

# Newsletter

## Janvier 2010

### Energie-climat : ouvrons le débat

#### N°5 THÈME / Le secteur des transports

Flexibilité, rapidité, *just in time*...nos modes de production et de consommation reposent sur un recours de plus en plus intensif à la mobilité et aux transports. Qu'il s'agisse des personnes ou des marchandises, la route est aujourd'hui la plus à même de répondre à cette demande croissante.

Pour des raisons qui tiennent autant à la raréfaction des ressources fossiles qu'aux coûts externes qu'il génère (pollution, destruction des paysages etc.), ce modèle n'est plus soutenable en l'état. Des instances internationales comme l'OCDE recommande elle-même de réduire la demande en transport et de favoriser des modes alternatifs à la route (rail, fluvial).

Comment opérer la transition, et sur quel modèle économique ? Comme le note Marc Scius (CSC Transcom), « le transport routier est très polluant, mais il est aussi le gagne-pain de milliers de travailleurs ».

Des études comme celles de la CES ("Changements climatiques et emplois", 2007) nous indiquent pourtant que des politiques ambitieuses permettraient de créer des emplois en développant le rail et les transports en commun au détriment de la route. Ce scénario est-il réalisable ? Suivant quelle stratégie ? Sur quelle échelle du territoire ?

En lien avec les thèmes de l'énergie, du réchauffement climatique et de l'emploi, la newsletter de la cellule Rise lance le débat et croise les perceptions de témoins aux avant-postes.

» « La fête est finie »

#### **Pierre Courbe**

Chargé de mission « mobilité »  
Inter-Environnement Wallonie

» « B-Cargo : les enjeux de la filialisation  
du fret ferroviaire »

#### **Gérard Husson**

Secrétaire national  
CSC Transcom

» « La CSC Transcom à Copenhague »

#### **Marc Scius**

Service d'études  
CSC Transcom

» « La question du fret en Région wallonne »

#### **Pierre Arnold**

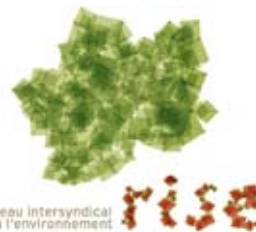
Chargé de recherches  
Centre interuniversitaire d'Etude  
de la Mobilité (CIEM)

» « Quelques précisions sur les ambitions  
de la Région wallonne en matière de mobilité. »

#### **Dominique Perrin**

Chef de Cabinet du Ministre wallon  
Philippe Henry

Ministère de l'Environnement,  
de l'Aménagement du territoire,  
de la Mobilité, des Transports et Sites  
désaffectés.



## Energie-climat : ouvrons le débat

N° 5 THÈME / Le secteur des transports

« La fête est finie »

### ↳ Pierre Courbe

Chargé de mission « mobilité »  
Inter-Environnement Wallonie

« La route reste le mode de transport largement dominant, avec 93 % du trafic de passagers et 71 % du fret. Le nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules a augmenté de 47 % de 1990 à 2007. Le secteur du transport entraîne de fortes pressions sur la qualité de vie, sur l'environnement, sur la santé (le transport routier est à la source de 20% des émissions de CO2 et d'un tiers des émissions de microparticules – 75% dans les centres urbains) et sur le développement économique (coût des embouteillages). »

Déclaration de Politique régionale 2009-2014.

### 1. La route occupe toujours une place très importante dans la répartition modale des transports, qu'il s'agisse des personnes ou des marchandises. Comment en est-on arrivé là ? Était-ce une fatalité ?

Dès les années 50, un effet « boule de neige » s'est enclenché avec l'avènement et la démocratisation de l'automobile, qui voit un plus grand nombre de personnes se déplacer, et un aménagement du territoire qui évolue en conséquence vers la délocalisation des lieux de vie, des services, etc. La voiture profite aussi alors d'un large soutien politique, car la production automobile est un secteur intensif en emplois. Dès lors les transports en commun ont régressé, dans une spirale décroissante de la demande et donc de l'offre. Les marchandises ont suivi les personnes, le camion étant seul à pouvoir répondre à cet éclatement du territoire et à la hausse croissante de la consommation. La Belgique est allée très loin dans ce domaine, et s'est dotée d'infrastructures routières très importantes tandis que l'infrastructure ferrée n'a cessé de diminuer depuis les années 70. Ce n'était pas une fatalité : la Hollande, pays plus peuplé et de taille comparable, compte moins de km de routes par habitants et par km<sup>2</sup> de territoire que la Belgique, Wallonie comprise.

