

Jacques Grangé

Docteur en Urbanisme- Aménagement

Vice- Président d'Urbanistes des Territoires

grangej@wanadoo.fr

06 10 34 78 92

2/5/2020

REPONSE PUCA

CRISE SANITAIRE ? LA VILLE ET L'HABITAT

Je commencerai par une vision « sociale » de la crise sanitaire. Cette vision est d'abord métropolitaine. Dans cette dernière période nous avons pu sentir comment nos existences métropolitaines, la vie urbaine étaient dépendantes de la multitude de ces emplois souvent d'exécution qui permettent la vie tout court. Actifs du transport et de la distribution, salariés des services publics et de santé, des télécommunications et de l'énergie sans compter les services de propreté...

Pour une large part, à la périphérie des grandes entreprises privées ou publiques, ces secteurs d'emploi n'offrent que de faibles régulations sociales. N'y a-t-il pas lieu de réfléchir, de concerter, de négocier et d'agir avec la volonté d'aboutir à de meilleures régulations sociales ? Les situations urbaines, professionnelles et sociales de ces emplois hyper-urbains mériteraient d'être mieux connues.

Ne faudrait-il pas interroger la notion de mixité sociale telle qu'elle est utilisée non sans résultats en urbanisme mais qui reste générale et abstraite pour la plupart de nos concitoyens quand elle ne provoque pas localement des leviers de boucliers ? Les anglo-saxons utilisent la notion de « key workers »¹ (travailleurs clefs) pour prioriser et faciliter le logement de ces actifs dans et à proximité des centralités métropolitaines.

Deuxième point, il convient de s'interroger sur les effets économiques, spatiaux et sociaux du télétravail. Les entreprises peuvent bénéficier d'un surcroît de productivité de leurs

¹ https://en.wikipedia.org/wiki/Key_worker

actifs. Une enquête de la DARES (Ministère de l'Emploi- Novembre 2019)² montre qu'au sein du secteur public les services de l'Etat usent largement du télétravail alors que ceux des collectivités territoriales ne l'utilisent que peu. Au-delà des logiques économiques et fonctionnelles n'y a-t-il pas des enjeux politiques de micro-centralisations des pouvoirs (vestiges de la féodalité ?). D'expérience, maires et présidents aiment à avoir leur monde sous la main ! Dans une agglomération étendue, avec de longs déplacements, il y a des gisements de productivité et de compromis sociaux à explorer.

Les développements imprévus du télétravail montrent les libertés de choix qu'ont les entreprises et collectivités publiques dans la localisation des activités. Pour bénéficier des économies d'agglomération, il est peut-être nécessaire d'aller au-delà du lieu unique d'implantation comme cela l'a été longtemps avec le Central Business District. De ce point de vue l'expérience du Grand Paris Express va être intéressante³ puisque les tracés et stations vont permettre de relier des polarités existantes mais aussi de développer de nouvelles polarités.

L'important sont les échanges formalisés facilités par Internet mais aussi les échanges de culture tacite. La culture tacite est propre aux individus et ne peut s'échanger entre eux que par la communication directe. Pour cela, il faut des lieux, salles de réunions, congrès et des moyens physiques de communication et d'échanges, réseaux de transport, ports, gares, aéroport...

M. Storper a souligné l'importance du « face to face »⁴ dans les réseaux de communication. Un lien fort d'interdépendance existe entre ces formes de communication. Plus on échange de connaissances formalisées et plus les rencontres entre personnes sont nécessaires. Quelle place va-t-on donner à ces « tiers-lieux » dans les aménagements et développements à venir ?

Les économies d'agglomération vont-elles être davantage que des économies de proximité physiques strictes, et sont-elles être des économies de proximité organisationnelles et des économies d'accessibilité⁵? Ce seront des points théoriques et empiriques à vérifier prochainement. Ne faut-il pas avoir un regard critique sur les documents d'urbanisme existants ou en cours d'élaboration aux échelles locales, métropolitaines et régionales ?

« The last, but not the least », quel réagencement des mobilités dans les actions de relance et de reprise économique ? Quelle sera la place et le rôle des mobilités décarbonnées ? Les distanciations sociales nécessaires et leurs représentations vont pénaliser pour une période les Transports en Commun et se traduire par un usage individuel et une demande plus forts

² <https://dares.travail-emploi.gouv.fr/dares-etudes-et-statistiques/etudes-et-syntheses/dares-analyses-daes-indicateurs-daes-resultats/article/quels-sont-les-salaries-concernes-par-le-teletravail>
<https://journals.openedition.org/pmp/9182>

³ Dominique Bureau, Jean- Claude Prager, Emile Quinet (2019) Le Grand Paris Express—Les sept clés du succès et les enjeux économiques et urbains (2vol.) Economica- Paris

⁴ Michael Storper and Anthony J. Venables (2004)

Journal of Economic Geography, Vol. 4, No. 4 – Oxford University Press

⁵ <http://www.greqam.fr/sites/default/files/dt/greqam/02a26.pdf>
<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01231641/document>

du véhicule automobile. Le soutien à l'industrie automobile ne doit-il pas se faire en faveur de la production et de l'utilisation du véhicule électrique ? Ne faut-il pas utiliser les théories du « nudge⁶» pour inciter consommateurs et entreprises à avoir des comportements plus respectueux de la Planète⁷ ? Dans cet effort, ces chantiers, les collectivités territoriales⁸ et leurs urbanistes ont certainement un rôle important à jouer !

⁶ <https://www.linfodurable.fr/educationcitoyennete/la-theorie-du-nudge-pour-inciter-les-citoyens-mieux-agir-11812>

⁷ Sophie Dubuisson- Quellier-Dir.- (2016) Gouverner les conduites-Sciences Po Les Presses- Paris

⁸ <https://www.actu-environnement.com/ae/news/vehicules-electriques-bornes-recharge-etat-aides-collectivites-coproprietes-33737.php4>