

**FRANCE — LE DÉCONFINEMENT
VU PAR LA PRESSE ÉTRANGÈRE**



**ANIMATION — RENCONTRE AVEC
LE MAGICIEN HAYAO MIYAZAKI**



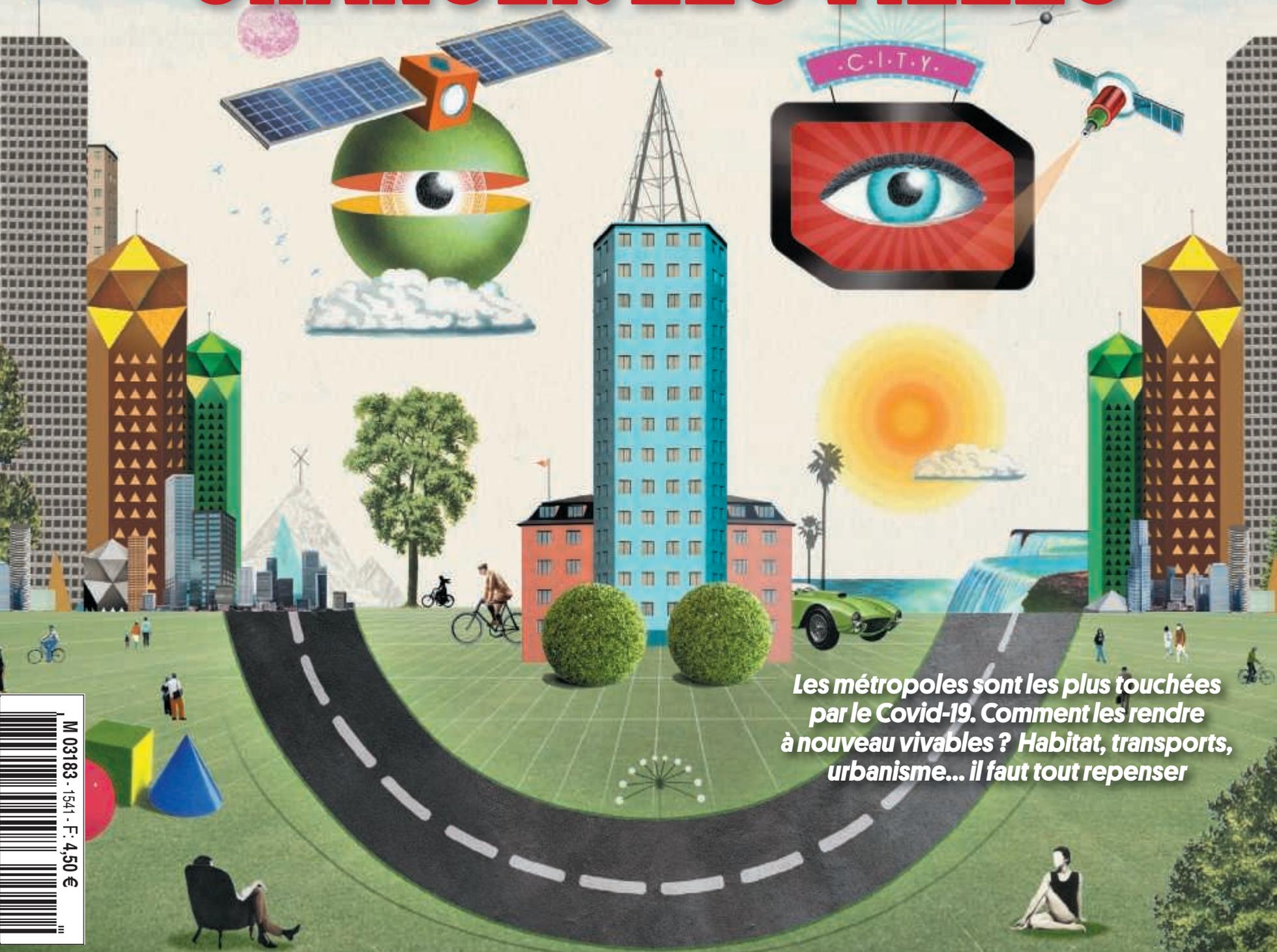
**Courrier
international**

N° 1541 du 14 au 20 mai 2020
courrierinternational.com
France : 4,50 €

Afrique CFA 3,400 FCFA
Algérie 5,30 DA Allemagne 5,40 €
Andorre 5 € Argentine 5,40 €
Autriche 7,50 € Belgique 5,40 €
Canada 7,75 \$ CAD Danemark 5,40 €
Espagne 5,40 € États-Unis 8,00 \$
Grèce 5,20 € Italie 5,40 € Japon 850 ¥
Liban 9 000 LBP Mexique 41 \$
Pays-Bas 5,40 € Portugal 6,60 €
Royaume-Uni 5,40 €
Suisse 6,70 CHF TCM 850 XPF
Tunisie 7,20 DT

Après la pandémie

CHANGER LES VILLES



*Les métropoles sont les plus touchées
par le Covid-19. Comment les rendre
à nouveau vivables ? Habitat, transports,
urbanisme... il faut tout repenser*



M 03183 - 1541 - F : 4,50 €



LES CHOIX DE "COURRIER"

CLAIRE CARRARD

Changer la ville

p.6

Wuhan, Milan, Paris, Madrid, New York... les grandes métropoles ont été particulièrement touchées par la pandémie de Covid-19. Seront-elles durablement transformées ? Comment vont-elles s'adapter pour vivre avec la menace du virus ? Dans l'histoire, les épidémies ont souvent laissé leur empreinte sur les villes. Le choléra a ainsi bouleversé le paysage urbain à Londres, tout comme la peste à Athènes, en 430 av. J.-C., "a profondément changé les lois et l'identité même de la ville", écrit le **Guardian**. Qu'en sera-t-il avec le Covid-19 ? C'est la question que nous posons cette semaine en une de *Courrier international*. Dans les grandes villes, la densité, la circulation, les flux de

population, l'interconnexion facilitent la propagation du virus. En France, la région parisienne a été classée en zone rouge, et on voit bien que le déconfinement y sera beaucoup plus progressif qu'ailleurs. Comment, dans des zones aussi denses, peut-on concilier vie quotidienne (travail, transports, loisirs, sociabilité...) et impératifs de distanciation sur le long terme ? Les urbanistes et tous ceux qui travaillent sur les problématiques de la ville y réfléchissent déjà. Ces dernières semaines, la presse étrangère s'est fait l'écho de projets d'aménagements urbains liés au coronavirus. Nous avons réuni dans ce dossier une série d'articles qui donnent une idée de la façon dont les villes pourraient (bientôt ?) redevenir vivables. Ce ne sont que des prémices, mais il y a des pistes à creuser. Un peu partout, des premières mesures ont été annoncées : place aux vélos à Milan, à New York, à Paris ; à Vienne, un parc de la distanciation sociale est à l'étude ; fermes sur les toits

des parkings à Singapour, mobilier urbain sans contact... À plus long terme, les urbanistes envisagent d'élargir les trottoirs, de rendre les villes plus horizontales, avec davantage de maisons individuelles. Les architectes, eux, devront repenser l'intérieur même de nos lieux d'habitation pour les rendre compatibles avec les nouvelles normes sanitaires. Le confinement l'a montré : dans les villes plus qu'ailleurs, rester des jours coincé dans des logements exigus, parfois à plusieurs, devient vite intenable. "On découvre le revers de vivre dans un espace limité, écrit la **Süddeutsche Zeitung**. Car la ville n'est vivable - sans trop de stress - que si les espaces de liberté sont en nombre suffisant." "Quel sera l'héritage du Covid-19 ? s'interroge le quotidien émirati **The National**. Pour les urbanistes, ce n'est pas le moment de se demander ce qui va se passer, mais plutôt ce que nous souhaiterions voir se passer." Le problème, c'est que cette crise a modifié nos habitudes de façon si profonde que c'est toute la vie