### 2. Est-ce que cette politique du tout à la route est derrière nous ? Ne sommes-nous pas engagés, avec le développement des plateformes multimodales soutenues par la Région wallonne par exemple, dans une transition ?

On s'y engage, mais plutôt à reculons. Un bel exemple est celui de la liaison CHB[1]. Ce projet a été abandonné pour des raisons budgétaires, pas environnementales. Il n'y a pas d'évolution dans les mentalités. Sans parler de la promotion du transport aérien...

### 3. Le transport aérien s'est en effet beaucoup développé ces dernières années, via les compagnies « low cost » à Charleroi et les transports à Bierset. Vous écrivez, dans « Les limites du ciel » (IEW, 2008)

### que ce mode de transport (le « low cost » en particulier), sur lequel la Région wallonne a beaucoup misé et investi, est une voie sans issue...

C'est un investissement qui n'est pas pérenne, en effet. Et le personnel politique en prend d'ailleurs conscience aujourd'hui. Le gros problème, c'est le pétrole, dont le prix va connaître une augmentation drastique, structurelle. Et ce sont principalement les compagnies « low cost » qui seront touchées.

Plus globalement, qu'il s'agisse de la route ou de l'avion, ces modes de transport se sont développés parce que le coût de l'énergie était bon marché. Or, dans un contexte de demande croissante des énergies fossiles au niveau mondial et de raréfaction de la ressource, on peut affirmer que la fête est finie, quelles que soient les alternatives technologiques. Ce modèle est condamné.

### 4. Quelles sont les solutions, alors ?

La solution tient pour moi en deux mots, qui sont pour le moment tabous.

Le premier, c'est la décroissance. Ce que l'OCDE elle-même préconise en matière de transport en l'appelant pudiquement « réduction de la demande ». Cela passe par une politique d'aménagement différente, et par une politique fiscale.

Le deuxième, c'est la reconversion. On doit se demander comment faire passer des emplois d'un secteur vers un autre. Je pense en particulier à la sidérurgie. Il ne faut pas refaire l'erreur de la Région wallonne, qui a soutenu ce secteur à bout de bras au lieu de se reconverter ; la Flandre est en train de reproduire ce schéma avec l'industrie automobile.

Il y a enfin un secteur qui mérite toute notre attention, c'est l'agriculture. Il faudrait relocaliser la production pour limiter la mobilité des denrées, et créer des filières bio soutenues par les collectivités. On assisterait d'une part à un recul conséquent de la mécanisation et de l'usage de pesticides, et d'autre part à des créations d'emplois durables, non délocalisables, comme le montrent des politiques volontaristes menées en Italie du Nord.

Le transport est au centre de l'économie, il faut donc ouvrir le débat au-delà du secteur lui-même !

[1] CHB : Cerexhe-Heuseux-Beaufays, projet de branche «est» du ring autour de l'agglomération liégeoise.

réseau intersyndical  
de sensibilisation à l'environnement

## Energie-climat : ouvrons le débat

N° 5 THÈME / Le secteur des transports

« B-Cargo : les enjeux de la filialisation du fret ferroviaire »

### ↳ Gérard Husson

Secrétaire national  
CSC Transcom

**1. La CSC Transcom s'est beaucoup mobilisée autour du dossier B Cargo, qui va être filialisée suite à des déficits importants afin d'être recapitalisée. A quoi sont dus ces déficits ?**

Le problème du fret ferroviaire est à la fois structurel et conjoncturel. La crise n'a pas arrangé la situation, mais plus structurellement, le fret SNCB subit la concurrence de la route et d'autres sociétés ferroviaires. Autrefois, toutes les grandes usines étaient reliées aux rails. A partir du moment où la route s'est développée et où les camions peuvent rentrer dans les lieux de production, la concurrence devient insoutenable...d'autant plus que la SNCB doit assurer seule l'entretien de son infrastructure, ce qui n'est pas le cas des transporteurs routiers.

