

Luxembourg, Défis socio-économiques et territoriaux post-Covid19

Le confinement imposé par la pandémie a résulté en plusieurs grandes disruptions sous forme de restrictions de mouvements et d'isolation au foyer, de travail à distance et digitalisé, de réveil face à notre vulnérabilité en termes d'approvisionnement élémentaire, d'amélioration de la qualité environnementale suite au ralentissement de l'économie et des transports. Dans ce contexte d'incertitude, quelques questions fondamentales s'imposent à nous :

- Faut-il réorienter fondamentalement les investissements afin d'être mieux préparé à la prochaine pandémie ou est ce qu'on considère qu'il s'agissait d'une exception conjoncturelle et qu'il faut continuer comme avant ?
- Faut-il miser sur un retour à la croissance, dans un monde à énergie contrainte à la baisse et au renchérissement et à ressources finies?
- Est-ce que la crise nous a appris de nous satisfaire de moins ou est-ce que le *business as usual* reviendra au galop, en démarrant avec un beau *rebound effect* d'hyper-consommation compulsive après les privations ? Rappelons-nous les histoires de grand mères quand, à la sortie de la 2^{ème} guerre mondiale, les femmes amenaient des poulets grillés entiers au train qui ramenaient leurs hommes du front, ou du camp, qui, affamés, les dévorèrent aussitôt - pour mourir d'indigestion et d'intoxication.
- Qui finalement anticipe et gère mieux les crises, le marché, le laissez faire ou le plan ?

Les lignes qui suivent tentent à l'aide de quelques exemples d'appréhender les répercussions territoriales et sociétales de la crise. L'aménageur va chercher en quoi elle peut être instructive en termes de « fairness » spatiale et cohésion sociale, de gains de places, de superposition de fonctions, de réduction de l'empreinte écologique et matérielle ou d'amélioration de la résilience territoriale.

1. Etalement urbain ?

Est-ce que la peur de la contagion renforce notre préférence résidentielle pour une maison unifamiliale quatre façades, gourmande en sol et entourée d'un espace vert clôturé faisant fonction de cordon sanitaire (*Abstandsgrün*)? Est-ce que le glas de la densification et du renouvellement urbains a sonné, alors qu'ils venaient tout juste d'être enclenchés au Luxembourg (reconversion des friches *Wunnen mat der Woltz, Neischmelz, Esch/Schiffhang, Lentille rouge, ...*) ? Si tel était le cas, cela pourrait empirer les très mauvais scores que détient le Luxembourg en matière de consommation de sol, en surface habitable par personne, en fragmentation des paysages, en érosion de la biodiversité, en émissions de gaz à effet de serre, pour n'en citer que quelques-uns.

Traditionnellement, les villes et villages européens étaient compacts. L'étalement urbain est un phénomène récent, associé au pétrole, aux routes et à la voiture. Depuis ses débuts au Luxembourg, il y a 40 ans, l'aménagement du territoire défend une organisation territoriale sobre en consommation foncière et polycentrique, avec des agglomérations majeures et des centres régionaux, qui sont des lieux centraux compacts, mixtes et bien reliés aux transports publics, des « villes des courtes distances ». Il semble peu probable que le seul risque épidémique dispersera l'habitat, tant la densité résidentielle est faible et le niveau sanitaire élevé au Luxembourg. D'autres forces à l'œuvre sont beaucoup plus permanentes et percutantes : la pression démographique, le prix du foncier, le pouvoir d'achat, la facilitation du recours à la voiture, ... Dans un petit pays aux terrains rares et chers, se disperser davantage pour échapper au virus semble un réflexe peu rationnel. Entre vivre dans des densités urbaines de quelques milliers voire dizaine de milliers d'habitants au km² (Paris, Barcelone, ...) et vivre en fermette au 1^{er} étage au-dessus des vaches, pour nous tenir chaud en hiver, il y a de la marge.