citadine qu'il faut repenser. Le développement du télétravail pourrait encore accroître les inégalités entre les quartiers les plus riches, "où les employés en télétravail peuvent profiter d'une offre abondante de restaurants, salles de gym..., et les quartiers moins bien lotis, où vivent les catégories de travailleurs qui ne peuvent pas rester chez eux", explique **The National**. La méfiance envers les transports en commun pourrait aussi avoir de lourdes conséquences. Le risque, comme le prédit un journaliste polonais, c'est d'assister au retour en force de la voiture individuelle et de chacun pour soi, au détriment des services publics. Et la voiture, c'est la garantie de retrouver des niveaux de pollution que le confinement nous avait quelque peu fait oublier. Or une étude de Harvard (encore non validée par un comité de lecture) sur les États-Unis a conclu qu'une légère augmentation de l'exposition prolongée aux particules fines entraîne une forte augmentation du taux

de mortalité lié au coronavirus. En d'autres termes, la pollution est un facteur aggravant de la maladie. De cela aussi, il faudra tenir compte. Comme il faudra réfléchir aux systèmes de gouvernance de ces mégapoles. En Chine, l'utilisation des datas dans la surveillance des citoyens s'est encore accentuée avec l'épidémie. Le problème se pose aujourd'hui en Europe, et l'on peut s'inquiéter des menaces qui pourraient peser à terme sur les libertés individuelles. En 2050, l'ONU prévoit que 6,7 milliards de personnes vivront dans les grands centres urbains (soit 2,5 milliards de plus qu'aujourd'hui, qui viendraient s'ajouter principalement en Asie et en Afrique). L'équation à résoudre pour améliorer la qualité de vie dans les mégapoles s'annonce des plus complexes.

En couverture :
Dessin de **Valero Duval/Ikon Image, Royaume-Uni**.
Homme à la baguette : dessin de **Côté paru dans Le Soleil, Québec**.



FRANCE p.18

Le déconfinement vu par la presse étrangère



Sommaire



LES SOURCES

Chaque semaine, les journalistes de *Courrier international* sélectionnent et traduisent des articles tirés de plus de 1 500 médias du monde entier. Voici la liste exhaustive des journaux, sites et blogs utilisés dans ce numéro :

- Ha'aretz** Tel-Aviv, quotidien. **Asahi Shimbun** Tokyo, quotidien. **Baodaozhe (The Reporter)** (twreporter.org) Taipei, en ligne. **The Christian Science Monitor** Boston, hebdomadaire. **Dziennik Gazeta Prawna** Varsovie, quotidien. **Financial Times** Londres, quotidien. **G4Media** (g4media.ro) Bucarest, en ligne. **The Guardian** Londres, quotidien. **Jingji GuanCha Bao** Pékin, hebdomadaire. **The Local** (thelocal.fr), Stockholm, en ligne. **Mail & Guardian** Johannesburg, hebdomadaire. **La Nación** Buenos Aires, quotidien. **The National** Abou Dhabi, quotidien. **The New York Times** New York, quotidien. **El País Brasil** São Paulo, quotidien. **Piauí** Rio de Janeiro, mensuel. **Süddeutsche Zeitung** Munich, quotidien. **The Sunday Times** Londres, hebdomadaire. **Undark** (undark.org) Cambridge (Massachusetts), en ligne.

BRÉSIL p.24

Jair Bolsonaro, leroiest nu

La démission de Sérgio Moro, son ministre emblématique de la Justice, a-t-elle porté le coup de grâce à sa présidence ? Alors que les appels à sa destitution se multiplient, Jair Bolsonaro n'a pas dit son dernier mot. Les analyses d'**El País Brasil** et du magazine brésilien **Piauí**.

CÔTÉ QUÉBEC Une zizanie finalement bien orchestrée pour le journaliste britannique John Lichfield sur **The Local** ; un déconfinement qui commence dans la méfiance et l'angoisse pour **Radio-Canada**. Plus optimiste, la **Süddeutsche Zeitung** se demande si le plan français de déconfinement ne pourrait pas servir de modèle à l'Europe avec ses zones rouges et vertes. Le quotidien allemand estime que cela pourrait amener à la création d'un réseau de "zones vertes" dans l'UE pour aider le secteur touristique.

360° p.36-39

Rencontre avec le magicien **Hayao Miyazaki**

À 79 ans, le grand maître de l'animation japonaise refuse toujours de poser le crayon. Fin décembre, il a accordé un entretien à l'**Asahi Shimbun**. Nous avons choisi de traduire pour vous cette parole rare. Le créateur des personnages de Totoro, Chihiro et Mononoké parle de ses projets, de l'évolution de son métier, du temps qui passe et de la nécessité de former la relève.

à la une

CHANGER LA VILLE

Face au risque d'épidémie, les urbanistes vont devoir travailler sur les futurs aménagements qui permettront aux citoyens de réinventer leur vie dans des métropoles particulièrement exposées aux virus. Comment concilier densification et nécessaire séparation des habitants ? C'est toute la question : des modes de transport à la généralisation du télétravail, du manque de balcons aux trottoirs élargis, de l'utilisation (contestée) des données aux nouvelles solidarités, tour d'horizon des réflexions en cours sur tout ce qui pourrait contribuer à rendre les villes plus vivables et plus sûres d'un point de vue sanitaire.

Bienvenue dans le laboratoire urbain

L'histoire le démontre, les épidémies ont laissé leur empreinte sur les villes. La pandémie de Covid-19 ne devrait pas déroger à la règle. Surveillance, distanciation sociale, réseaux d'entraide : le changement a déjà commencé.

—The Guardian Londres

Dans l'esprit de beaucoup de gens, le quai Victoria, qui longe la Tamise sur deux kilomètres, incarne l'essence même de Londres. Sur certaines des toutes premières cartes postales envoyées en Grande-Bretagne, on peut voir ses larges promenades et ses jardins resplendissants. Le Metropolitan Board of Works, qui a supervisé sa construction [1865-1870], le présentait fièrement comme *"un ouvrage d'urbanisme intelligent et intelligemment raffiné, comme il sied à une ville marchande prospère"*.

Or, ce quai, devenu indissociable de l'image que nous avons de la ville, n'est ni plus ni moins que le produit d'une pandémie. Sans une série d'épidémies de choléra meurtrières dans le monde au XIX^e siècle – dont une à Londres au début des années 1850, qui a fait plus de 10 000 morts –, la nécessité d'un réseau d'assainissement moderne n'aurait en effet jamais été mise en évidence. Et le remarquable ouvrage d'art [de l'ingénieur britannique] Joseph Bazalgette, conçu pour évacuer les eaux usées de la ville en aval, loin des réserves d'eau potable, n'aurait jamais vu le jour.

De la peste d'Athènes, en 430 avant J.-C., qui a profondément changé les lois et l'identité même de la ville, à la "Mort noire" du Moyen Âge, qui a chamboulé l'équilibre des classes dans les sociétés européennes, en passant par la vague récente d'épidémies de fièvre Ebola en Afrique subsaharienne, qui a mis en évidence l'interconnexion croissante des villes hyper-mondialisées d'aujourd'hui, les crises sanitaires manquent rarement de laisser leur empreinte sur les métropoles.

À l'heure où le monde continue de se battre contre la propagation galopante du coronavirus, confinant des millions de gens chez eux et bouleversant notre manière de parcourir nos villes, de les penser et d'y travailler, certains se demandent lesquels de ces accommodements perdureront après la fin de la pandémie, et à quoi pourrait ressembler la vie d'après.

