LES PETITS DÉJ' DE L'AGUR

CYCLE SPÉCIAL
50 ANS D'ACTION TERRITORIALE

50 ANS D'**INNOVATION ET D'AUDACE TERRITORIALE**… ET DEMAIN ?

Le mardi 29 mars 2022
En présentiel (Halle aux sucres – Dunkerque) et en visioconférence

1 PROPOS INTRODUCTIF

Bernard Weisbecker
Président
AGUR

Franck Mérelle
Directeur général
AGUR

LE DÉROULÉ TYPE D'UN PETIT DEJ' DE L'AGUR

8h50 à 9h00 :

un instant convivial avec boissons chaudes et viennoiseries pour bien démarrer la matinée ensemble.

9h00 à 9h25 :

l'intervention d'un ou de plusieurs experts, de l'AGUR ou d'autres structures, sur le thème annoncé.

9h25 à 9h50 :

un temps d'échanges pour interroger les intervenants, pour partager ses remarques et ses idées.

Après 9h50 :

vous pouvez reprendre un petit café et prolonger la discussion avec les autres participants avant de retourner à vos occupations (que nous savons nombreuses !).

2

50 ANS D'INNOVATION… SOUS LE PRISME D'URBIS LE MAG

Vanessa Delevoye
Référente Innovation urbaine
& rédactrice-en-chef d'Urbis le mag
AGUR

Joachim Souhab
Responsable infogaphie –
La créa'
AGUR

2001 : UN MAGAZINE POUR EXPLORER LES ENJEUX D'AVENIR DES VILLES ET VILLAGES DE LA FLANDRE-DUNKERQUE

URBIS décrypte

De plus en plus de Français passent la frontière pour travailler en Belgique. Qui sont-ils, pourquoi font-ils ce choix ? État des lieux d'une situation qui a le don d'exaspérer certains patrons français en mal de main-d'œuvre qualifiée.

Emploi : l'Eldorado belge

Brèves

● En septembre 2001, le taux de chômage en Flandre occidentale était de 5,9 % (4,6 % pour les hommes). À titre de comparaison, celui du Nord - Pas-de-Calais se montait à 12,6 % en juin 2001.

● Dans les trois arrondissements flamands de la métropole franco-belge, Courtrai, Roulers et Ypres, l'emploi industriel occupe encore une place importante de l'emploi total (respectivement 38,6 %, 38,3 % et 32,3 %). Le secteur tertiaire y est en revanche sous-représenté.

● Le nombre de frontaliers belges travaillant en France est au plus bas. Actuellement, à peine 3.985 personnes domiciliées dans les arrondissements belges de la métropole (Ypres, Courtrai,

Des Français qui travaillent en Belgique et n'ont pas la moindre envie de revenir en France pas même pour un emploi en CDI. C'est la réalité à laquelle est confrontée quotidiennement Cathy, une employée de l'agence d'intérim Experim à Calais. « *Beaucoup de Français recherchent en priorité des missions en Belgique* », assure-t-elle. Pas des cadres ou des employés, « *plutôt des soudeurs, des tuyauteurs, des monteurs, des chaudronniers...* » Ces ouvriers qualifiés du secteur secondaire ne rencontreraient pourtant aucune difficulté à trouver un travail en France, qu'il s'agisse de missions ponctuelles ou d'un CDI. « *Cet été, une bonne partie des entreprises industrielles du Dunkerquois a dû faire face à une très sérieuse pénurie. Sollac, par exemple, avait besoin d'une centaine de personnes. Je ne sais pas s'ils ont réussi à en trouver la moitié !* », raconte Cathy.

Les chiffres du dernier recensement de l'INSEE attestent de la réalité d'une ruée des Français et plus précisément des nordistes, vers la Belgique : ils sont quelque 14.370 à avoir choisi de passer la frontière pour travailler en Belgique. Mais qu'est-ce qui les fait courir ? « *L'argent évidemment*, s'exclame sans hésiter Cathy. *Les Belges payent leurs ouvriers beaucoup mieux que les patrons français.* » Pour un même poste, le salaire proposé en Belgique serait entre 27 et 48 % supérieur. Mais c'est aussi la conjoncture économique exceptionnellement favorable chez nos voisins flamands qui est à l'origine de ce phénomène.

Plein-emploi en Flandre

Français. Aujourd'hui comparativement au Nord - Pas-de-Calais, la Flandre occidentale se comporte extrêmement bien sur le marché de l'emploi. En 1998, le taux de chômage masculin en Flandre occidentale atteignait 3,3 %, soit le niveau du plein-emploi. De ce fait, quasiment tous les secteurs de Flandre occidentale ont besoin d'ouvriers.