Pour calmer les ardeurs éventuelles de se bunkériser, sont appelés à la rescousse :

- Les pédagogues du changement pour essayer de rassurer l'imaginaire anxiogène et d'atténuer la valorisation sociétale de la voiture et du bungalow, symboles d'élévation sociale, ou dit autrement, de « distanciation » sociale ;
- Les aménageurs, urbanistes, paysagistes et architectes pour proposer des cadres de vie urbaine denses, hauts et sains, qui sont beaux et singuliers et qui donnent envie, et pour concevoir un habitat calme, végétalisé et intime dans lequel se retirer pour mieux pouvoir, au choix, interagir avec les gens sur des petites places verdies, dans des jardins communautaires, aux marchés publics ou lors de son shopping à pied. Il est prouvé que la nature en ville procure de la stabilité psychologique, ce qui est une disposition non-négligeable en cas de confinement sanitaire ;
- Les économistes pour illustrer les coûts externes, pour les ménages et les communes et pour la société, du rêve pavillonnaire périphérique, en termes de lotissement, d'équipement et de maintenance, de déplacements rallongés, de ségrégation sociale, de sol artificialisé, ... Dans une certaine mesure, la société dans son ensemble, donc aussi ceux qui ne peuvent se payer ce rêve et vivent serrés, paye pour les rêves des autres.

Notre comportement de consommateur est pour beaucoup le fruit de la compétition sociale et du besoin d'appartenance à la tribu : si le voisin voyage en avion 3 fois par an, je dois aussi prendre l'avion 3 fois par an, si le cousin change de portable tous les 6 mois, je change aussi de portable tous les 6 mois, si la patronne a une grosse berline, de quoi j'ai l'air si je me promène en twingo, etc. Or, le confinement a montré un phénomène sociologique extraordinaire : Tous logés à la même enseigne, enfermés dans notre bonhomie, privés de comparaison et de possibilités de *show off*, le confinement a tout remis à zéro et égalisé nos moyens d'émulation et d'ostentation. Ceci a résulté en un arrêt abrupt (mais circonstanciel, hélas) au *rat race* « *bigger-higher-faster* » (à part peut-être pour le papier toilette, dans un moment de faiblesse ...).

2. Mépris du transport collectif ?

Il n'a pas fallu attendre le virus pour savoir que certaines conditions de transports publics sont propices à la diffusion de pathogènes (ce n'est pas le cas pour les bus fantômes parcourant la campagne). Il n'y a qu'à voir les trains amenant les salariés au travail. Certains ressemblent plus à des bétailières qu'à un transport digne d'un contribuable de ce riche pays. Cela est dû entre autres à un manque d'anticipation afin de faire correspondre les capacités de ces moyens de transport à l'explosion de l'emploi intérieur. C'est ce qu'on appelle le retard infrastructurel. Les efforts en cours du gouvernement pour le rattraper sont considérables et portent leurs fruits : le split modal change en faveur des modes collectifs et actifs. Aux défis majeurs auxquels fait face cette *Verkehrswende* s'ajouterait maintenant la nouvelle frilosité des consommateurs pour les modes collectifs, jugés contagieux. Des études sont nécessaires pour clarifier si et comment la promiscuité dans les voitures (co-voiturage), les trains, tram et bus favorise la contagion. Le masque deviendra un accessoire vestimentaire standard en espace public, à accorder avec son foulard ou *wooly*. Comme on est plus à l'abri de la transmission de pathogènes sur son vélo, sa trottinette ou à pied qu'en bus bondé, on observe un regain d'intérêt pour ces modes de déplacement. La crise sanitaire nous a rappelé qu'à côté de la *Autos-Nation*, nous sommes aussi une *Radsport-Nation*. Le gouvernement en a pris la mesure et planche actuellement sur une accélération de la stratégie pour prioriser les pistes cyclables et exploiter à fond le « système vélo » pensé de porte à porte, et sans bosses en chemin.