Une des questions les plus pressantes auxquelles les urbanistes vont se être confrontés est la contradiction apparente entre

→ Dessin d'André da Loba, Portugal.



la densification – la tendance à la concentration, jugée indispensable pour réduire l’empreinte écologique des villes – et la “désagrégation spatiale”, c’est-à-dire la séparation des habitants, qui est un des principaux outils utilisés à l’heure actuelle pour lutter contre la transmission de la maladie. “À l’heure actuelle, on réduit la densité chaque fois qu’on le peut, pour une bonne raison”, observe Richard Sennett, professeur d’urbanisme au Massachusetts Institute of Technology (MIT) et conseiller de référence du programme des Nations unies sur les villes et le changement climatique. “Même si, dans l’ensemble, la densité est une bonne chose : les villes denses consomment moins d’énergie. Je pense qu’à terme nous allons voir

apparaître une contradiction entre les exigences de santé publique et de préservation du climat.” Pour Richard Sennett, nous reviendrons aux habitations individuelles et à l’étalement urbain, qui permettent aux gens de se rencontrer sans se marcher dessus dans les restaurants, les bars et les clubs – même si, au regard du prix astronomique du foncier dans des grandes villes comme New York ou Hong Kong, le succès d’un tel programme reposera sans doute, aussi, sur la mise en œuvre de réformes économiques d’envergure.

Ces dernières années, même si les villes continuent de se développer dans les pays du Sud sous l’effet de l’exode rural, les villes du Nord prennent la direction opposée, leurs habitants les plus aisés profitant des outils de travail à distance pour s’installer dans des villes de province ou à la campagne, où le foncier est plus abordable et la qualité de vie meilleure.

La “baisse du coût de la distance”, comme l’appelle Karen Harris, la directrice du service Macro Trends du cabinet de conseil Bain, devrait s’accroître sous l’effet du coronavirus. De plus en

Pour Richard Sennett, professeur d’urbanisme au MIT, conseiller de l’ONU, nous reviendrons aux habitations individuelles et à l’étalement urbain.

plus d’entreprises mettent en place des solutions qui permettent à leurs employés de travailler de chez eux, et les salariés commencent à s’y faire. “Ce sont des habitudes qui ont de bonnes chances de s’installer”, assure Karen Harris.

Les répercussions sur les grandes villes sont potentiellement colossales. Si la proximité du lieu de travail n’est plus un facteur déterminant dans le choix du lieu de vie, par exemple, l’attrait de la banlieue diminue. Peut-être sommes-nous en train de nous diriger vers un monde où les centres-villes et les “nouveaux villages” reculés prendraient de l’importance, pendant que les banlieues traditionnelles périlliciteraient.

Un autre effet possible du coronavirus est une multiplication des infrastructures numériques dans nos villes. La Corée du Sud, un des pays les plus touchés par la maladie, est également l’un de ceux qui affichent le plus faible taux de mortalité, un exploit que l’on peut attribuer, en partie, à une série d’innovations technologiques – et notamment au traçage public (controversé) des personnes infectées.

En Chine, les pouvoirs publics ont fait appel à des entreprises technologiques comme Alibaba et Tencent pour suivre la propagation du Covid-19 et se servent du big data pour anticiper l’émergence de foyers de transmission (*lire p.10*). Si le gouvernement en conclut que les “villes intelligentes” comme Shenzhen sont plus sûres d’un point de vue sanitaire, on peut s’attendre à une banalisation du traçage et de l’enregistrement de nos faits et gestes en zone urbaine – et à des débats houleux sur le pouvoir que ce type de surveillance confère aux entreprises et aux États.

De fait, le risque d’un autoritarisme larvé – par le biais de la normalisation, voire de la pérennisation, des mesures d’urgence – devrait être au cœur de nos préoccupations, prévient Richard Sennett. “Si vous revenez en arrière et que vous regardez les dispositions qui ont été prises pour gérer les villes en période de crise, de la Révolution française aux attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis, vous vous apercevrez que bon nombre d’entre elles ont mis des années, voire des siècles, à disparaître”, poursuit-il.

Dans un contexte d’ethnonationalisme exacerbé sur la scène mondiale, qui a vu la droite populiste arriver au pouvoir dans quantité de pays, du Brésil aux États-Unis, en passant par l’Inde et la Hongrie, une des conséquences du coronavirus pourrait être l’enracinement des discours politiques exclusionnistes, appelant à la création de nouvelles frontières autour des zones urbaines – supervisées par des dirigeants qui ont la capacité juridique et technologique (et la volonté politique) de les ériger.

Par le passé, après des crises sanitaires de grande ampleur, les communautés juives et d’autres groupes mis au ban de la société, comme les victimes de la lèpre, ont été pris pour cible par la population majoritaire. Les références de Donald Trump au “virus chinois” laissent entrevoir que cette pandémie pourrait à son tour entraîner ce genre de stigmatisation sinistre.

Sur le terrain, les réactions au coronavirus ont toutefois été très différentes d’une ville à l’autre



dans le monde. Après des décennies d'éparpillement, en particulier des jeunes urbains poussés au nomadisme et précarisés par le coût exorbitant des logements, la prolifération soudaine de groupes d'entraide – visant à organiser l'aide locale au profit des plus vulnérables pendant le confinement – a rapproché les voisins par-delà les tranches d'âges et les fractures démographiques. Paradoxalement, la distanciation sociale a rapproché certains d'entre nous plus que jamais. Reste à savoir si ces groupes d'entraide survivront à la fin du coronavirus au point d'avoir une incidence significative sur la ville du futur. Cela dépendra, en partie, des enseignements politiques que nous saurons tirer de cette crise.

La vulnérabilité de beaucoup de citoyens – pas seulement en raison de la crise sanitaire, mais aussi de leur expérience de la ville au quotidien – apparaît au grand jour, comme les personnes âgées dans le besoin ou les travailleurs

Paradoxalement, la distanciation sociale a rapproché plus que jamais certains d'entre nous.

précaires ou indépendants qui n'ont pas de matelas financier sur lequel se reposer, et qui exercent pourtant un travail dont nous dépendons tous.

Le fait de voir la société comme un collectif plutôt que comme un agglomérat d'individus cloisonnés pourrait conduire l'opinion à réclamer davantage de mesures interventionnistes visant à protéger les citoyens – une tendance à laquelle les gouvernements pourraient avoir du mal à résister, puisque la crise du coronavirus les a déjà poussés à renoncer à la primauté du marché.

Les hôpitaux privés subissent d'ores et déjà des pressions pour ouvrir leurs lits aux personnes dans le besoin, sans frais supplémentaires. À Los Angeles, des sans-abri ont investi des logements vacants, avec le soutien de certains parlementaires. Cette tendance marquera-t-elle le pas une fois la crise passée, ou bien l'intérêt de la collectivité continuera-t-il de primer sur celui des entreprises – par exemple via un encadrement plus strict des loyers ?

Nous n'avons pas la réponse à ce jour, mais les nouvelles interconnexions inattendues qui fleurissent dans nos villes sous l'effet de la pandémie offrent peut-être une raison d'être optimistes. "On ne peut pas faire abstraction du facteur humain, observe Karen Harris, et, en règle générale, c'est tant mieux." Pour Richard Sennett, il n'est pas impossible que nous soyons en train d'assister à un bouleversement des rapports sociaux urbains. "Les citoyens se découvrent certaines aspirations dont ils n'avaient pas conscience jusque-là, analyse-t-il, des aspirations à plus de contacts humains, à tisser des liens avec des gens différents d'eux." Reste à savoir si cette évolution de la vie citadine sera aussi durable que le réseau d'assainissement de Joseph Bazalgette sous le quai Victoria.

