



20 Chaussée Brunehaut 62690 Estrée - Cauchy

NOVEMBRE 2015

Le Petit MATIN



D'ESTRÉE-CAUCHY

RESTER DANS L'HISTOIRE

Les faits, les choses et les êtres ont tous leur place dans l'histoire. Une place qui tient à leur seule existence et disparaît le plus souvent avec elle.

Rester dans l'histoire, comme le dit Régis Debray, c'est d'abord faire un pas de côté. Ne pas se laisser charrier par le cours des choses, ne pas sombrer dans l'évidence.

Il peut y avoir originellement quelque raison d'y rester, qui tiennent à l'acquis de l'histoire ou des institutions humaines, mais cela n'est pas une garantie suffisante car les places dans l'histoire se perdent plus facilement qu'elles ne s'acquièrent.

Car l'histoire expulse, sélectionne, plus que la plus fermée des écoles.

Pourtant y avoir déjà sa place et la perdre est une double victoire de l'inutilité. Il faut savoir au contraire tirer profit d'un capital si inégalement réparti et ne pas le dilapider dans le flux qui gaspille dans l'oubli, au détriment de la société des hommes qui, elle, se perpétue.

Mutations économiques

Depuis le début des années 70, l'équilibre de la structure socio-économique s'est profondément bouleversé, au sein d'un schéma critique de destruction créatrice.

Durant l'entre-deux guerres avait été trouvée, difficilement, une articulation stable entre le progrès technique et la consommation salariale, source d'une croissance stable et forte. Ce compromis social-démocrate était, en France, supporté par une forte conflictualité transactionnelle.

Le blocage survenu au tournant des années 70 a rendu nécessaire la mise en cause de ce schéma et, faute de capacités d'adaptation internes, l'affaiblissement progressif des forces salariales, tant partisans que syndicales.

Dans un mouvement complexe et douloureux, libéralisation économique apparente et nouveaux droits sociaux ont tracé les bases d'un nouvel équilibre structurel, sans parvenir à lui donner la vigueur nécessaire à une réimpulsion de la dynamique socio-économique d'ensemble.

S'est trouvée gommée peu à peu la frontière entre activité

et emploi, le revenu de remplacement tendant à devenir universel, c'est à dire sans relation aux droits salariaux. Mais la faible créativité sociale des forces institutionnelles a entravé la construction du schéma nouveau.

Certes le revenu universel dénie la contrainte de mise au travail, ce qui justifie les hésitations de droite ; certes la libéralisation du contrat de travail dénie les fondements révolutionnaires du mouvement salarial et donc les hésitations de gauche, mais la flexi-sécurité danoise, par exemple, démontre que l'on peut aller plus vite et plus loin.

Comment donc finalement confondre les notions de Production et de Revenu sans mettre en cause le capitalisme lui-même, c'est à dire sans supprimer le rapport salarial ? : c'est la vraie et seule question.

La réponse n'est pas si problématique, pourvu que la bonne question soit posée : le revenu d'existence, versé à tous et complété, selon le cas, par le salaire, en déduction, pour une proportion décroissante de la part salariale des cotisations, ou par les allocations-chômage dont il est aussi déduit, imposé avec l'ensemble des revenus, et financé par un prélèvement sur la production vendue, c'est à dire la TVA.

Fabrice PLOUVIER

Mutations routières

La traverse d'Estree Cauchy a donc enfin fait l'objet d'un réaménagement, 40 ans après le saccage pompidolien qui avait déchaussé nombre de fondations et privé de trottoirs une part non négligeables des habitations, occasionnant une dépréciation de l'immobilier, au seul bénéfice du trafic de transit, débridé autant que possible.

Dire que le résultat est satisfaisant serait au dessus de nos forces : la ligne droite est réaffirmée, marquée et à peine réduite en largeur ; le trottoir est à peine aux normes d'accessibilité ; le comportement de stationnement est mal pris en compte d'un aménagement technocratique ; la voie reste une simple route indiscutée sur 1300 mètres. On est très loin d'un éco-aménagement.

Mais la messe est dite et l'on peut seulement espérer que le carrefour central fera bien l'objet d'un aménagement complémentaire convaincant du point de vue du respect de la vitesse légale.

Ce qui manque indubitablement à la chaussée Brunehaut c'est une vision globale dont les aménagements de traverse découlerait naturellement. L'imagination n'est pas au pouvoir dans le Pas de Calais, nous le savions ; mais rien n'est irrémédiable.

La chaussée Brunehaut a pourtant sur d'autres voies un atout important : c'est une voie historique, gauloise puis romaine, restaurée dit-on par la reine Brunehaut, chemin de Rome pour l'évêque Sigéric en 990 qui en fit route des pèlerins de Canterbury à Rome, sous l'appellation *Via Francigena*, concurrente du chemin de Saint Jacques.

La Via Francigena, devenue il y a 20 ans un projet culturel européen, n'a pourtant suscité d'autre initiative que l'attribution de son appellation à un chemin de randonnée sensé relier les points d'intérêt locaux mais très éloigné du chemin historique... et très allongé.

Rester dans l'histoire c'est, lorsque l'on se penche sur un élément doté d'une particularité historique forte, réaffirmer sa particularité dans le monde présent, c'est à dire l'adapter certes, mais de façon particulière et novatrice en valorisant ses caractères hérités de l'histoire passée.

C'est pour la chaussée Brunehaut qui relie Boulogne sur mer à Arras, réaffirmer dans les circonstances d'aujourd'hui son rayonnement particulier qui lui fait dépasser son strict caractère routier, pente naturelle de la voirie dans son ensemble dans un monde marqué par le grouillement automobile.

Ainsi nous pouvons réaffirmer notre souhait de la voir doter, notamment dans ses 40 derniers kilomètres, d'une voie vouée aux déplacements non motorisés des cyclistes et marcheurs. Nous réaffirmons aussi notre souhait d'une exigence renforcée en matière d'architecture, qu'elle

concerne la mise en valeur du bâti remarquable ou le choix de l'éco-construction des immeubles neufs, tout particulièrement des bâtiments artisanaux et industriels. Nous affirmons enfin l'intérêt qu'il y aurait à en faire l'épine dorsale de l'ensemble des pôles d'attrait touristique qui la bordent plus ou moins directement.

Fabrice PLOUVIER



La reine Brunehaut à Bavay