Pendant le confinement, les déplacements en voiture ont chuté d'environ 30% (Worldometer). Un retour en arrière en matière de politique de *phasing out* fossile et de *phasing in* de la mobilité décarbonée, active et sobre en sol n'est plus défendable. La distanciation physique devrait être intégrée dans la planification des pistes cyclables et passages piétons, mais la pandémie ne devrait pas être utilisée comme prétexte pour l'achat d'un gros SUV. Tout proportions gardées, les émissions de particules fines, NOx et CO₂ des véhicules fossiles lourds ne sont-elles pas responsables de plus de mortalité que le COVID19 ?

D'un point de vue efficacité spatiale et résilience, la bataille des transports devrait plutôt se livrer sur les plans de la motorisation (électrique avant fossile), du poids (léger avant lourd), de l'usage (utilitaire avant agrément, collectif avant individuel), de la fréquence d'utilisation (mobilité contrainte minimale avant hypermobilité globale débridée) ou des distances parcourues (les joies du tourisme dans l'Oesling avant celles du vol à Dubaï pour faire du shopping).

Beaucoup de regards se tournent actuellement vers l'aérien pour voir comment il se réinvente. On chuchote que voler va devenir cher et élitiste, que les vols à courte distance seront remplacés par les trains et que nous assisterons à un revival des trains de nuits, que les mesures sanitaires supplémentaires s'ajoutant aux mesures sécuritaires déjà contraignantes en décourage plus d'un de voler, que les bousculades entre cadres pour pouvoir s'envoler en business, assister pour quelques heures à une réunion qu'on peut tenir sur skype, appartiennent au passé, que le tourisme se recentre sur des destinations proches où on garde les pieds sur terre, histoire de pouvoir revenir en cas de *shut down* du ciel ... S'il ne se réinvente pas, toute une industrie du voyage trinquera avec lui. La planification territoriale doit anticiper ces changements et les infrastructures devront s'adapter.

3. Télétravail et *home schooling*, armes contre les embouteillages?

Le recours massif au télétravail pose des défis multiples : managérial, physique (la bande passante n'est pas élastique à l'infini), séparation vie privée et vie professionnelle, consommation d'électricité, de chauffage ou d'eau au foyer, équité en outils numériques de tous les salariés et étudiants en *home schooling*, surveillance numérique et contrôle et sécurité des données à distance, mais surtout aussi de qualité et contenu du travail. On ne peut se défaire de l'impression qu'au début de l'expérience, il y avait beaucoup d'activisme digital, faisant les choux gras de *skype*, *zoom*, *teams*, *webex*, *gotomeeting*, ... Puis, une fois l'effet nouveauté passé, l'excitation s'est tournée en lassitude parce que la production s'est transformée en communication sur la production. Nous ne sommes pas tous égaux devant le télétravail : il y a les emplois manuels et agricoles, il y a ceux qui savent rester productif et ceux qui ont besoin d'encadrement, ceux qui font plus d'heures et ceux qui font moins d'heures en télétravail, comparé au *office-work*, sous le regard bienveillant des collègues ...

La digitalisation a ainsi conquis les derniers recoins de notre intimité pendant ce confinement et le télétravail. Nous en sommes devenus complètement baba, médiavores et infobèses. Il faudra faire le tri entre ce qui est bien et mauvais, car le potentiel bénéfique des activités économiques et scolaires à distance est indéniable pour alléger la situation de congestion chronique des transports dans un petit pays aussi saturé que le Luxembourg. Nos routes sont quasi vides en dehors des heures de pointe mais leur capacité est rapidement dépassée pendant ces dernières. La politique du gouvernement prévoit déjà un décalage des horaires scolaires afin d'étaler les déplacements. Sauf que décaler ne suffira plus, il faudra réussir à éviter le besoin de se déplacer, à productivité égale. Pour cela, le télétravail est une piste et il devrait être envisagé de mettre à pied d'égalité des travailleurs frontaliers et résidents.