**2. En quoi consiste cette filialisation ? Où se situe le nœud du problème ?**

La règle européenne postule qu'une recapitalisation doit se faire via une filiale. Il y a en fait deux types de filiales : des filiales de droit public, et des filiales de droit privé. Nous nous sommes battus pour ce soit une filialisation de droit public. Mais qui dit public dit subvention. C'est toujours admis pour l'instant dans le cadre du transport des personnes pour le trafic national, plus pour le fret ! Dès lors, on ne pouvait éviter que cela devienne une filiale privée, avec tous les problèmes que cela risque d'entraîner pour la qualité et la sécurité de l'emploi. Selon les dernières estimations, le personnel, environ 1500 travailleurs tout de même ! devrait être détaché dans la nouvelle filiale avec les mêmes conditions statutaires. Une partie pourra choisir dès le début, avec possibilité de retour vers la SNCB pour tous les travailleurs. Une autre partie du personnel pourrait être engagée contractuellement. A terme, des emplois statutaires risquent d'être remplacés par des emplois contractuels.

**3. Quelles sont les revendications des organisations reconnues (CSC Transcom et CGSP) ?**

Nous ne pouvons pas nous battre sur la nature privée de la nouvelle filiale.

Nos revendications se sont donc concentrées sur l'emploi et le maintien de la concertation comme de certains services. A savoir : garder un maximum d'emplois statutaires ; mettre en place une commission paritaire mixte où la CSC Transcom sera représentée ; en cas de vente de la filiale (cf. le dossier ABX), mettre en place un système pour que le personnel ne soit pas lésé ; pérenniser les organes de concertation ; faire en sorte que le trafic diffus soit reconnu d'utilité publique. Mais tout ceci doit encore être discuté et négocié.

**4. Qu'est-ce que le trafic diffus ?**

Il s'agit d'un assemblage de wagons partagé et composé par différentes entreprises, et non par une seule. Ce type d'assemblage mobilise un nombre élevé d'agents...s'il n'est pas reconnu d'utilité publique, il sera concurrencé par la route et disparaîtra.

**5. Est-ce que le rail, le fret en particulier, a un avenir dans un système où la concurrence semble l'unique mode de régulation du marché ?**

Je pense que le rail a un grand avenir. Mais est-ce que la SNCB, dans sa forme actuelle, en a un, c'est une autre question. A moins de maintenir la notion de service, ou de rétablir une vraie concurrence en travaillant sur les coûts externes, sociaux, environnementaux des transports ; en Allemagne, les camions doivent s'acquitter d'un droit de passage. Chez nous pas. Les transporteurs routiers préfèrent donc forcément emprunter nos routes...

réseau intersyndical  
de sensibilisation à l'environnement

## Energie-climat : ouvrons le débat

N°5 THÈME / Le secteur  
des transports

« La CSC Transcom à Copenhague »

### ↳ Marc Scius

Services d'études  
CSC Transcom

« Emploi, Climat, même combat ! »

Les militants et délégués de la CSC ont été nombreux à faire entendre leur message dans les rues de Copenhague et dans les médias internationaux, démontrant que les questions énergétiques et climatiques représentent un véritable enjeu pour le mouvement.

Marc Scius nous explique dans quel état d'esprit la CSC Transcom a participé à l'événement.

« La CSC Transcom a choisi d'envoyer une délégation structurée et organisée pour participer à cette manifestation et ceci pour diverses raisons. Tout d'abord, il nous semblait que, comme représentants des travailleurs du transport routier, nous ne pouvions pas ne pas être là, afin d'affirmer notre volonté de réfléchir à toutes les alternatives possibles à ce mode de communication très polluant (la route), mais qui est aussi le gagne-pain de milliers de travailleurs. Et, à ce sujet, il faut ajouter que la restructuration des entreprises publiques oblige nombre de travailleurs à de longs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail. Déplacements qui, avec des horaires souvent atypiques, sont réalisés en voiture individuelle. Cherchez l'erreur!

Notre centrale est aussi présente dans le transport maritime et ferroviaire. Et dès lors, nous sommes partisans d'un développement de toutes les possibilités de transport multi-modaux, dans une optique de diminution des effets négatifs d'une globalisation inéluctable des échanges commerciaux.

