse minimale de 80 % des émissions), il ne peut donc éviter de remettre en cause la production de viande et en particulier celle des bovins ainsi que les formes d'élevage intensif alimentées par des cultures industrielles.



Répartition des émissions de Gaz à Effet de Serre de l'élevage. (source : exposé de R.Pachauri à Gand le 30 août 2008)

L'argument environnemental

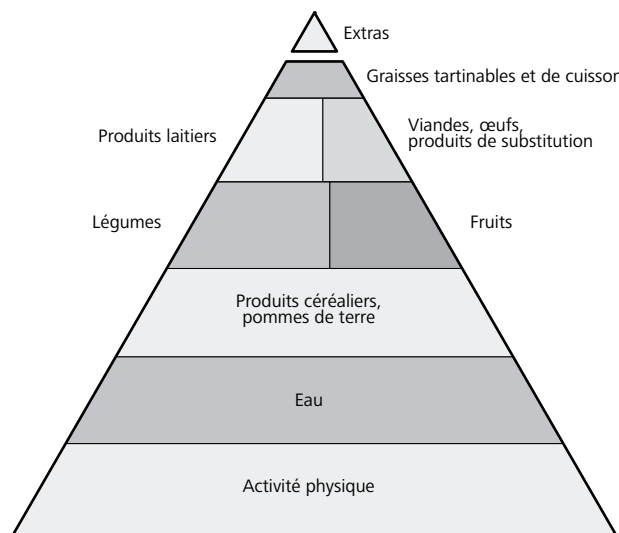
En dehors des émissions de GES, l'impact environnemental de l'élevage est lié à la consommation d'eau et à l'équilibre du cycle azoté. Selon R.Pachauri, il faut 15.500 litres d'eau pour produire un kilo de bœuf, 4.900 litres pour un kilo de porc, 3.900 litres pour un kilo de poulet. Ces données ajoutent l'eau nécessaire à l'irrigation des cultures fourragères à la consommation de l'animal lui-même. Elles sont beaucoup plus élevées que la quantité d'eau nécessaire pour produire un kilo de céréales ou de protéines végétales.

L'élevage est responsable de 64 % des émissions d'ammoniac dans l'atmosphère ainsi que d'une partie de la pollution des nappes phréatiques par l'azote et le phosphore. Le cycle de l'azote est perturbé par le fait que de grandes quantités d'azote entrent dans nos pays via les importations de céréales et de protéagineux et deviennent partiellement des déchets (le lisier) qui sont à leur tour incorporés dans les sols avec les excès que l'on sait. Ceci n'exclut pas que l'on puisse maîtriser ces apports d'azote mais le lisier est loin d'être la meilleure fumure pour assurer la richesse biologique des sols. Le fumier est préférable. Mais sa production est rarement possible dans

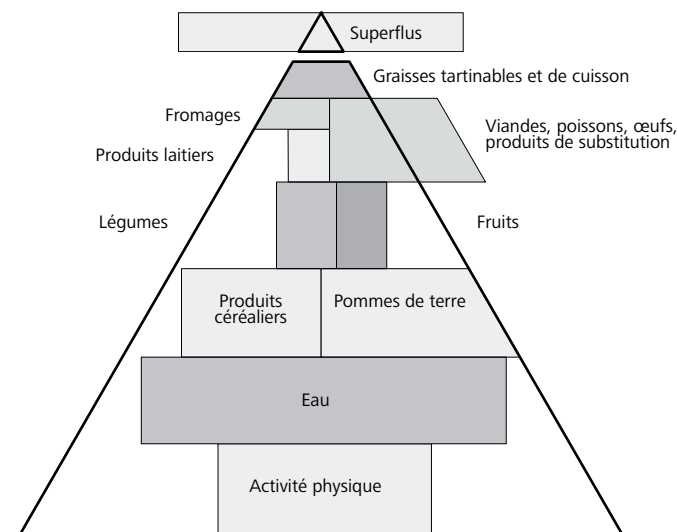
les élevages intensifs. De plus l'intensivité de l'élevage et des cultures qui y sont liées contribue également à la perte de biodiversité, tant via les rejets d'azote que via l'usage des pesticides.

L'argument de la santé

Aujourd'hui, les professionnels de la nutrition et de la santé sont unanimes : notre pyramide alimentaire doit se baser sur les féculents (à base de céréales brutes ou peu raffinées) et comporter ensuite des fruits et légumes, puis de la viande, du poisson et des produits animaux. Les apports moyens de protéines animales doivent diminuer, pour notre santé autant que pour celle de notre planète.