Point de vue atouts de la digitalisation en période de crise, on devrait booster les procédures online d'établissements, d'autorisation et d'investissement, mettre en réseau les artisans-constructeurs d'outils ou les membres de coopératives énergétiques, alimentaires ou immobilières, optimiser le numérique en tant que levier de l'économie sociale et solidaire, du partage, de la fonction et de la réparation et pour fluidifier la chaîne de mobilité (p. ex. app *mobiscore*) et gérer des péages urbains, customiser le *crowdfunding online* pour projet territorial, ou déclarer Youtube, avec sa kyrielle de vidéos DIY, d'utilité publique.

Cette période peut aussi ouvrir la voie pour repenser les rapports au travail : *home-office-field working*, cumul des contrats de travail à temps partiel auprès de plusieurs employeurs, possibilité d'effectuer des services d'intérêt général ou de prendre des congés sans solde saisonnier pour aider les agriculteurs mis en

difficulté par le confinement ou pour trouver le temps pour faire du jardinage ou entretenir une parcelle de forêt, parallèlement à l'occupation professionnelle principale.

4. Relocalisation de l'économie afin de réduire les dépendances ?

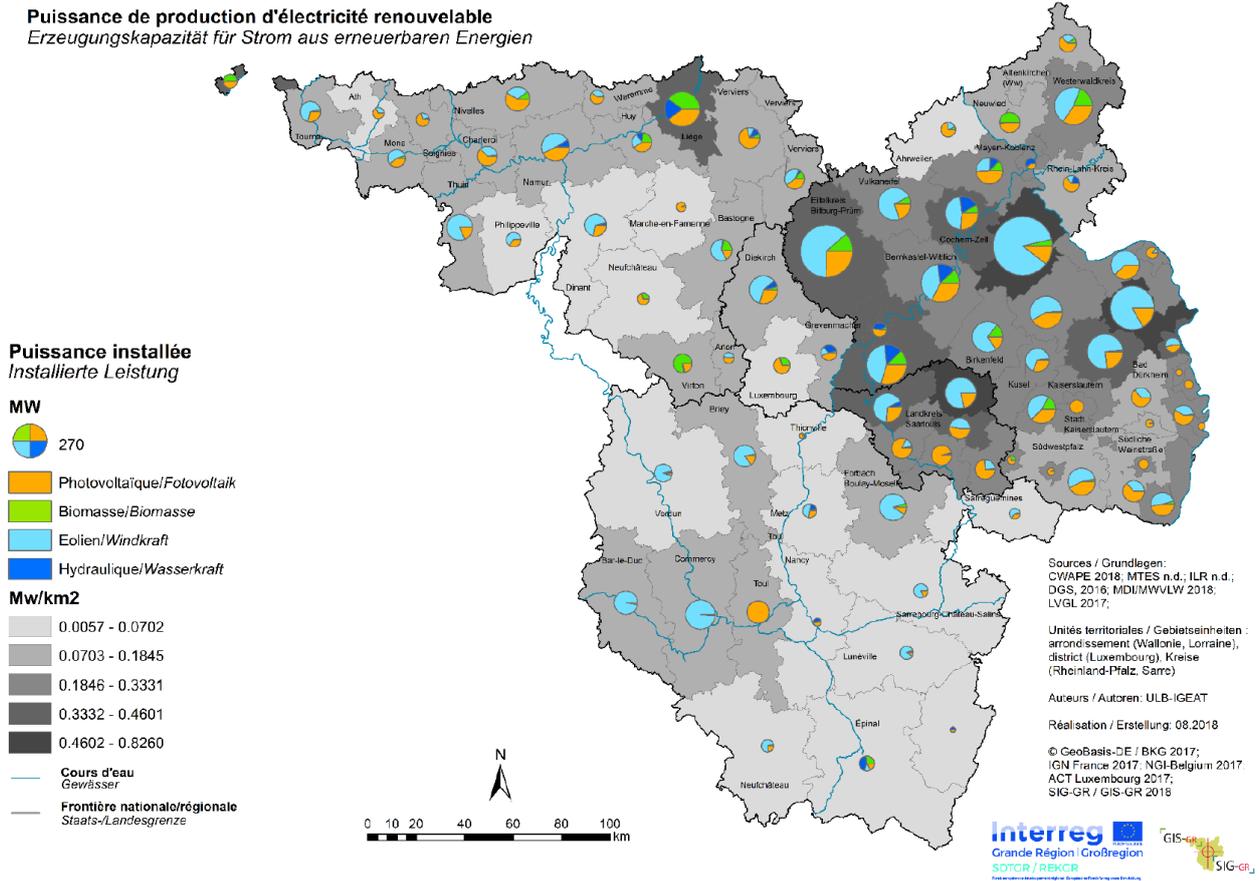
« Il faut absolument que l'on puisse repenser les chaînes d'approvisionnement à l'échelle européenne, régionale, voire locale, et surtout de manière circulaire », Sasha Baillie, CEO, Luxinnovation, Paperjam, 5.5.2020.