À l'heure actuelle, les Français viennent travailler en grand nombre dans les secteurs alimentaires (marchage, surgelé), le textile, la métallurgie et le bâtiment. Si le secteur alimentaire engage des Français non qualifiés, la métallurgie ou le textile sont demandeurs d'ouvriers très qualifiés, introuvables en Flandre à l'heure actuelle. En France, à la sortie de l'école, les jeunes ouvriers n'ont certes pas de difficultés à trouver un emploi, mais en Belgique, du côté flamand, les soudeurs et les tuyauteurs sont des denrées si

en débauchant les ouvriers en direct à la sortie des usines », raconte Cathy. Une manœuvre qui a le don d'énerver les chefs d'entreprises français qui se voient souffler la main-d'œuvre sous leur nez !

«Dévoués et peu revendicatifs»

Autre point en faveur des Français, leur bonne réputation auprès des patrons belges. En plus de leur qualification, ils seraient « *très volontaires, mobiles, dévoués et peu revendicatifs* ». Plus flexibles, ils penseraient à court terme et pourraient ainsi travailler plusieurs années en intérim sans que cela ne leur pose problème. Le contrat du travailleur frontalier type va d'ailleurs dans ce sens : plus de 83,1 % des frontaliers français travaillant dans les arrondissements belges sont des hommes, 70 % d'entre eux ont moins de 40 ans.

Recherche soudeurs désespérément

En tant que responsable du personnel de CMP Dunkerque, une entreprise de chaudronnerie lourde qui emploie quelque 80 personnes, Thérèse Hermand a fait face, cet été, à une pénurie de main-d'œuvre qualifiée : « *Il me manquait une vingtaine de soudeurs. Et je sais pourquoi : parce que la Belgique représente un pays de cocagne pour la main-d'œuvre française qualifiée et que je ne peux pas me permettre de rivaliser en terme de salaires... Pour faire face, une des solutions reste de recruter plus loin, du côté de Saint-Nazaire, de Brest ou du Havre. Nous tentons aussi de former des jeunes sans qualification grâce à des contrats d'adaptation. Mais il n'est pas facile de les fidéliser* ». Car à la fin des contrats, la Belgique tend les bras aux jeunes ouvriers.

URBIS analyse

JEUDI - 11 H 56

Le quai des Fusiliers marins est considéré comme l'un des axes les plus fréquentés de l'agglomération. Pourtant, en ce jour de semaine comme un autre, à 11 h 56, la circulation y est extrêmement fluide. Les automobilistes en profitent pour accélérer.

Aux rythmes de la ville

Deux séries de trois photos prises dans deux endroits, à des heures et à des dates précisément choisies : ce reportage en six images se propose de vous montrer les visages et les rythmes qui caractérisent Dunkerque. Car c'est en connaissant bien la ville qu'on l'aménage le mieux...

JEUDI - 12 H 07

C'est l'heure de pointe. Les files d'attente s'allongent légèrement aux feux tricolores. Les Dunkerquois ne circulent plus qu'à 30 km/h et donnent libre cours à leur mauvaise humeur. Peu habitués aux contraintes de la circulation, ils empruntent allègrement les couloirs réservés aux bus.

JEUDI - 12 H 20

L'heure de pointe aura finalement duré... dix minutes. Les Dunkerquois mangent le quai est à nouveau vide. On entend même le clapotis de l'eau du bassin.

SAMEDI - 16 H 00

Les trottoirs de la place Jean-Bart sont si encombrés qu'ils paraissent trop petits. Il fait beau et les nombreux badauds semblent trouver agréable l'architecture de la reconstruction. Et si le centre-ville devenait piétonnier des jours de grande animation ?

LUNDI - 19 H 10

Une heure à peine après la sortie des bureaux, la fermeture des commerces a dépeuplé le centre-ville. Difficile de se croire au cœur d'une agglomération de 200.000 habitants. Seuls quelques cafés encore ouverts maintiennent un semblant de vie et d'animation. « *On dit que Dunkerque est mort...* » Il conviendrait d'ajouter « *après 19h* » au refrain de cette chanson du carnaval.

MARDI - 12 H 10

La tendance est récente, mais d'importance : le centre-ville se réveille le midi. De plus en plus de commerces gardent leurs grilles levées pour accueillir les salariés lors de leur pause-déjeuner. À cette heure, les étudiants et les lycéens sont aussi dans la ville.

Dunkerque, ville à deux vitesses

La centre-ville de Dunkerque est facile d'accès et d'usage pour ses habitants, surtout s'ils sont motorisés. Comme le montre la première série de photos réalisée sur le quai des Fusiliers marins, ce que l'on qualifie de bouchon et d'heure de pointe à Dunkerque constitue le rêve de tout Roubaisien (Arragedis, Calaisien, Amiénois...) coincé quotidiennement dans un embouteillage, un vrai ! Dunkerque est aussi une ville où il fait bon se garer, même dans l'hyper-centre. Elle offre de multiples aires de stationnement, dont beaucoup sont gratuites. Cependant, toutes ces facilités accordées à la voiture engendrent un effet pervers : à Dunkerque on ne vient pas flâner, on se déplace pour un motif précis et déterminé. Et puis on repart.