Or la réalité de notre consommation est tout autre !



Une première constatation concerne le manque de fibres, pourtant indispensables dans l'assiette observée de la population de 15 ans et plus. Par ailleurs, la consommation de viande dépasse largement les quantités préconisées. Celle-ci est à l'origine de risques plus élevés de maladies cardio-vasculaires, de cancer, de diabète de type 2 et bien sûr d'obésité, en raison des graisses saturées qu'elle contient. Le Fonds mondial de la recherche contre le cancer recommande de manger principalement une nourriture végétarienne⁴. Dans son livre « Anticancer », le professeur David Servan Schreiber évoque les recherches qui démontrent que les produits issus d'animaux nourris par les fourrages industriels contiennent plus de graisses Omega 6 (susceptibles d'exciter l'apparition de tumeurs) que ceux issus d'animaux nourris à l'herbe. Ceci montre aussi que la qualité nutritionnelle des produits animaux dépend de l'alimentation qu'ils ont reçue. C'est une évidence, mais elle n'attire pas beaucoup d'attention de la part des éleveurs.

La production de viande à grande échelle est aussi susceptible d'être atteinte et de propager des maladies à caractère épidémique ; la prévention du risque d'épizootie est bien développée dans nos pays, mais le coût supporté par la société, en l'occurrence par le budget de l'Etat, pose question. Ne pourrait-on pas diminuer grandement ce risque en diminuant le caractère intensif de l'élevage ? Les animaux élevés dans la promiscuité sont en effet fragilisés en cas d'attaque de bactéries et de virus. Les antibiotiques sont de plus en plus utilisés, avec ce que cela comporte comme risque de développement de résistances dangereuses pour la santé humaine

Enfin, la question des farines animales incorporées dans l'alimentation du bétail se repose aujourd'hui. Plus les quantités sont importantes, plus la question de leur opportunité et de leur destination finale se fait lancinante. Interdites dans l'alimentation animale depuis la crise de la vache folle, l'Union européenne s'apprête à les autoriser à nouveau. Des arguments strictement économiques (issues de l'industrie de la viande, elles constituent des protéines financièrement intéressantes pour les fabricants d'aliments) risquent de supplanter des impératifs de santé publique. C'est évidemment inacceptable.

Les écolos veulent-ils qu'on devienne végétariens ?

Après de tels constats, ne pourrait-on à juste titre demander que le monde entier devienne végétarien ? Le mouvement végétarien flamand EVA fait des comparaisons très parlantes :

- Monsieur Pachauri, en étant végétarien depuis 10 ans, a économisé 12 tonnes de CO₂ ;
- une vache émet 6,5 tonnes de CO₂ durant sa vie, c'est autant qu'une Ford Fiesta ;
- un végétarien dans une 4X4 est équivalent à un « omnivore » dans une Toyota Prius. Le mouvement végétarien propose dès lors de s'abstenir de viande un jour par semaine, ce qui représente une

économie de 170 kg CO₂ par an et par personne. Supprimer la viande et/ou les kilomètres en voiture ? Il faut réduire les deux autant que possible, mais les effets pourraient être équivalents.

Et pourtant la question mérite une analyse plus fine. Tant du point de vue de la production que de la consommation, il y a de(s) (bonnes) raisons de ne pas aller jusqu'au radicalisme. Certes le régime végétarien est respectable et parfois souhaitable. Il correspond à certaines habitudes culturelles mais il serait regrettable de faire table rase de tout ce que nous apporte l'énergie animale sous toutes ses formes et dans ses composantes sociales et culturelles.

Adieu veau, vache, cochon, couvée ?

L'élevage des animaux est (presque) vieux comme le monde. Il date de la préhistoire, n'oublions pas que nous avons été d'abord chasseurs, puis agriculteurs et éleveurs. La plupart des peuples ont élevé des troupeaux d'animaux en fonction de l'adaptation aux écosystèmes où ils vivaient, ont bu leur lait et s'en sont servi pour fabriquer de multiples produits, ont utilisé leurs peaux ou leurs fourrures pour se vêtir, leurs déchets pour enrichir le sol... Par ailleurs, la chair animale a une haute valeur symbolique et culturelle. Faut-il rappeler le sacrifice animal qui entre dans de nombreux rituels primitifs et dont la fonction est bien souvent de remplacer le sacrifice humain ? L'Indien qui parle au bison avant de le tuer et le remercie, les cérémonies accompagnant les chasses (encore aujourd'hui), le don de l'agneau au visiteur chez les plus pauvres des peuples du désert, tout cela démontre l'importance de cette énergie que l'homme tire d'un animal dont il se sent au fond très proche. N'a-t-il pas le même sang ? N'est-il pas un compagnon dans la lutte pour la survie menée pendant tant de siècles ?