La crise sanitaire offre l'occasion de repenser l'économie et l'agriculture afin qu'ils répondent prioritairement aux besoins du territoire avant les échanges internationaux, qui sont par nature intenses en carbone et énergie, à moins d'amener le lait en poudre en charrette en Chine ou de livrer les paquets en pigeons voyageurs.

Ceci ne veut pas dire une exaltation du protectionnisme, mais une préférence pour les clients présents sur le territoire devant les clients lointains, tout en continuant à vendre les surplus sur le plan international. Pour ce faire, il faudrait déterminer quels sont les biens, services et filières stratégiques à re-territorialiser : aliments, eau et énergie en font certainement partis. Il s'agit d'étudier jusqu'où on peut pousser leur efficacité et l'auto-suffisance, quels sont les *low hanging fruits*, quels sont les irréductibles à continuer à importer, dans quel périmètre. Il s'agirait de rendre notre économie et agriculture présentes, mais à frontières ouvertes. Car c'est aussi l'occasion de réaliser un marché grand régional de l'emploi, des échanges, du logement, des formations et des qualifications. Afin de nous mettre à l'abri des ruptures d'approvisionnement tant redoutés dans cette crise (d'ailleurs, pour le papier toilette, plus de peur que de mal ...), la production alimentaire en ville sera remise au goût (maraîchage péri-urbain, cités jardinières, *Schrebergärt*, jardinage privé et collectif, toitures industrielles couvertes de serres, terrasses et façades nourricières, ...). Le potentiel est énorme, comme le montre la stratégie *Urban Farming* adoptée par le gouvernement en 2019. Cela veut dire aussi investir dans la relocalisation et granularisation des filières de transformation - stockage - commercialisation – distribution (*cargobikes*, drones, ...) des denrées produites et aligner nos régimes alimentaires aux produits que le territoire veut bien nous donner : c'est le prix minimal à payer pour plus d'auto-suffisance en aliments. Le prix maximal serait une sanctuarisation de la surface agricole utile, c'est-à-dire de la moitié du pays, et un rationnement de la nourriture.

Le confinement a aussi réduit la consommation d'électricité d'environ un tiers. Des études plus fines sont nécessaires pour déterminer les secteurs et sous-secteurs, les plages horaires, les types de consommateurs afin de renseigner le plan d'efficacité énergétique. Si nous voulons augmenter notre auto-approvisionnement en énergie, les questions de la gestion des intermittences et du stockage des renouvelables se posent : elle trouveront leurs réponses au niveau grand-régional, voire européen, mais le Luxembourg a peut-être une carte à jouer en ce qui concerne la renégociation du contrat régissant la finalité de la station de pompage-stockage de Vianden, afin qu'elle serve aussi à gérer les renouvelables ? Et puisqu'on est fou, pourquoi ne pas lancer un grand projet énergétique transfrontalier transformant la ligne Maginot en ligne éolienne, en récupérant des ouvrages et blocs défensifs en acier-béton comme sites et socles pour des génératrices éoliennes « pacifiques »?