Car en dehors de moments clefs, tels le mercredi et le samedi après-midi, le centre-ville ne connaît pas une animation forte, comme le prouve notre deuxième série de photos. La plage et le secteur balnéaire, les grandes surfaces à la périphérie représentent une concurrence très forte de ce point de vue. Les futurs aménagements de ce secteur devront tenir compte de cette situation contrastée. Créons un peu de douceur de vivre après 19h dans le centre-ville dunkerquois !

La densité n'est pas toujours là où on l'attend !

Grands ensembles Europe à Grande-Synthe : 180 habitants et 68 logements à l'hectare pour une emprise au sol très faible.

La reconstruction du centre-ville de Dunkerque : 93 habitants et 57 logements à l'hectare.

Malo-les-Bains (villas malouines) : 139 habitants et 73 logements à l'hectare.

Un lotissement de maisons individuelles au Chapeau Rouge à Téteghem : 26 habitants et 10 logements à l'hectare.

En Basse-ville, à Dunkerque, 139 habitants et 72 logements à l'hectare.

Les 5 points clefs de ce dossier logement

1. Dans la Dunkerquois, si la population stagne, le nombre de ménages, lui, croît. Les besoins en logements sont donc en augmentation. Le marché immobilier est tendu. Dunkerque est devenue l'une des villes de la côte d'Opale où l'immobilier est le plus cher.
2. Pour répondre à la demande en logements, la communauté urbaine privilégie la rénovation urbaine, c'est-à-dire la construction de logements sur des emplacements qui ont déjà été dévolus à une activité (industrie, commerce ou logements). Dans le secteur rural, aussi, la rénovation urbaine est possible, souvent sur des surfaces moindres. Pour rentabiliser ces espaces, les promoteurs y construisent davantage de maisons de villes ou de petites copropriétés.
3. Face à l'ampleur des besoins, la rénovation urbaine ne suffira pas. Il faudra en passer par l'extension urbaine, c'est-à-dire la création de quartiers nouveaux ex nihilo.
4. Pour qu'un quartier fonctionne, il lui faut : être accessible, comporter une certaine densité, des écoles et des commerces où l'on se rend à pied, des espaces publics, des dessertes de transports en commun, être attractif, faire preuve d'ouverture.
5. La densité n'est pas l'ennemie de la qualité de vie. Elle est mal vécue lorsqu'elle est associée à un bâti de médiocre qualité. Les quartiers anciens, presque aussi densément peuplés que les grands ensembles, ne sont-ils pas prisés de la population ?

URBIS a découvert

Laurent Davezies, professeur à l'université Paris 12, est un spécialiste du développement territorial. Selon ses analyses économiques, il ne suffirait pas d'attirer des entreprises sur un territoire pour voir le taux de chômage baisser et les revenus des habitants croître. La clef du développement résiderait aussi dans la capacité du territoire à attirer des revenus: de retraités, de touristes, d'habitants tout simplement. Dans cette optique, comment le Dunkerquois peut-il renforcer son attractivité ?

Sous l'attractivité, le développement

« *Attirer des entreprises, c'est bien, cela crée de l'emploi. Pas de problème.* » La théorie de Laurent Davezies risque de surprendre - avant de les convaincre ? - tous ceux qui ne jurent que par l'arrivée de nouvelles entreprises pour assurer le développement du Dunkerquois.

Selon Laurent Davezies, l'erreur serait notamment commise est de considérer que les conditions de croissance d'un territoire sont strictement les mêmes que celles d'une nation. « *L'échelon local est différent de l'échelon national* », martèle le chercheur. Inutile donc d'appliquer les mêmes recettes à l'un et à l'autre. « *Si c'est la base productive qui fait grimper la croissance française, ce facteur est de bien moindre importance au niveau local.* » Trêve de paradoxe dans les lieux : « *Les territoires à grande capacité productive sont*

pas ceux où l'on recense le moins de chômeurs, un dynamisme de l'emploi et de hauts revenus. Loin s'en faut. »

Capter des revenus

Au niveau local, ce seraient plutôt les mécanismes de flux de revenus qui joueraient un rôle plein. De quoi s'agit-il ? « *Ce sont d'abord les salaires payés par des entreprises qui produisent sur le territoire et vendent à l'extérieur, entreprises qui sont donc soumises à la concurrence internationale. Mais il y a d'autres catégories de revenus: les salaires publics, la création de ceux financés par les impôts locaux, les revenus résidentiels, c'est-à-dire les retraités, les touristes, les gens qui restent sur le territoire et investissent ailleurs et enfin, les prestations sociales (comme les allocations familiales, les RMI, les Assedic etc.)* », explique Laurent Davezies.

Le véritable surprise concerne le montant de ces différents revenus sur un territoire. En moyenne, les revenus résidentiels, issus du tourisme, des retraités, représenteraient, selon le chercheur, deux fois plus d'argent que les revenus liés à la production locale vendue à l'extérieur du territoire.

« *L'incontrôlable mondialisation, dont on nous rebat les oreilles pour expliquer les difficultés des territoires a donc un impact bien plus limité qu'on ne se l'imagine* », conclut-il. Pour lui, les élus locaux ont tout à fait encore l'essentiel des moyens en main pour booster le développement de leurs territoires.