—Jack Shenker
Publié le 26 mars

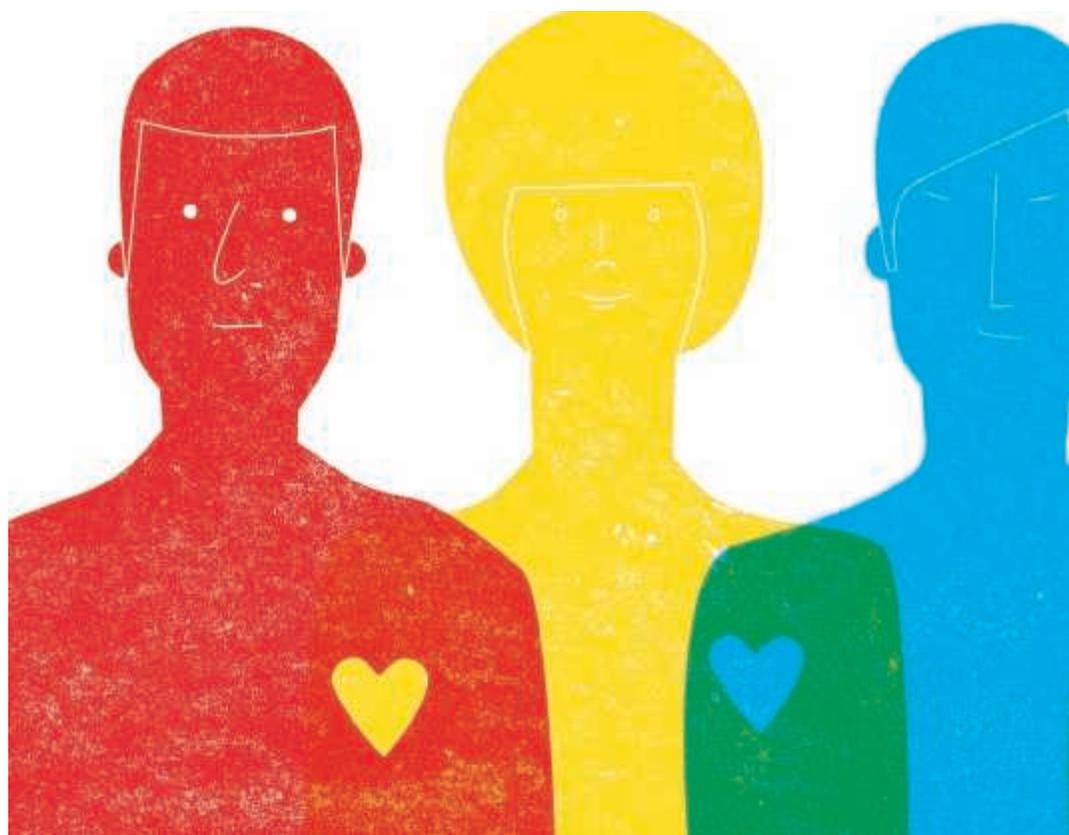
→ Dessin
d'André da Loba,
Portugal.

L'expression

"RÉSILIENCE URBAINE"

Ouragans, inondations, attentats, épidémies : le consultant Michael Berkowitz est un spécialiste des catastrophes en tout genre et "le gourou" auquel les villes peuvent s'adresser en cas de sinistre, écrit le site **CityLab**.

Ses missions reviennent à développer et à renforcer ce qu'il appelle la "résilience urbaine" et qu'il définit comme "l'aptitude ou la capacité qu'a une ville à survivre et à rebondir après un désastre, quel qu'il soit". Les compétences à mobiliser sont diverses : de bonnes infrastructures qui favorisent la mobilité, des communautés soudées où les voisins veillent les uns sur les autres, un tissu économique varié et un bon système de gouvernance. "Pour construire la résilience, l'enjeu est de lier des objectifs différents", détaille Michael Berkowitz. Par exemple, quand vous cherchez à améliorer la gouvernance d'une ville, "comment stimulez-vous la confiance des administrés, de façon que, en cas de crise, ils écoutent et suivent les conseils de leurs élus ?".



ABOU DHABI PRÉFIGURE LA CITÉ DE DEMAIN

VU DES ÉMIRATS ARABES UNIS Plus décentralisées, plus souples, mais aussi plus inégalitaires ? *The National* a interrogé des urbanistes sur l'héritage que pourrait laisser le Covid-19. Leur verdict ? Les mégapoles émiraties vivraient déjà dans l'avenir.

—The National *About Dhabi*

Au cours de ces dernières semaines, nous avons tous exploré nos logements jusque dans leurs moindres recoins. Alors que nous apercevons enfin le bout du tunnel et que le monde tente de se remettre de la pandémie, une question se pose : à quoi ressembleront désormais nos communautés ? Bien que nos structures soient toujours debout après cette crise mondiale et le traumatisme de l'isolement et des conséquences économiques de l'épidémie, il est toujours possible de reconstruire le monde.

L'histoire des épidémies – de la peste ravageant Athènes dans la Grèce antique à la grippe espagnole après la Première Guerre mondiale – nous montre que ces crises ont toujours été porteuses de bouleversements sociétaux. Elles ont été à l'origine d'un rééquilibrage entre classes sociales et ont permis l'émergence de politiques

de santé publique, la mise en place de logements plus sains et meilleur marché ainsi que la création de nouveaux parcs ou espaces publics.

Quel sera l'héritage du Covid-19 ? Pour les urbanistes, ce n'est pas le moment de se demander ce qui va se passer, mais plutôt de s'interroger sur ce que nous souhaiterions voir se passer.

Des balcons plus grands, des rues aménagées pour laisser plus de place aux piétons et aux cyclistes, plus de coopération au sein des communautés, la transformation de commerces en résidences familiales : voici quelques-uns des changements qui, d'après les spécialistes, pourraient se mettre en place dans les années à venir.

"La difficulté aujourd'hui est de ne pas penser la résilience urbaine uniquement en fonction du risque épidémique, car cela nous ferait aboutir à de fausses solutions, explique Huda Shaka, directrice associée du groupe britannique Arup et membre du conseil d'administration d'Emirates Green Building Council. La menace



pourrait être d'ordre économique ou climatique, toutes sortes de choses."

Cela ne signe en aucun cas la mort des métropoles. Si, à court terme, les spécialistes s'attendent à observer un léger exode vers les campagnes ou une plus grande préférence pour les maisons particulières, le phénomène de l'urbanisation devrait se poursuivre à l'échelle mondiale. D'après les Nations unies, près de 2,5 milliards de personnes devraient venir s'ajouter aux populations des mégapoles asiatiques et africaines d'ici à 2050.

Pour tirer leur épingle du jeu en cette période d'incertitude, les grands centres économiques vont devoir rester flexibles. "Il faut toujours donner plus de souplesse aux communautés, aux gouvernements et aux systèmes de santé."

"Infrastructures douces". Shaka a pu constater que dans son pays natal, la Jordanie, les réseaux communautaires n'ont pas été en mesure de relever le défi de la crise alimentaire et d'approvisionner les plus vulnérables en eau et en denrées alimentaires. Ce n'est pas l'armée qu'il faut déployer auprès des communautés pour leur livrer des colis alimentaires comme cela a été fait en Jordanie, explique-t-elle. Le gouvernement aurait dû pouvoir s'appuyer sur des réseaux locaux "entièrement connectés et fonctionnels" pour savoir "où se trouvaient les personnes les plus vulnérables, comment les contacter, ce dont elles avaient besoin, afin de pouvoir les aider". Cette pandémie pourrait faire émerger de meilleurs réseaux, ce que Shaka appelle des "infrastructures douces".