Lorsque le roi Henry IV veut permettre aux Français de manger une poule au pot tous les dimanches, c'est le début de la prospérité. Les classes supérieures festoyent alors avec de la viande et expriment ainsi leur domination. Tout cela est inscrit dans notre mémoire collective. La viande est synonyme de prospérité, de richesse, de saveurs et de plaisirs partagés. Il ne sera donc pas question d'y renoncer facilement.

L'élevage a aussi des impacts positifs sur l'environnement : on pense évidemment à la fertilisation des sols obtenue traditionnellement par un mélange d'excréments animaux et de déchets végétaux (le fumier), mais la simple présence d'un troupeau sur un pâturage, si elle est bien adaptée, permet le développement du cycle de l'azote ainsi que l'apport d'éléments minéraux qui maintiendront la fertilité du sol. Les pâturages, liés à l'élevage, stockent le carbone mieux qu'une terre labourée, évitent l'érosion des sols, absorbent l'eau et, dans certains cas, sont un refuge de biodiversité. Les ruminants sont les seuls, grâce à leur système digestif particulier, à pouvoir transformer la cellulose en glucose et sont ainsi capables de rendre productifs les sols où ne pousse que de l'herbe. Que ferait-on sans les troupeaux de montagne pour entretenir les alpages, éviter les avalanches, permettre ces magnifiques floraisons liées justement au pâturage annuel ?

Les pratiques agro-pastorales qui ont trouvé un équilibre avec l'écosystème et permettent le renouvellement des ressources végétales, ne polluent pas l'eau et enrichissent les sols. Elles peuvent donc être conservées.

En ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, « une vache élevée dans un système d'élevage n'impliquant ni déforestation ni dégradation du sol, pollue deux fois moins que la vache FAO »⁵, dit Johanne Dupuis en faisant référence à l'étude de la FAO citée ci-dessus ⁶.

L'élevage et la production de viande recouvrent donc mille et une réalités. Certaines sont destructrices, certaines sont très utiles et à préserver.

Au niveau de la production, il est clair que ce sont le caractère intensif de l'élevage et sa dépendance par rapport à des intrants importés qui ont « cassé » le cycle des matières et donc la durabilité environnementale du modèle. Ce modèle marche économiquement, mais de moins en moins d'ailleurs, tant qu'il ne paie pas ses coûts cachés qui sont liés à l'énergie fossile, au transport, aux pollutions engendrées. L'élevage intensif a aussi anesthésié la relation entre l'éleveur et l'animal. Chacun ne peut plus fonctionner que comme une machine.

Au niveau de la consommation, la quantité de viande et de graisses animales consommées représente indéniablement un coût pour la santé publique.

Le consommateur est pris dans un paradoxe car il rejette aussi le modèle de l'élevage intensif (quand un élevage s'installe près de chez lui) et ne veut plus voir la mort de l'animal, mais en profite sans arrêt, en cherchant de la viande à bon marché et en renonçant souvent à la qualité plutôt que de changer son menu.

Quelles bonnes pratiques ?

Il faut donc rechercher les solutions dans des pratiques agricoles équilibrées ainsi que dans la modération de notre consommation. Mais cela demande un changement radical par rapport aux pratiques et tendances actuelles. Il s'agira par exemple de réduire certaines productions industrielles. Or en Belgique, le secteur de l'élevage est devenu une industrie à part entière. Les autorités ont tendance à le traiter comme tel, en soutenant son développement et sa compétitivité. Le dilemme est comparable à celui auquel les industries lourdes nous confronte : comment éviter de simples délocalisations

de la production ? Comment assurer des transitions socialement acceptables pour l'emploi que ce secteur fournit ?

Dans son programme de novembre 2008, Ecolo prône « une réorientation des cultures visant la liaison au sol et une indépendance alimentaire accrue ». Les Verts veulent que l'Union européenne et la Région wallonne mettent en œuvre un *phasing out* pour l'élevage intensif. Au niveau wallon, le critère de la liaison au sol et du frein à l'intensification doit devenir des paramètres déterminants de la politique.