Équation magique

Le développement d'un territoire passe par sa capacité à attirer tous les types de revenus. « *Un territoire productif mais peu résidentiel ou à contrario, résidentiel mais peu productif, rencontrera forcément des bugs dans son développement. Et aujourd'hui, seuls quelques territoires, comme la région parisienne, parviennent à atteindre cette équation magique.* « *Mais la capacité à faire produire consommer des revenus à l'intérieur du territoire est tout aussi cruciale* », insiste Laurent Davezies. « *Savez-vous que, sur le bassin du tourisme, le Nord - Pas de Calais laisse filer à 5 % du revenu de ses habitants ? De plus lorsqu'un territoire attire beaucoup de revenus d'origines diverses, et que ces derniers sont consommés localement, il existe un effet puissant sur la création d'emplois pour les populations les moins qualifiées* ».

Attirer des résidents !

Quelle est alors le chercheur porte-t-il sur le développement du Dunkerquois à l'heure actuelle ? « *Votre territoire est indéniablement très productif mais il est surtout très peu attractif sur le plan résidentiel. Dans ce secteur, peu de créations d'emplois permettent, faute de développement des*

services aux ménages ». À en croire Laurent Davezies, le challenge du développement du Dunkerquois est bel et bien d'attirer « *des résidents qui vivent et consomment sur place* » contribuant ainsi à créer des emplois de services aux ménages tels que boulanger, coiffeur, fleuriste etc.

« *Le chef du développement territorial consiste à attirer des cadres, des médecins mais surtout, des professions intermédiaires, c'est-à-dire de la classe moyenne. Demain, les villes se vaudront ce que la classe moyenne y aura qu'elles soient* ! »

Comment attirer ces résidents ? « *Il faut donner à ces populations désirantes d'un revenu l'envie d'habiter sur un territoire : mettre en place une politique culturelle, valoriser le cadre de vie, offrir des logements de qualité, des services publics performants, soigner les écoles... Il faut qu'un parent puisse dire : oui je serai plus dans cette école, sur ce territoire !* ».

La preuve en chiffres

Pour des raisons différentes, deux Dunkerquois s'interrogent sur la façon de rendre leur territoire attractif et de favoriser son développement. Lisez plutôt...

Olivier Lacoste, directeur de l'observatoire régional de la santé, vit à Dunkerque tout en travaillant à Lille. Il se base sur sa propre expérience pour s'interroger sur le peu d'attraction du Dunkerquois vis-à-vis des cadres, particulièrement des couples de cadres. « *En effet, comme la plupart des catégories socio-professionnelles, les cadres et les professions libérales se marient entre eux. Mais c'est lorsque l'un des deux trouve un emploi à Dunkerque que les choses se compliquent singulièrement: le ou la conjoint, s'il ne correspond pas au profil de postes proposés dans le Dunkerquois, ne trouve pas d'emploi. Grâce au TER-GV (30 minutes entre les gares de Lille et de Dunkerque), les choses peuvent s'arranger - je parle d'expérience car j'emprunte ce moyen de transport chaque matin ! – mais le fait est là : bon nombre de couples ne viennent pas s'installer dans le Dunkerquois parce que notre territoire ne propose pas d'emploi aux deux conjoints à la fois. Dans un premier temps, l'existence d'un endroit centralisant tous les postes de cadres à pourvoir dans le Dunkerquois serait déjà un progrès.* » Olivier Lacoste ajoute : « *Qui dit cadre dit cadre de vie. Le Dunkerquois offre-t-il réellement tous les services - comme des places en crèches à horaires tardifs - qui sont indispensables aux cadres ?* »

Jean-Pierre Mullié, DRH de Sollac Atlantique, évoque pour sa part le grand enjeu de recrutement pour la sidérurgie demain: « *Avec une majorité de salariés âgés de 49 à 59 ans, la sidérurgie offre de belles perspectives d'emplois dans les dix ans qui viennent. Pour faire face à ses départs à la retraite massifs, il faudra recruter des jeunes qualifiés, de bons techniciens* ». Même s'il reconnait au Dunkerquois d'excellentes atouts, et surtout le fait « *qu'une fois installé, on s'y sent bien* », il s'interroge tout de même sur ce que notre territoire aura à offrir de plus que les autres à ces jeunes...

Rendez-vous

Laurent Davezies sera l'invité inaugural du premier "Rendez-vous de l'AGUR", ouvert à tous, qui se déroulera le vendredi 7 mai 2004, de 10h à 11h30, à l'AGUR (38 quai des Hollandais, Dunkerque). Si vous souhaitez débattre avec lui du développement et de l'attractivité du Dunkerquois, inscrivez-vous rapidement au 03.28.58.06.50.