Jens Aerts, urbaniste de New York et collaborateur de l'Unicef et du Bureau de l'urbanisme de Bruxelles, est du même avis. Il s'intéresse beaucoup à l'idée de "santé urbaine", qu'il s'agisse de

la manière de se préparer à une épidémie ou de s'adapter à l'afflux d'équipements numériques susceptibles de rendre les villes moins gourmandes en énergie.

"Nous ne pouvons pas retourner à la situation 'normale' d'avant", explique-t-il. Il estime qu'il n'est pas possible de réaménager les transports publics des villes pour garantir les distances sanitaires définies par l'Organisation mondiale de la santé, qui préconise de maintenir 1,5 mètre d'espace entre les gens. Il recommande de redessiner les cartes des villes pour y faire une plus large place aux piétons et aux cyclistes et proposer une vision plus complète des environs.

Après cette expérience de distanciation sociale, peut-être les gens auront-ils envie de "davantage de grands balcons et d'espaces collectifs", se dit Aerts.

Pour Bill Fulton, directeur du Kinder Institute for Urban Research à l'université Rice et ancien maire de Ventura, en Californie, l'épidémie de Covid-19 ne fera qu'accélérer des dynamiques émergentes dans notre façon de travailler et de nous rendre au bureau. Mais elle pourrait également aggraver les inégalités sociales et économiques. Maintenant que nous avons appris à être productifs depuis la maison, la pratique du télétravail et la demande en espaces de cowork-

"Nous ne pouvons pas retourner à la situation 'normale' d'avant." Il faut faire plus de place aux cyclistes et aux piétons.

Jens Aerts,
URBANISTE À NEW YORK

king vont exploser. Autrefois repaires pour milléniaux bien dotés, les espaces de coworking vont se déplacer des centres-villes vers la périphérie pour accueillir un public plus âgé de travailleurs avec enfants, explique Fulton. "Mais les gens qui ne peuvent pas travailler de chez eux [...] doivent se rendre sur un lieu de travail spécifique et ils sont généralement moins bien payés."

De quoi créer un dangereux fossé entre les quartiers les plus riches, où les employés en télétravail peuvent profiter d'une offre abondante de restaurants, salles de gym et autres salons consacrés à l'esthétique, et les "quartiers moins bien lotis, où vivent les catégories de travailleurs qui ne peuvent pas rester chez eux". "Nous avons déjà observé ce mouvement par le passé et il est tout à fait possible que la tendance s'accélère", reconnaît Fulton.

"La vie en ville pourrait bientôt ressembler à ça : davantage d'anciens commerces reconvertis en résidences familiales, plus de bars et de restaurants, plus de cafés et de services de soin à la personne (coiffeur, manucure, salle de sport, studio de yoga) – et un bien meilleur contrôle du parking sauvage pour faciliter l'accès d'un nombre croissant de camions de livraison."

Pour certains, cette vision de l'avenir semble toutefois lointaine – voire complètement erronée. "Nous sommes toujours en train d'éteindre l'incendie", explique Reuben Abraham, directeur → 10

Décryptage

La densité urbaine, coupable idéal

Les grands centres urbains sont davantage touchés par la pandémie mais permettent une réponse efficace en temps de crise. Plus que la densité de population, ce sont des gestions locales souvent défaillantes qu'il faudra reconsidérer.

Les villes sont par définition "l'absence d'espace matériel entre les gens", comme les décrit l'économiste de Harvard Edward Glaeser. "Leur succès dépend de ce rapprochement physique qui est désormais dangereux pour notre santé", ajoute **The City Journal**. Mais, relève le trimestriel new-yorkais consacré à l'urbanisme, "la densité de population ne serait pas un facteur déterminant de la vulnérabilité d'une ville face au Covid-19. La propagation des épidémies dépend des problèmes sanitaires déjà existants, de son organisation sociale et de la qualité de la gestion municipale." "D'un point de vue pratique, la densité facilite de nombreuses choses utiles en cas de difficultés", abonde le **New York Times**. "La densité permet de transporter beaucoup de gens en même temps. Elle favorise des logements moins chers. Elle crée des environnements où les gens peuvent se déplacer à pied et où les enfants peuvent jouer. Elle permet de mutualiser les risques. La ville est une force pour les grands hôpitaux publics et, grâce à elle, nos dispositifs de sécurité sont plus solides. Elle permet de limiter les émissions polluantes."

Tandis que le *City Journal* note que "la vitesse de contamination dans les régions rurales est du même ordre que dans les villes plus denses", le *New York Times* rappelle que "des zones à la population aussi dense ou plus dense que New York, comme Singapour [qui a finalement déclaré le confinement le 7 avril], ou Hong Kong, ont réussi à se contenter d'une politique de dépistage précoce et d'une surveillance électronique" des contaminés. Devant la forte augmentation des populations urbaines – selon l'ONU, 6,7 milliards de personnes en 2050, contre 4,2 milliards en 2019 –, "la lutte contre les épidémies demande une bonne gestion municipale couplée à une solide organisation sociale qui protège les plus vulnérables", estime le *City Journal*. "La densité est plus mortelle aux États-Unis en raison des ratés de la gestion locale [...]. L'Amérique des villes n'a pas réussi à protéger les populations sensibles à temps [...]; les seules mesures possibles ont été des confinements draconiens qui ont aggravé la situation budgétaire de nombreuses villes. Le nombre très élevé de décès en Amérique est la conséquence de la réaction trop lente des élus locaux, et de leurs politiques." Pour penser l'avenir, plaide le *New York Times*, il faudra réconcilier "les avantages de la densité pour une société saine avec ses inconvénients en cas de pandémie. Que se passera-t-il si nous perdons de vue ses bénéfices – y compris actuels – pour n'en voir que les dangers ?"

90%

D'USAGERS EN MOINS

dans le métro new-yorkais du 4 au 11 avril, par rapport à la même semaine en 2019. L'avenir s'annonce difficile pour la Metropolitan Transportation Authority, l'équivalent local de la RATP parisienne, déjà minée par les dettes et le sous-investissement avant la crise. Épicentre de l'épidémie de Covid-19 aux États-Unis, New York restera durablement marqué par la crise, constate **The New York Times**. Le quotidien égrène les indicatifs qui montrent "combien le coronavirus change la ville": explosion du nombre de chômeurs, baisse de la quantité de déchets collectée, baisse de la consommation d'électricité le matin, hausse des plaintes pour nuisances sonores, baisse de la pollution.

9 ← exécutif de l'IDFC Institute, un groupe d'urbanistes installé à Bombay qui conseille le gouvernement indien dans sa gestion de l'épidémie. Avec 1,3 milliard de personnes assignées à résidence, l'Inde a organisé la plus grande opération de confinement de la planète.

“J'espère sincèrement que tout cela aboutira à une décentralisation du gouvernement. Certaines villes, notamment les mégapoles, sont plus grandes que des pays entiers. Il est insensé de supposer que les besoins de Bombay puissent être soumis à l'approbation de Delhi, de même qu'il est fou d'assujettir les besoins de la ville de New York à l'autorité de Washington, affirme Abraham. Si New York avait pu organiser sa propre réponse à l'épidémie, sa réaction aurait été beaucoup plus rapide et efficace. Nous ne savons pas encore comment l'épidémie de Covid-19 va changer notre façon de nous déplacer ou de travailler, mais ce que l'on voit clairement, c'est que les autorités de proximité sont précieuses dans de pareilles circonstances.”

En fin de compte, à quoi pourrait ressembler la ville du futur ? Cette ville gérée de manière indépendante où les avantages de la vie urbaine se

“Ce qu'on voit clairement, c'est que les autorités de proximité sont précieuses dans de pareilles circonstances.”