Puissance de production d'électricité renouvelable
Erzeugungskapazität für Strom aus erneuerbaren Energien



Les aides publiques aux entreprises négativement impactées par la crise sanitaire devront être conditionnées afin d'en faire une opportunité pour concilier économie et écologie. Ceci sans oublier que l'industrie est le secteur ayant réalisé le plus grand effort de réduction des émissions, et que les décisions des pays voisins en la matière nous affectent. Parmi les critères à retenir peuvent figurer l'apport de cette entreprise pour fournir un bien ou service essentiel au bien-être de la population et à la préparation aux crises à venir et l'intensité en carbone, énergie ou sol de son activité.

5. Erosion des normes environnementales, climatiques et sociales ?

Deux attitudes sont possibles : celle de la panique économique poussant à brader les bijoux de famille des acquis sociaux et environnementaux ou celle de faire de la menace une opportunité et de profiter de la crise pour accélérer dans la direction de la neutralité carbone socialement juste. De toute façon, la neutralité doit venir, c'est une contrainte bio-géo-physique et un engagement politique, moral et juridique. Les litiges environnementale et climatique s'amplifieront. Les Etats et entreprises perdraient en temps, argent et réputation à vouloir faire l'autruche ou à vouloir aller vers la confrontation. Mieux vaut donc choisir le camp des précurseurs plutôt que des retardataires. Ceci peut comprendre une politique plus favorable à l'innovation ou plus restrictive pour l'admission de fonds d'investissement étrangers, afin de donner un avantage comparatif à la place financière luxembourgeoise, qui virera « dark green ».

Mieux vaut embrasser et planifier la transition bas-carbone pour pouvoir la façonner conformément à nos besoins, plutôt que de devoir la subir et se voir priver de parts des marchés émergents *futur-proof*. On peut entendre par là les nouveaux secteurs technologiques, tertiaires, manuels ou artisanaux à forte intensité de connaissances ou de main d'œuvre, à haute valeur ajoutée pour une faible empreinte au sol, à valorisation

circulaire et générant des biens communs : technologies décarbonées, ingénierie de la réhabilitation environnementale ou de l'assainissement des sols et des eaux contaminées (ce qui permettrait de revitaliser plus de friches industrielles pour des quartiers mixtes *car-free*), activités scientifiques, académiques, informatiques, satellitaires, digitales, robotiques, énergétiques, les études&conseils, l'édition, la bibliothèque, l'interprétation-traduction, le cinéma, les arts&spectacles, le tourisme doux, le patrimoine et la culture, l'architecture, l'urbanisme ou le paysagisme, les filières locales pierre, bois, pain, la réparation, l'agroécologie, la régénération pédologique afin de pérenniser notre alimentation ...

Le maintien de l'intégrité environnementale est aussi une mesure sanitaire. Les facteurs climatiques et environnementaux corrélient avec diverses maladies infectieuses. Cette crise est une opportunité pour un nouvel élan pour lutter contre la dégradation du vivant et les bouleversements climatiques en cours. La crise climatique, bien qu'elle se meuve lentement, est d'une ampleur bien plus grande et irréversible que la maladie Covid19 (à son stade actuel). Elle ne doit pas être déplacée par la pandémie.

Conclusion :

Le confinement met le pays en conditions de laboratoire. Il offre une opportunité inédite pour étudier et comprendre les mécanismes d'adaptation de la population et de l'économie. Il faut sans tarder, en tout cas avant la fin du déconfinement total, en profiter pour mesurer, attribuer et élucider les relations causes à effets et coûts-bénéfices : évolution des déplacements et distances, comportement commercial et digital pendant et après le confinement, évolution de la qualité de l'eau, du sol, de l'air et de la capacité des écosystèmes à séquestrer le carbone, identification des facteurs ayant le plus contribué à la résilience des entreprises et des ménages, à la maîtrise de l'endettement, à la baisse des émissions, à la stabilité psychologique et mentale des personnes ...