Le dossier d'URBIS
La ville sexuée

Dans l'espace public, hommes et femmes semblent évoluer aussi librement les uns que les autres. Mais pour Jacqueline Coutras, directrice de recherche au CNRS, les apparences sont trompeuses. En ville, aujourd'hui, les inégalités sexuées sont nombreuses. La chercheuse dénonce l'existence d'un système qui conforte les femmes dans un statut de victime. Voilà pourquoi, alors que les garçons revendiquent ouvertement leurs besoins, les filles se taisent.

« Les garçons prennent tout et les filles ne disent rien »

Jacqueline Coutras est une spécialiste des phénomènes sexués. Directrice de recherche au CNRS, elle a publié plusieurs livres sur ce thème : en 1996, *Crise urbaine et espaces sexués*, en 2003, *Les peurs urbaines et l'autre sexe*. Ses recherches sont d'autant plus intéressantes qu'elles sont ancrées dans l'air du temps.

De prime abord, l'étude des phénomènes sexués dans l'espace urbain peut paraître étrange. À l'heure actuelle, la majorité des femmes font en effet ce que bon leur semble : elles travaillent, portent les vêtements qui leur plaisent, assument leur indépendance. Elles semblent avoir investi tous les endroits de la ville. Ne sont-elles pas aussi nombreuses que les hommes dans l'espace public ?

En quoi consistent alors les phénomènes sexués ? Pour la chercheuse, les inégalités liées au sexe sont d'un autre ordre, plus subtil et moins visible.

« Faire attention »

Elle en livre un exemple parlant : « *Dans l'espace urbain, hommes et femmes disent qu'il leur arrive d'avoir peur. Mais hommes et femmes ne le disent pas de la même façon. Les hommes parlent de la peur du vol, d'un coup, mais aussi de la peur qu'ils éprouvent pour leurs femmes, leurs enfants. Les femmes ont d'abord peur dans leur corps, dans leur intégrité physique. C'est ce que j'appelle un exemple typique d'inégalité sexuée d'un espace.* »

Un autre fonctionnement sexué de l'espace serait généré par l'attitude des parents vis-à-vis de leurs filles. « *Cette différence apparaît entre garçons et filles au moment de la puberté. Les parents disent à leurs filles de « faire attention », pas à leurs fils, qui jouissent d'une plus grande liberté. La féminité sert de prétexte.* »

Jacqueline Coutras estime que ce type d'attitude induit des comportements différents de la part des garçons et des filles : « *Les deux sexes vont avoir une utilisation sociale de l'espace plus ou moins efficace. Dans les cités, cela se traduit très concrètement. Les garçons sont bien plus aptes à monter des réseaux, à faire de l'argent.* »

Dans la rue, filles et garçons n'ont pas les mêmes apprentissages. « *Tandis que le garçon apprend à se débrouiller, la fille apprend à être jolie. C'est moins utile en terme de pouvoir social !* », s'exclame la chercheuse.

Pour Jacqueline Coutras, les comportements sexués des femmes gens sont plus intéressants à étudier que ceux de leurs aînés. Non pas que les phénomènes sexués soient plus nombreux chez les jeunes. Mais surtout parce que les plus jeunes sont à l'origine des évolutions de la société.

Transgressions

Ainsi, « les adolescents changent la ville au quotidien parce qu'ils se font entendre. Ce sont eux qui ont les rapports de pouvoir les plus visibles. Et puis les jeunes sont en pleine construction de leur identité. Un peu les voir se livrer à certaines transgressions, audaces qui ne sont pas apparentes chez des personnes plus âgées. N'oublions pas qu'au moment charnière où se met en place la vie de couple et la venue des enfants, les rôles traditionnels dévolus aux femmes et aux hommes reviennent au galop. »

Au service jeunesse de la ville de Dunkerque, Patrick Colmann, directeur-adjoint est bien conscient de cet état de fait. « *Les inégalités sexuées sont complètement intégrées dans notre travail quotidien, assurément. Nous nous questionnons beaucoup sur les activités que nous proposons aux filles. Dans le contrat "temps libre" que nous avons signé avec la CAF, il y a d'ailleurs une ligne intitulée "prise en compte du public féminin"* ».

Le dossier d'URBIS

À l'approche du pic de production, l'ère du pétrole bon marché est bel et bien terminée. Pour les auteurs de "Le plein s'il vous plaît !", il est de toute façon plus que temps de payer l'hydrocarbure à son vrai prix. Pour y parvenir, ils proposent d'instaurer dès à présent une taxe, indéfiniment croissante. Oui, mais... comment rendre cette idée acceptable par la population ?