Enfin, étant aussi actifs dans les télécommunications, il nous semble que l'utilisation optimale des technologies de l'information et de la communication pourraient rationaliser les chaînes logistiques et diminuer les impacts environnementaux. Au risque de devoir envisager les conséquences négatives, en terme d'emploi, pour notre secteur du transport, nous ne passerons pas sous silence cette nécessité de raccourcir les circuits de production – consommation. La défense de nos travailleurs ne nous dispense pas d'une réflexion citoyenne, en rapport avec un fonctionnement durable de notre économie.»

réseau intersyndical  
de sensibilisation à l'environnement

## Energie-climat : ouvrons le débat

N° 5 THÈME / Le secteur des transports

« Le défi du fret en Région wallonne »

### ↳ Pierre Arnold

Chargé de recherches au Centre Interuniversitaire d'Etude de la Mobilité (CIEM)

#### Déclaration de Politique régionale du Gouvernement wallon, extrait.

« De nombreuses études présentent la Wallonie comme un pôle essentiel pour développer des activités de transport et de logistique. Un pôle de compétitivité est d'ailleurs consacré à ce secteur, largement intégré dans les grands flux européens. Il importe, dès lors, d'accompagner sa croissance, en le réorientant vers des modes de transport durables et en encourageant le report modal. Si la Région wallonne dispose d'atouts pour devenir un des acteurs clés dans ce domaine, elle doit également relever les défis qui l'attendent pour développer ses acquis et rester dans la course de la mondialisation du secteur. Cela nécessite de définir une vision globale et planifiée de développement du secteur et de promouvoir l'intermodalité du réseau (liens entre le fleuve, le rail et la route) pour garantir une meilleure mobilité et une cohérence territoriale, économique, sociale et environnementale. Le transport de marchandises en ville doit également être conçu autrement.

■ Pour le transport ferroviaire, le Gouvernement s'engage à défendre les projets suivants :

- assurer une priorité suffisante au fret notamment par la recherche de couloirs peu utilisés, voire secondaires, où les aménagements resteraient limités tout en permettant d'accroître la capacité, la rapidité et la flexibilité ;
- développer le transport combiné notamment de la frontière française à la frontière allemande ;
- améliorer la compétitivité du rail sur les longues distances, en s'inscrivant dans les initiatives européennes (interconnectivité transrégionale, interopérabilité, création de sillons horaires transnationaux) ;
- favoriser le raccordement au réseau ferroviaire des sites industriels et zones d'activités, en ciblant les trafics conventionnels massifiés.

■ Pour le transport de marchandises en ville, l'action du Gouvernement visera à :

- instaurer un interlocuteur unique dans les communes, chargé de la mise en place d'une politique intégrée de distribution urbaine ;
- étudier la mise en place de plateformes de distribution urbaine aux extrémités des villes, basée sur la mutualisation des tournées de livraison et utilisant des véhicules plus légers »

**1. Comme dans d'autres régions en Europe, la Région wallonne reste tributaire du camion pour le transport des marchandises, avec tous les problèmes que cela génère. Le *just in time*, le développement du tertiaire ont contribué à cette évolution. Où en sont les modes alternatifs à la route en RW ? Sont-ils créateurs d'emplois ?**

Le seul projet significatif, c'est Hermalle-sous-Argenteau, plateforme trimodale et logistique. Il faut savoir que le transbordement est très peu créateur d'emplois, contrairement à la logistique qui entraîne, comme en France, des activités de transfert modal, de transformation, de conditionnement des marchandises.

Hermalle, c'est un partenariat entre Liège et Anvers, qui veut se désengorger vers un port compétitif secondaire. Liège est le deuxième port fluvial européen, mais le trafic conteneur est marginal. Cela va évoluer positivement vers plus de conteneurs, mais il y a un manque d'ambitions. En Flandre, le long du Canal Albert, 1000 ha ont été débloqués par la Région flamande, contre 60 à 70 ha à Hermalle, dont 20 sont dédiés au Port autonome de Liège !

**2. Et le projet Euro-Carex de fret TGV ?**

Oui, c'est positif. Cela va générer de l'activité. Mais en la matière, il s'agit plutôt, pour « Aéroports de Paris », de se délester vers une zone de relégation. Il ne faudrait pas que Liège devienne uniquement un espace de délestage.

### 3. Le réseau fluvial s'est bien développé en RW depuis les années 90. Peut-on aller plus loin ?

Il y a encore une réserve des capacités, oui, mais pour le déplacement long. On ne fait pas du fluvial sur de petites distances. Or la très grande majorité des transports se fait sur des distances inférieures à 50 km. Là il n'y a plus de camions vides. Autrement dit, le fluvial ne va pas concurrencer la route en terme de fret.