Reuben Abraham,

À LA TÊTE D'UN GROUPE D'URBANISTES QUI CONSEILLENT LE GOUVERNEMENT INDIEN

mêlent à ceux d'un réseau social solidaire de banlieue ; une ville où des parcs et des plages publiques ont été aménagés non loin de logements bon marché et accessibles grâce à des applications de partage de vélos, et où le télétravail et l'e-commerce sont en plein boom.

Honnêtement, cela ressemble un peu à certains quartiers de Dubaï ou d'Abou Dhabi. Sauf qu'avec une population par nature fluctuante, les Émirats arabes unis (EAU) – où près de 80 % des habitants sont issus de l'immigration – souffrent parfois d'un trop faible sentiment d'appartenance, précise Shaka. Et cela influe sur les réseaux sociaux informels et essentiels qui permettent aux communautés de prospérer, notamment en cas de crise.

Notre réponse collective au Covid-19 pourrait changer tout cela. *“La vaste majorité de mes compatriotes ont choisi de rester aux EAU pendant la pandémie”*, a déclaré l'ambassadeur américain aux EAU la semaine dernière.

L'émergence d'initiatives à l'échelle nationale dans les secteurs du bénévolat et des services à la communauté ainsi que l'instauration de minimums garantis dans l'approvisionnement alimentaire et sanitaire de chaque résident pendant la pandémie contribuera à renforcer ce sentiment d'appartenance, conclut Shaka. *“Il est très facile de ne remarquer que les changements très tangibles”*, dit-elle. Mais il se passe peut-être quelque chose de plus fondamental et essentiel aux EAU.

—Kelsey Warner

Publié le 27 avril

→ Dessin
d'André da Loba,
Portugal.



**DANS NOS
ARCHIVES**

courrierinternational.com

Depuis plusieurs années, *Courrier international* a régulièrement publié des articles sur l'utilisation massive des données en Chine, notamment en matière de surveillance. Voici une sélection d'articles à retrouver sur notre site :

“Comment le Xinjiang est devenu le laboratoire high-tech du contrôle social”, une enquête du **Wall Street Journal**, janvier 2018.

“Dans le ventre du Big Data en Chine”, une enquête de **Duanchuanmei (The Initium)**, mai 2018.

“L'échec du système de surveillance chinois face au coronavirus”, **Ming Pao**, janvier 2020.

A lire aussi :

“3 millions de caméras surveillent Shanghai”. Revue de presse, août 2019.

“En Chine, la reconnaissance faciale s'invite dans les salles de classe”. Revue de presse, septembre 2019.



Utiliser les datas pour vivre avec le virus

VU DE CHINE Depuis le début de l'épidémie, l'informatisation des services publics et privés s'est accélérée. Ce mouvement des villes intelligentes doit s'amplifier si nous voulons nous protéger durablement, estime ce journal économique chinois.

—Jingji Guancha Bao Pékin

Dans la lutte contre l'épidémie, nous sommes déjà passés par plusieurs modes : d'abord, l'attaque en force, puis la guerre de position. S'il faut désormais évoluer vers la guerre d'usure, qu'allons-nous faire, vous et moi ?

Cette crise sanitaire d'ampleur mondiale se répand toujours à ce jour. Pour contrer son avancée, l'espèce humaine est en alerte, elle est confrontée à une grande épreuve.

Actuellement, les certificats de santé sous la forme de QR codes [vérifiés à la montée dans les trains et bus longue distance et à l'entrée de nombreux bâtiments publics] et les services dématérialisés sont déjà très utilisés

dans le contrôle et la prévention de l'épidémie, à l'heure de la reprise du travail et de la production. Il est peut-être temps d'en dresser un petit bilan intermédiaire. Les mégadonnées (*big data*), l'informatique en nuage (*cloud computing*), l'intelligence artificielle sont censées rendre nos villes plus "intelligentes" et "embellir" nos vies. Alors, dans notre quotidien de plus en plus numérique, quel usage en avons-nous fait ?

L'expression "ville intelligente" est sur toutes les lèvres depuis déjà un certain temps. Elle fait partie intégrante de la communication urbaine; c'est le grand slogan des sociétés Internet, et elle fait des apparitions partout, depuis les rap-

Pour rendre une ville intelligente, il faut abattre les murailles entre les services gouvernementaux et éliminer les îlots informatiques isolés.

ports de travail gouvernementaux, jusque dans les campagnes de promotion du capital-risque.

Plus de 500 grandes agglomérations de Chine disent s'approprier à rendre leurs villes "intelligentes". Cependant, et c'est désastreux, il y a loin de la coupe aux lèvres. On a l'impression qu'il s'agit de paroles en l'air, et que les gens ordinaires sont peu concernés.

Mais cette fois-ci, la situation est quelque peu différente. Nous venons de traverser une grande épreuve hors du commun, au cours de laquelle plusieurs méthodes et concepts de la "ville intelligente" ont été mis en pratique.

Depuis l'éclatement de l'épidémie [dont l'existence a été officialisée le 21 janvier], la plupart des métropoles à l'exception de Wuhan ont pu continuer à fonctionner normalement. Les plateformes proposant des services pour la vie quotidienne ou permettant une transmission rapide de l'information ont vu leur développement exploser, les familles confinées les utilisant pour satisfaire bon nombre de besoins de leur vie quotidienne.

L'obligation d'éviter les contacts a créé inéluctablement une forte demande pour des échanges de nouvelles et des mises en relation. Ce n'est que grâce au commerce et au paiement électroniques, ainsi qu'à la généralisation d'Internet, que nous avons pu nous adapter à notre nouvelle existence marquée par le poids accru du numérique en temps de coronavirus. Même les personnes âgées peu habituées aux achats en ligne ont appris à faire leurs courses sur le web. Malgré cela,

au début de l'épidémie, nous avons connu une phase de rodage.

Par exemple, pour retrouver les personnes ayant été en contact proche avec un cas diagnostiqué de Covid-19, les technologies n'étaient au début pas au point. Autre exemple, la répartition des dons matériels faits au profit de Wuhan n'a pas bien fonctionné dans un premier temps. Mais nous avons ensuite appris de nos erreurs, et grâce aux outils informatiques, nous avons pu procéder à une rapide répartition et éviter des fautes commises précédemment dans la distribution des fournitures médicales.

La responsabilité du contrôle de l'épidémie fait peser une énorme pression sur les épaules de nombreuses autorités locales. Pour éviter les incidents et améliorer l'efficacité des mesures, le recours à des outils informatiques est la seule solution face à la nécessité de concilier à la fois la reprise du travail et la prévention de l'épidémie. Peu habitués au départ à ces outils et peu conscients de leurs possibilités, nous nous mettons à les utiliser volontiers en nous montrant très coopératifs, et notre fonctionnement social et économique tend à devenir plus "intelligent". L'épidémie nous a donné dans ce domaine une occasion précieuse que, fort heureusement, nous n'avons pas laissé passer.

Bons d'achat. Depuis longtemps, faire entrer dans la vie du citoyen ordinaire cette notion de "ville intelligente", promue à coups de présentations PowerPoint et de simulations 3D époustouflantes, a toujours été le souhait des professionnels concernés. Parmi les difficultés rencontrées, les plus importantes ne sont pas d'ordre technologique mais administratif.

En effet, pour rendre une ville intelligente, il faut d'abord abattre les murailles informatiques qui séparent les différents services gouvernementaux et éliminer les îlots informatiques isolés. C'est ainsi que les "hirondelles" du big data ne s'attarderont plus seulement devant le hall d'entrée des familles influentes, mais entreront aussi dans les maisons des gens ordinaires [allusion à un célèbre poème de la dynastie Tang], et seront un moyen de résoudre les problèmes de gouvernance de la société.