Pour s'en sortir : augmenter le prix du pétrole

Face à l'approche du pic pétrolier, sur qui compter pour nous sortir de ce mauvais pas ? Nous-mêmes ? Pas dans le contexte d'un pétrole aussi bon marché qu'il ne l'est actuellement. En effet, pour Jean-Marc Jancovici, « *seul le fait d'être touchée au porte-monnaie nous contraindra à revenir des consommateurs voraces* ». Et d'ajouter, non sans provocation : « *Nous devons nous organiser collectivement pour économiser une énergie chère.* » L'ingénieur se prononce clairement pour la taxation – une façon de faire croître le prix du pétrole plus vite que le pouvoir d'achat – pour faire baisser la consommation d'énergie. À ses yeux, la taxe est la seule garante de résultat. Si la taxe est progressivement et intégralement élevée, ce qu'elle va permettre, grâce à la diminution de la consommation qu'elle aura engendrée, de prendre de court une hausse brutale – quoiqu'inévitable – du prix du pétrole. « *Etaler une hausse sur vingt ans n'a pas les mêmes répercussions que sur deux ans. Ainsi, nous payons les essences plus chères que les Américains depuis toujours. Roulons-nous moins ? Non, nous roulons différemment, notre industrie automobile produisant des moteurs plus petits.* »

Adapter ses achats

En étalant la hausse du pétrole, la population aura aussi la possibilité de s'adapter. C'est en toute connaissance de cause que nous consentons à l'acquisition d'un certain type de logement, d'une voiture, nous préférons sans doute investir dans l'isolation et une automobile petite et peu gourmande. De la même manière, un nouvel emploi ou déménagement-il un déménagement afin de vivre le plus près possible de son entreprise. Un regain d'amour pour la marche à pied, le vélo et les transports en commun sera sans doute observé ! Les commerces de proximité redeviendront florissants. Et puis, se déplacer n'aura tout simplement plus la même signification : cet acte si facile aujourd'hui relèvera alors d'un luxe dont on essayera de se passer. Il y a fort à parier que les entreprises réorganiseront leur logistique de manière préventive, relocalisant certaines activités, construisant des entrepôts près des voies ferrées et non plus des autoroutes. Les États, aux plans locaux, l'occupation de l'espace en fonction d'un transport de plus en plus cher et encourageront de manière bien plus nette à l'utilisation des énergies renouvelables. Des métiers retrouveront leur lustre d'antan. D'autres disparaîtront progressivement...

Les gagnants. – Les maçons et les plombiers, les fabricants de matériaux solaires et isolants, les petits commerçants, les réparateurs de toutes sortes, les commerçants ambulants...

Les perdants. – Les chauffeurs routiers, les employés des supermarchés périurbains, les métiers liés à l'import-export, à la construction automobile...

Retour au réel

La description de cette réalité potentielle semble d'autant moins possible qu'aujourd'hui, la population dans son ensemble ne cesse de se plaindre de l'augmentation de l'essence, du gaz, du fioul domestique, réclamant une baisse de la taxe prélevée par l'État ou, tout au moins, son non-augmentation ! Jean-Marc Jancovici ne s'avoue cependant pas vaincu. L'prône de parler sans cesse du sujet afin d'informer et de convaincre. « *C'est pour cela que j'ai écrit ce livre* », explique-t-il. Il pose une autre condition à la réussite de sa proposition : que le produit de la taxe soit utilisé pour construire un autre avenir, une autre forme de vie urbaine.

Lentement, la taxe pourrait ainsi permettre de changer la manière dont sont faits nos logements, de

Cet incroyable chèque transport

Pour compenser la hausse du prix de l'essence, le gouvernement a décidé de mettre en place, à partir du 1er janvier 2007, un dispositif d'aide aux salariés : 200 euros par an aux salariés utilisant les transports collectifs ; 100 euros à ceux circulant en voiture individuelle. Ces aides seront versées par les entreprises volontaires, en échange d'exonération de charges sociales.

Dans les colonnes des quotidiens généralistes, pas une voix ne s'élève – si ce n'est celle de Laurence Parisot, la présidente du MEDEF, qui dée (c'est vrai par d'autres intérêts – pour dénoncer l'inadéquation de la mesure dans un contexte où le prix du pétrole ne devrait faire qu'augmenter ces prochaines années. C'est bien dommage : le chèque-transport n'est-il pas une manière de mettre la population en lui faisant croire que la hausse des prix du pétrole n'aura jamais d'incidence à long terme sur les modes de vie ?