Dans l'absolu, les tonnages transportés vont augmenter en Europe. Entre 30 et 50 % d'ici 2030. Cet accroissement se fera aussi sur les trains et les voies fluviales. Mais la croissance passera essentiellement par la route. Cela transitera chez nous, autant les intercepter, donc. Mais la Flandre s'est mieux positionnée que nous en terme de centre de distribution, tout comme le Nord Pas-de-Calais, et le pôle de compétitivité du Plan Marshall arrive, selon moi, avec 10 ans de retard : il s'agit par ailleurs de créer de la logistique à haute valeur ajoutée, et ce seront des activités de distribution qui passeront forcément par la route. En aval, cela peut être du fluvial, en amont, cela créera un flux supplémentaire de camions.

### 4. L'évaluation des coûts externes n'est-elle pas une bonne manière de rétablir un juste équilibre entre les modes de transports ?

Il est vrai que nous avons besoin d'une stratégie sur la tarification des routes. Mais la Région n'en est nulle part. Evaluer les coûts externes, c'est mesurer les effets de serre, la pollution atmosphérique, le bruit, les accidents, la congestion, les impacts paysagers, le type d'énergie utilisée...cela demande une expertise complexe. De plus c'est une question qui entraîne beaucoup de crispations, car le secteur routier se sent visé. Pourtant, deux éléments plaident plutôt en sa faveur : d'une part les autres modes de transport ne sont pas exempts de nuisances, et sont parfois supportés par la collectivité, comme les transports en commun. D'autre part, dans le cas de la route, il semble que les usagers couvrent bel et bien le coût des infrastructures. Mais pas les transporteurs étrangers, c'est vrai.

### 5. Que penser du scénario avancé par l'étude « Changements climatiques et emplois » ( CES ) qui prône un transfert de la route vers le rail pour créer de l'emploi et diminuer les émissions de GES ?

En Belgique, en 2000, le transport représentait 53 milliards € pour 15 % du PIB. 20 000 travailleurs, pour les personnes et les marchandises. Ailleurs en Europe c'est 10 %.

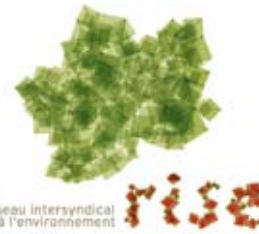
Je suis sceptique. On peut faciliter le transport modal route/rail, mais le rail est saturé, en Europe du moins. Sans nouvelles infrastructures, sans nouvelles voies, on n'augmentera pas les tonnages transportés, car c'est un problème à envisager au niveau européen. Sans cela, on n'y arrivera pas. La priorité est donnée au transport voyageur ; techniquement, cela veut dire que les marchandises sont transportées la nuit. Les investissements sont très élevés. Les seuls qui ont été effectués, hormis le TGV c'est le « ferrage » du réseau ibérique. Il y a bien sûr le ferroutage, mais la chaîne reste plus coûteuse que sur la route.

### 6. Voyez-vous des améliorations à venir dans la Déclaration de Politique régionale ? (voir encadré)

Je ne vois rien de très neuf ; l'essentiel était déjà dit dans la déclaration précédente. Tant mieux si c'est une preuve de continuité. Mais le problème est que rien de vraiment significatif n'a encore été réalisé. Je relève tout de même de nouveaux projets, mais qui s'apparentent à de fausses bonnes idées, comme la création de plateformes de distribution urbaine : on concentre les marchandises en un lieu unique pour ensuite les acheminer par des petites navettes en villes. Cela a déjà été fait et le bilan écologique n'est pas forcément le meilleur qui soit. Des études ont été menées là-dessus. Le problème est qu'il n'y a aucune planification de transports de marchandises. Il n'y a aucune structure d'ensemble et pas d'objectifs globaux. On ne s'intéresse qu'à un des maillons de la chaîne à la fois ; il faut au contraire les intégrer, c'est ce que nous avons préconisé dans notre étude qui porte sur « le défi du fret : vers une définition de la stratégie wallonne ». (P. Arnold, D. Borsu, 2005). Un plan régional de transports sera tout de même mis en chantier en 2010, mais cela signifie qu'il n'aboutira pas avant 2012/2013.

### 7. Quelles sont pour vous les priorités pour réduire l'impact CO2 des transports ? Vous dites dans votre étude qu'il faut parvenir à découpler la croissance de l'économie et celle des transports ?