Actuellement, de plus en plus de villes distribuent des bons d'achat sous forme dématérialisée pour relancer la consommation en ville. Voilà un exemple typique d'application du concept de "ville intelligente".

Parvenir à collecter et analyser les données issues de différents canaux pour favoriser de bonnes prises de décisions fondées sur des jugements exacts, telle est la vocation première

SOURCE



JINGJI GUANCHA BAO

Pékin

Hebdomadaire

380 000ex.

www.eeo.com.cn

Cet "Observateur économique" se donne pour but de suivre

l'actualité pour un lectorat doté d'un sens critique.

Par sa volonté de participer à la réflexion des hommes qui font le dynamisme de l'économie chinoise, en proposant une ligne éditoriale "critique et rationnelle",

il se pose en concurrent des journaux les plus avancés du sud de la Chine. Créé en avril 2001 au Shandong, il s'est, depuis, implanté à Pékin, où résident la plupart de ses auteurs.

du "City Brain". Force est de constater que la construction d'une "ville intelligente" ne se résume pas à la mise en place d'outils informatiques, mais qu'elle passe surtout par une évolution des mentalités, pour un partage spontané des données afin d'élever le niveau de gestion des services publics et d'accroître la capacité de la ville à réagir dans l'urgence.

"Faire davantage circuler les informations pour économiser les pas du public" est une formule souvent entendue qui prend tout son sens en cette période d'épidémie.

Elle est également la réponse à la question posée : si nous sommes obligés de cohabiter durablement avec le virus, en lui livrant une longue bataille, nous n'avons d'autre choix que de rendre nos villes "intelligentes".

—Song Fuli

Publié le 3 avril

Tendance

Cabines sur bitume

●●● Les cabines de plage risquant de rester vides, c'est de cabines de test du Covid-19 dont il devrait falloir se satisfaire cet été. Inspirés d'un dispositif imaginé en Corée du Sud, ces stands permettent aux médecins de s'entretenir avec leurs patients et de les examiner derrière une vitre de protection, ainsi que de réaliser les prélèvements sur écouvillon grâce aux gants inclus dans la paroi qui dépassent de la cabine. Ces "drive-in pour piétons", comme les surnomme le magazine américain **Fast Company**, devraient bientôt essaimer dans nos paysages urbains. À New York, un cabinet d'architecture planche sur un prototype pliable en aluminium pouvant se déployer sous une tente devant les hôpitaux les plus surchargés en fonction des besoins. En Israël, à Tel-Aviv, ou en Inde, à Bombay, des organisations de santé proposent également ces tests destinés aux patients symptomatiques. À Bangkok, près de 200 cabines téléphoniques ont déjà été transformées en cabines de test par la société thaïlandaise des télécommunications, rapporte le **Bangkok Post**.



PARIS 89 FM

DANIEL DESEQUELLE

CARREFOUR DE L'EUROPE

DIMANCHE 18H10



La radio mondiale en français et 13 autres langues



@CarrefourEurope

LES SERVICES PUBLICS SURVIVRONT-ILS À LA CRISE ?

Désaffection pour les transports en commun et investissements collectifs rendus inaccessibles aux usagers : la nouvelle normalité sera marquée par une montée de l'égoïsme, avance ce journaliste polonais.

Dziennik Gazeta Prawna Varsovie

Il est naturel qu'en période de crise les gens se tournent vers l'État. Toutefois, j'é mets l'hypothèse qu'une fois passé le pic de l'épidémie, la tendance sera à l'exact opposé et conduira à la privatisation de nouveaux secteurs de l'économie tout en approfondissant l'individualisation des conditions de vie. La nouvelle normalité ne rappellera pas du tout le socialisme, mais une dystopie dans laquelle la solidarité aura laissé la place à la domination de l'intérêt personnel.

L'un des premiers services publics à avoir ressenti l'effet destructeur de la fermeture des économies a été celui des transports en commun. Déjà avant la crise, ils n'étaient pas en grande forme puisque selon l'Observatoire des politiques urbaines IRMiR, plus de la moitié des habitants des seize aires métropolitaines polonaises n'ont accès à aucun arrêt de transport public dans un rayon acceptable.

En raison de la fermeture de l'économie et des limitations imposées à l'usage des transports, les villes sont passées aux horaires de vacances pour réduire les pertes. À Cracovie, où les recettes hebdomadaires des ventes de tickets sont passées de 8 millions à 600 000 zlotys [environ 130 000 euros], les bus et les tramways ne circulent pratiquement plus qu'aux heures de pointe. Si quelqu'un doit se déplacer à un autre moment de la journée, il lui reste la voiture individuelle, le taxi ou son propre vélo – interdit pendant plusieurs semaines par le gouvernement, l'usage des vélos en libre-service a finalement été réautorisé le 6 mai.

Évidemment, avec le dégel de l'économie et de la vie sociale, les transports en commun vont progressivement retrouver un rythme normal. Cependant, combien de personnes propriétaires d'une voiture vont de nouveau la laisser au garage ? Il est difficile d'inciter les Polonais à recourir au transport public, ils préfèrent la voiture même quand ils doivent passer des heures dans les bouchons. À cela s'ajoutera la peur d'être contaminé par le coronavirus, qui devrait se maintenir à un niveau plus ou moins important jusqu'à l'année prochaine. Je fais donc l'hypothèse que la fréquentation des transports en commun va diminuer et que les municipalités y réagiront comme elles le font d'habitude

– en réduisant les dessertes. Cela découragera encore plus les passagers.

Pour le plus grand bonheur de nombreux partisans de l'instruction à domicile, le travail à distance touche aussi les écoles : enfin, les enfants peuvent se former sous l'œil vigilant de leurs parents qui, comme on le répète souvent en Pologne, savent le mieux ce qui est bon pour leurs petits chéris.

Le revers de la médaille est cependant l'extrême croissance de l'inégalité des chances. Premièrement, les différences en capital matériel, ne serait-ce qu'en équipement informatique, font que les enfants de foyers aisés bénéficient de conditions bien plus confortables pour apprendre. Deuxièmement, dans l'enseignement à distance, l'influence des parents et de leur propre niveau de formation augmente.

Il n'est pas exclu que le rôle de l'enseignement public diminue, alors qu'il s'agit du meilleur

Pourquoi prendre soin des espaces communs comme les piscines publiques et les parcs si y accéder devient plus difficile, voire impossible ?

instrument d'égalisation des chances que nous connaissons. Cela conduirait à une explosion des inégalités économiques. Si la crise sanitaire devait se prolonger pendant des années, la classe moyenne [en Pologne, le terme désigne en réalité la classe aisée, qui a accès au mode de consommation des classes moyennes des pays plus développés] commencera à faire pression pour réduire les dépenses consacrées à l'enseignement public car elle remplira elle-même cette fonction. Les enfants de familles riches s'en sortiront, mais pas ceux de familles plus pauvres, même s'ils sont talentueux.

Avec le temps, de plus en plus de voix demanderont l'abandon de la politique de confinement généralisé au profit de l'isolation des seuls groupes dits "à risque", comme les personnes atteintes de maladies chroniques et, surtout, les seniors. Les signaux annonçant un tel changement sont déjà visibles. Le confinement forcé des personnes âgées limitera de façon extrême leur présence dans la vie sociale



↑ Dessin d'André da Loba, Portugal.

et fera disparaître de l'ordre du jour politique des questions importantes pour elles comme la revalorisation des retraites et le financement du système de santé.