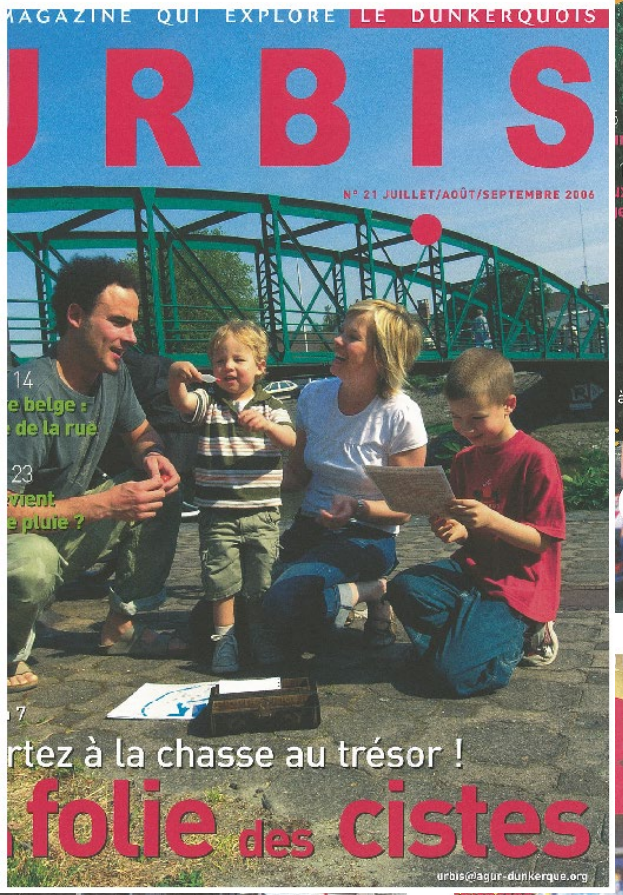
Ce sur quoi nous devrons faire un trait

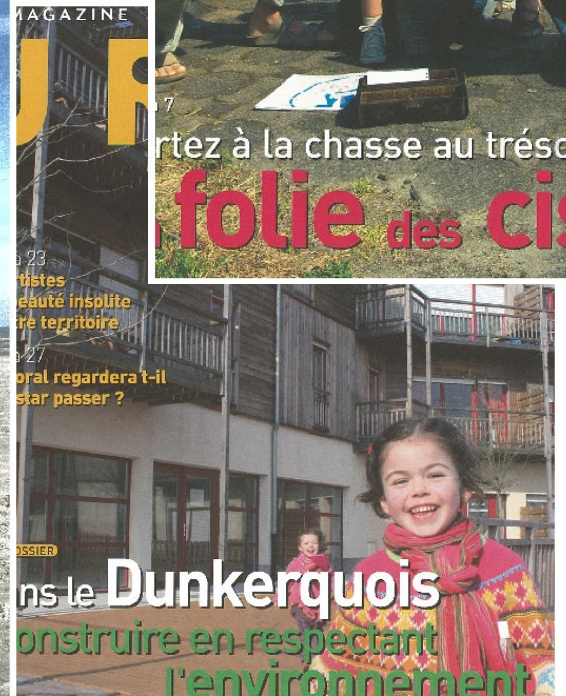
Cette liste – bien que non exhaustive – va sans doute vous paraître exagérément alarmiste. Et pourtant, elle se contente de recenser des choses que nous ne serions plus en mesure de faire d'ici à trente ans si rien n'est fait pour anticiper la fin du pétrole :

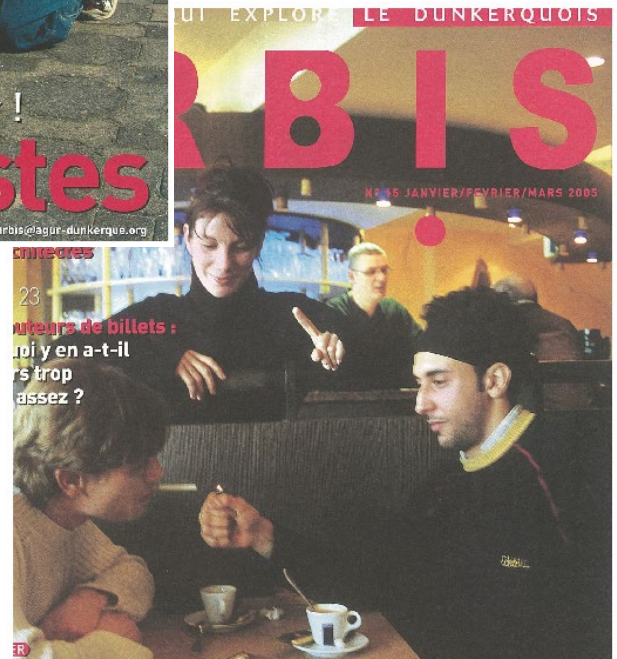
- Nous déplacer en voiture comme nous le faisons aujourd'hui. La ville des courtes distances, pratiquée à vélo ou à pied, triomphera par KO.
- Habiter loin de son travail, et vivre dans de spacieux pavillons dans le périurbain.
- Prendre l'avion pour aller en vacances.
- Faire bouillir des pommes anglaises en Afrique du Sud avant de les réexpédier dans les supermarchés britanniques (anecdote véridique !).
- Acheter des produits d'importation peu chers.
- Délocaliser une entreprise par souci de rentabilité...

LES PETITS DÉJ' DE L'AGUR

CYCLE SPÉCIAL
50 ANS D'ACTION TERRITORIALE







Urbis le Mag aujourd'hui… et demain !

Design actif : un outil pour réenchanter l'espace public ?