La priorité est de travailler sur l'aménagement du territoire. Les nouvelles localisations, celles des zones d'habitat et d'activités, doivent être pensées en fonction. Il faut bien comprendre que les déplacements constituent une demande dérivée ; ils sont une conséquence de l'aménagement du territoire ! La réponse est donc à chercher en dehors du secteur lui-même. Et des exemples encourageants existent ailleurs, comme dans le Nord Pas-de-Calais par exemple.



## Energie-climat : ouvrons le débat

N° 5 THÈME / Le secteur des transports

« Quelques précisions sur les ambitions de la Région wallonne en matière de mobilité. »

### ↳ Dominique Perrin

Chef de Cabinet du Ministre wallon Philippe Henry.  
Ministère de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité, des Transports et Sites désaffectés.

#### 1. De manière très générale, quels sont les objectifs du Gouvernement wallon en matière de transports ?

Nous abordons cette question avec la volonté de l'intégrer autant que possible aux autres matières que nous traitons, soit l'aménagement du territoire et l'environnement. L'aménagement du territoire est capital pour inventer une autre mobilité. Les compétences qui sont les nôtres nous permettent aussi d'influencer les normes des véhicules, et notamment les émissions de particules fines. Enfin, nous pouvons pousser les modes alternatifs à la voiture, comme les TEC. Un domaine où, dans un contexte budgétaire difficile, il va falloir orienter les moyens.

#### 2. Dans sa DPR 2009-2014[1], le Gouvernement affirme à la fois son ambition d'inscrire la Wallonie dans la concurrence internationale pour capter le trafic et les activités qui lui sont liées[2], et le souhait d'une mobilité durable. N'est ce pas contradictoire ?

Nous voulons en effet positionner la Région wallonne sur les grands corridors de fret européens. Car c'est à ce niveau que se joue une mobilité basée sur de grands systèmes – TGV, feroutage – qui peuvent permettre de repenser la circulation des marchandises à grande échelle autrement que par la route. Nos plateformes multimodales wallonnes auront alors toute leur raison d'être ; c'est dans ce réseau qu'elles peuvent trouver leur place. Ce qui est cohérent avec la politique locale que nous développons en matière d'inter-modalité. D'où notre volonté d'être très présent dans le débat européen sur ces questions.

#### 3. Quel est votre point de vue sur le dossier B-Cargo ?

Ce dossier regarde le fédéral, mais nous sommes très préoccupés. Nous craignons notamment que les pôles wallons ne soient désavantagés, et qu'une recentralisation des activités ne s'opère au profit d'Anvers.

#### 4. Une série d'alliances emploi/environnement sont actuellement en préparation en RW ; c'est l'un des volets du Plan Marshall 2. Vert. La construction fera partie des secteurs inclus dans ces alliances. Quid du transport, et des perspectives de transferts d'emplois vers les transports en commun soulignées par certaines études ?

Ce type de transferts d'emplois est possible mais cela dépend essentiellement de l'utilisation des revenus liés à la mise aux enchères des quotas d'émissions. Il faut être vigilant à ce sujet.

Cela rejoint la question de la fiscalité verte. C'est un volet capital mais qui n'est pas assez poussé au niveau européen. Or cela doit venir de l'Europe. Il nous faut un volet fiscal européen adapté à l'usage des transports.

#### 5. Le Gouvernement a justement en projet un système de tarification à l'usage de la route, y compris pour le transport routier des marchandises. Selon quel principe cette tarification sera-t-elle établie ?

Ce que nous souhaitons c'est un projet de taxation au kilomètre parcouru, mais qui prenne en compte aussi des circonstances géographiques, afin de ne pas pénaliser des usagers qui n'ont pas d'autres choix que la voiture ; il sera aussi tenu compte du type de véhicules. C'est une méthodologie objective qu'il faut établir, et qui débouchera sur la mise au point d'un indicateur.

Pour le transport routier des marchandises, nous souhaitons un système de tarification à l'usage de la route négocié au niveau belge, voire européen, pour participer à l'objectif européen de réduction de trafic.

De manière plus générale, nous ne voulons pas pénaliser la route, mais il y a de toute manière un virage à opérer, une transition à enclencher : le pic pétrolier nous y contraint de manière tout à fait impérative !

[1] Déclaration de Politique régionale.