L'aménagement du territoire, qui n'est toujours qu'un reflet de nos valeurs et de nos priorités, peut tirer d'importantes leçons de la crise sanitaire :

- Incorporer les enseignements spatiaux de la crise en termes de cartographie et prévention des risques (technologiques, sanitaires, naturels, climatiques, ...) et d'instauration de la résilience territoriale dans les programmes, stratégies et instruments de l'aménagement du territoire, tout en reconnaissant que le risque zéro n'est pas de ce monde, qu'il nous faut réapprendre à vivre avec l'incertitude.
- Planifier pour assurer la continuité du fonctionnement de l'Etat, de la société et de l'économie, et pour pouvoir mobiliser des réserves pour la récupération post-crise, à des échelles locale, nationale et transnationale : Réévaluer la désignation et le périmètre des infrastructures critiques nationales et européennes, des biens stratégiques et des activités essentielles à la lumière des crises. Assurer leur résilience face à la disparition progressive des énergies fossiles, leur résistance face aux extrêmes météorologiques et aux catastrophes. Relocaliser les productions industrielles stratégiques selon une division du travail et un modèle de redondances grand-régional, voire européen. Dupliquer les éléments vitaux des chaînes logistiques. Dédoubler les composants essentiels des systèmes et réseaux, répartir leurs charges et localisations, assurer leurs redondances physiques, géographiques et numériques, affecter de l'espace au stockage et à la rotation de stockage (matériel médical, masques, médicaments, nourritures, eau, semences, groupes électrogènes et combustible, etc ...).
- Planifier la mise en place des circuits courts, de la vente directe, de filières locales, de l'approvisionnement de proximité, de buffers locaux. Renforcer les logistiques locales, inter-urbaines et inter-communales.
- Intégrer une composante sanitaire dans la planification des transports de masse et renforcer la coopération sanitaire transfrontalière
- Veiller à une densification urbaine « éclairée » et « pondérée » (augmentation de l'offre en logements abordables, économies d'échelle, préservation de terre vierge, amélioration de l'approvisionnement et

des services des résidents dans des « 20`neighbourhoods », diminution de la dépendance à la voiture, réduction des émissions, villes plus plurielles et résilientes, ...)

La crise sanitaire a montré que nous savons mettre l'intérêt général au-dessus de l'intérêt individuel, qu'un plan fédérateur et une direction commune sont nécessaires pour faire face et que nous sommes mieux lotis en jouant la solidarité et l'entraide que le chacun pour soi. Mieux vaut être préparé et mieux faut adopter des mesures sans regrets, indépendamment du fait de la récurrence ou non de pandémies.

La maladie Covid19 a mis nos capacités d'adaptation à l'épreuve. C'est dans la durée que l'on pourra juger son degré d'incision véritable dans nos modes de fonctionnement et de comportement. Trop de temps a été perdu à vouloir verdir la croissance dans un monde en contraction. La crise sanitaire nous a montré la rapidité et la radicalité dont nous sommes capables en cas de menace et ce dans l'intérêt général. Il faut garder et nourrir cet état d'esprit pour poser les jalons pour l'avenir résilient faces aux prochaines crises et risques territoriaux. L'avenir n'a plus de place pour la primauté et l'exclusivité de l'intérêt individuel, puisqu'il en va de sauver des biens communs que sont la santé, les connaissances, la stabilité climatique, le sol, l'espace ... pour les générations présentes et futures.

L'étalement urbain et la continuation du recours massif aux véhicules privés carbonés ne font que renforcer notre vulnérabilité sur d'autres plans. Ce que l'on (croit) gagner en sécurité sanitaire, on risque de le perdre en sécurité climatique et physique

Notre rapport avec la nature est à revoir. Elle nous a montré sa redoutable force destructrice, mais aussi son incroyable force régénératrice : six semaines de ralentissement des activités humaines ont suffi pour rétablir le calme, l'air pur, le ciel limpide et pour voir revenir des oiseaux chanteurs, des poissons, et même le loup, on se demande comment il fait ...

Ainsi, quoi qu'il arrive, soyez rassurés, le monde des bisous (-nours) est révolu.

Pascale Junker
Experte Environnement et Climat
30 mai 2020