Plus largement, Ecolo estime que les règles du commerce international doivent être revues de manière à restaurer les équilibres naturels entre la production végétale et la production animale. Il faut éviter l'hyperspécialisation des activités agricoles et restaurer les complémentarités entre les cultures et les élevages (lien au sol en amont pour l'alimentation animale et en aval pour la gestion des effluents d'élevage). Parmi nos autres revendications figurent la lutte contre les distorsions de concurrence provoquées par le subventionnement de productions américaines qui comme le soja, arrivent à bas prix sur nos marchés ; la diminution de la dépendance européenne vis-à-vis de l'alimentation animale en mettant en œuvre une politique de production de protéines végétales en Europe et en favorisant les exploitations mixtes élevage-cultures; l'abandon de l'avantage accordé au « moins-disant » autorisé actuellement par l'OMC qui permet le déversement de produits de qualité souvent médiocre sur notre marché (ex : bœuf aux hormones américain, poulet à l'eau de javel, OGM dans l'alimentation animale...).

La réforme de la PAC mène jusqu'ici à une dérégulation accrue, la suppression des aides liées à la production et des quotas qui limitaient l'offre. Aujourd'hui le secteur laitier est mis en péril par la suppression progressive de ces quotas. On mesure plus que jamais l'importance des instruments de gestion de l'offre pour la stabilité des prix et donc du secteur. Par ailleurs les aides au développement

rural et les mesures agri-environnementales seront renforcées. Il est difficile d'en prévoir les conséquences. D'une part, les grands élevages intensifs seront favorisés par leur économie d'échelle et leur mécanisation, mais d'autre part, en fonction du prix de l'énergie, les intrants (engrais, aliments fourragers, ...) auront des coûts incertains, ce qui rendra les investissements risqués. On peut aussi espérer que des éleveurs se tourneront vers des modes d'élevage plus liés au sol et donc plus autonomes par rapport aux importations.

Quant à nous, consommateurs, il nous reste à modifier nos habitudes alimentaires, de façon progressive mais décidée. Moins de viande, plus de céréales⁷, de fibres, de légumes, mais aussi plus d'imagination, de créativité, de saveurs nouvelles... pour modifier à notre tour les tendances du marché et favoriser une agriculture en harmonie avec la planète. En ce qui concerne la viande, pourquoi ne pas retrouver le goût et le plaisir de la rareté ? Faire de la viande l'exception qui fait plaisir, le cadeau, le plat de fêtes ? Et quand on décide de manger de la viande, permettons-nous alors la qualité, non pas celle liée au luxe d'un magasin mais celle de la garantie d'origine, celle liée à sa valeur nutritionnelle, à la qualité environnementale de son mode de production. Comme le propose le mouvement « Slow Food », achetons du « bon, propre et juste », de la viande d'un animal qui a couru, mangé de l'herbe, pu grandir à son aise. Le goût de cette viande est d'ailleurs sans comparaison, par rapport aux viandes industrielles. Retrouvons si possible le lien avec l'éleveur, soit au travers d'une filière régionale de production, soit directement via des achats groupés à un producteur. Mettons moins de kilomètres dans notre assiette et plus de saveurs et couleurs locales !

Evidemment, dans le quotidien, il nous faudra apprendre à manger autrement, en nous inspirant d'une nouvelle gastronomie, rééquilibrée (voir le schéma X de la pyramide alimentaire idéale) ci-dessus). Celle-ci existe mais doit se déployer grâce à nos chefs cuisiniers, nos

écoles d'hôtellerie, le secteur Horeca et via les mouvements citoyens d'éducation permanente et les groupes tels que « Slow Food ».

En Belgique ces derniers mois, les initiatives se sont multipliées. Il est intéressant de constater que, tant du côté des syndicats que du monde des entreprises, du côté du secteur Horeca lui-même, des ONGs et chez les citoyens, de nouveaux mouvements pour une alimentation durable naissent et se mettent en réseau. Ils sont tous « léguminophiles » et le plus souvent préconisent l'alimentation bio. N'est-ce pas un potentiel prometteur pour la naissance d'une nouvelle génération de producteurs ?

.....
1 http://iaastd.net/docs/SR_Exec_Sum_280508_French.pdf
.....

2 Source: FAO, 2006, Compassion in World Farming, 2008
.....

3 Source « Livestock's long shadow » FAO, Rome, 2006
.....

4 Source: The Lancet, 2007; World Cancer Research Fund, 2007
.....

5 Johanne Dupuis, dans la revue de la FICOW, 3e trimestre 2008
.....

6 Source « Livestock's long shadow » FAO, Rome, 2006
.....

7 Dans nos pays occidentaux, cela signifie notamment de remettre à l'honneur, la place du pain dans l'alimentation, principalement à base de céréales complètes.