Le design actif est susceptible d'intéresser tous ceux qui pensent, conçoivent ou s'intéressent de près à la ville. Il permet en effet d'animer des endroits où il n'y a rien pour en faire des lieux attractifs. Il s'adapte particulièrement bien aux parkings (y compris souterrains), aux espaces vides et fantomatiques ou aux endroits qu'il convient d'animer seulement une partie du temps ; ces espaces étant dévolus à des activités ponctuelles ou saisonnières (esplanade de mairie, place du marché, bord de mer l'hiver...). En incitant, par le biais d'aménagements ludiques et sportifs, les badauds à se rendre d'un point A à un point B, le design actif pourra par exemple contribuer à désenclaver une zone boudée par les piétons, à créer une nouvelle boucle commerciale, à générer des flux et du contrôle social dans des espaces publics vécus comme insécurisants...

URBIS
le mag.fr

PENSER AUTREMENT LES ESPACES PUBLICS GRÂCE AUX NEUROSCIENCES COGNITIVES

Urbanisme

Mercredi 19 mai 2021

Emma Vilarem et Alice Cabaret ont évalué le bien-être ressenti par les habitants suite à l'intervention artistique Up/Side/Down/Town réalisée dans le cadre d'Embellir Paris.

Comment les sciences du cerveau et du comportement peuvent-elles contribuer à l'aménagement des espaces publics ? Pourquoi l'urbanisme s'est-il si longtemps privé de l'apport de ces connaissances scientifiques ? Urbis le Mag a posé ces questions – et bien d'autres encore – à Emma Vilarem, docteure en neurosciences cognitives, et à Alice Cabaret, urbaniste, deux des co-fondatrices de [S]City (pour Science and the city) ; une agence créée en 2019 dans le but d'accompagner la conception et le développement de projets urbains à la lumière d'une expertise en sciences cognitives.

L'AGUR au cœur des études sur une politique publique d'avenir : la gratuité des transports

OBSERVATOIRE DES VILLES DU TRANSPORT GRATUIT

L'Observatoire Comité scientifique Les villes du transport gratuit

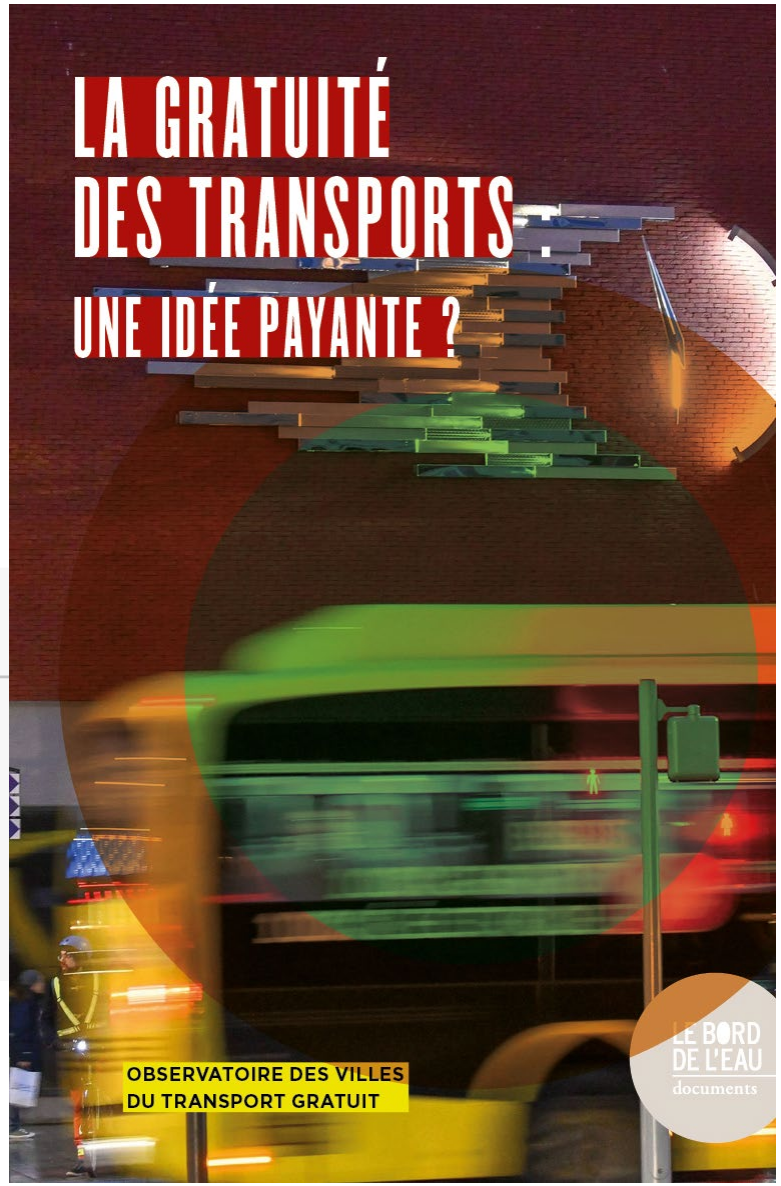
A la une

L'Observatoire sort son premier livre

English version

Article publié le vendredi 18 mars 2022

La gratuité des transports : une idée payante ?



3 TEMPS D’ÉCHANGES

AGENCE D’URBANISME ET DE DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION FLANDRE-DUNKERQUE