S'il semble qu'on entende surtout pour le moment des revendications étatiques, progressistes et sociales, selon moi, la "nouvelle normalité" à venir déclencherà très vite des processus complètement opposés. Pourquoi prendre soin des espaces communs comme les piscines publiques et les parcs si y accéder devient plus difficile, voire impossible ?

Nous commencerons alors à miser davantage sur des stratégies d'existence individuelles ou familiales, car, en période d'isolement social, notre niveau de vie dépend de notre propre débrouillardise et de celle de nos proches. L'explosion de l'individualisation et du familiarisme sera aussi meurtrière pour la solidarité sociale que le coronavirus pour les gens. La nouvelle réalité pandémique ne sera probablement pas aussi spectaculaire que les dystopies cyberpunks des livres de William Gibson [auteur de *Johnny Mnemonic* et du *Neuromancien*, qui a inspiré la trilogie cinématographique *Matrix*], mais elle pourra être presque aussi cauchemardesque.

—Piotr Wójcik
Publié le 24 avril



Tous à vélo !

La crise sanitaire donne des arguments aux adversaires de l'automobile. Comme Paris ou Milan, de nombreuses villes européennes misent sur la bicyclette pour permettre aux citoyens de circuler sans risque.

Au revoir les automobiles !” La formule est du magazine américain **Forbes**, en français dans le texte. C’est en ces termes que le bimensuel a salué la décision, annoncée le 29 avril par la mairie de Paris, de réserver aux vélos la rue de Rivoli, au cœur de la capitale. Une première mesure qui a été suivie d’autres. Dans le cadre du plan de déconfinement de la ville, ce sont en tout 50 kilomètres de rues qui ont été transformés en pistes cyclables. Depuis le 11 mai, le

boulevard Saint-Michel ou le tunnel de l’Étoile, entre autres, sont devenus le domaine de la petite reine.

De telles initiatives ne sont pas l’apanage de la France. De par le monde, nombreuses sont les municipalités qui voient le vélo comme le parfait moyen de transport en ces temps de distanciation sociale imposée : moins anxiogène que le bus ou le métro, la bicyclette ne pollue pas, à l’inverse de la voiture – et ne provoque pas de bouchons. “*Dans certaines villes, l’évolution n’est que temporaire*”, constate **Condé Nast Traveler**. Oakland, en Californie, “*a réduit l’accès à 10 % de ses rues (120 kilomètres environ) aux seuls véhicules d’urgence, pour laisser plus de place aux vélos et aux piétons*”, rapporte le magazine de voyage. New York, quant à elle, a aménagé 65 kilomètres de rues pour le mois de mai. Les trottoirs ont été élargis pour laisser davantage de place aux passants, et des pistes cyclables ont fait leur apparition.

De notre côté de l’Atlantique, où la promotion du vélo s’inscrit souvent dans une politique de long terme pour dissuader les citoyens de prendre le volant, ses effets s’annoncent plus durables. “*Les villes européennes réduisent la place accordée aux voitures dans l’après-coronavirus*”, titre le site spécialisé **CityLab**. Comme d’autres publications,

Fin avril, Milan, l’une des villes les plus touchées par la pandémie, a transformé 35 kilomètres de routes en voies piétonnes ou cyclables.

il cite en exemple le cas de Milan, en Italie. Cette ville, l’une des plus polluées d’Europe, et aussi l’une des plus frappées par l’épidémie de Covid-19, a lancé fin avril ce que le quotidien britannique **The Guardian** présente comme “*l’un des plus ambitieux plans européens de réattribution de l’espace urbain*”. La mesure phare du programme Strade Aperte (“Routes ouvertes”) est la transformation de 35 kilomètres de routes en voies piétonnes ou cyclables au cours de l’été, pour accompagner la phase 2 du déconfinement et la montée en puissance espérée de l’économie.

Des mesures analogues sont prises à Rome, à Berlin, à Barcelone, à Budapest. “*Seront-elles maintenues une fois que la menace du coronavirus aura diminué ? Ce n’est pas clair, mais elles sont très significatives*, analyse **CityLab**. Elles montrent que le vent tourne. Avant que le Covid-19 ne se répande à la surface du globe, beaucoup de villes européennes œuvraient déjà à réduire la place des voitures. Si de tels changements aident aussi les villes à être opérationnelles après la levée du confinement, cela prouverait que ces politiques ne sont pas des lubies d’urbanistes, mais un moyen durable et pratique de construire un avenir post-pandémie qui soit vivable. Et c’est un objectif que toutes les villes du monde doivent atteindre.”

— **Courrier international**

En bref

LE MÉTRO, QUELLE PHOBIE !

“Oserons-nous un jour reprendre le métro ?”

Cette question que lance le site **UnHerd**, beaucoup de citoyens se la posent alors

que s’esquisse le déconfinement.

“Jusqu’à ce qu’un vaccin soit mis au point

– dans un an ? Deux ans ? –, ceux qui vont se déplacer vont redouter les transports publics bondés.

Et à juste titre, reconnaît le site londonien. À la date du 3 mai, plus de 100 employés des transports étaient décédés du coronavirus aux États-Unis, 39 à Londres.” **UnHerd** propose plusieurs pistes aux municipalités pour éviter que trop d’habitants ne soient tentés d’emprunter leur voiture pour se rassurer. Promouvoir la marche et le vélo, décourager le recours à la voiture, limiter le nombre de taxis et de VTC. Mais aussi “redonner confiance aux usagers” en prenant les mesures de nettoyage nécessaires et en veillant à ce que suffisamment de bus et de métros circulent pour que chacun à bord puisse garder ses distances. Et si les rames et les bus manquent, ne pas craindre de faire appel à des opérateurs privés tels qu’Uber et consorts, susceptibles de fournir sans délai bus et minibus.

LA TENTATION DE LA CAMPAGNE

VU D’ALLEMAGNE Beaucoup de citoyens, à Paris notamment, pourraient choisir de déménager.

— **Süddeutsche Zeitung Munich (extraits)**

Il devrait être inscrit au patrimoine national. L’embouteillage du vendredi soir et du dimanche soir fait partie du rituel hebdomadaire des Parisiens depuis trois générations. Jean-Luc Godard lui rendait déjà hommage en 1967 dans son film *Week-end*, sorte de gigantesque concert de klaxons d’une heure et demie. Sauf que l’heure de gloire de l’embouteillage aux portes de Paris appartient peut-être au passé.

Parmi les conséquences, durables ou temporaires, de l’épidémie de coronavirus, on peut citer une inversion des déplacements entre les maisons de ville et les maisons de campagne. Les agences immobilières d’Île-de-France sont unanimes : depuis quelques semaines, la demande pour des maisons de campagne explose. Les clients ne recherchent pas des maisons de vacances à la mer ou à la montagne mais plutôt des vieilles fermes, des gares désaffectées, des granges, des chapelles ou d’anciens monastères pour habiter à la campagne, sans être trop loin de la ville. Agent immobilier, Patrice Besse dit recevoir près de soixante appels par jour pour des maisons de campagne, soit le double d’il y a deux mois.

Certaines négociations qui traînaient depuis des mois ont abouti en quelques jours, confirme un collègue. Deux millions de foyers – familles ou personnes seules – déménagent en France chaque année, parmi lesquels un dixième pourrait choisir de s’installer durablement en dehors de la ville, et notamment hors de la capitale.

Le rythme des déplacements hebdomadaires ne s’est pas seulement inversé. Dans la situation d’exception que nous vivons aujourd’hui, un nouveau mode de vie se dessine pour les classes privilégiées qui ont les moyens et le genre de métier leur permettant de travailler à distance. Les prérequis avant d’acheter une maison de campagne concernent l’accès aux transports, la fiabilité de la connexion Internet et la proximité d’écoles et d’hôpitaux de qualité.

Réduits à l’état de simples refuges, les appartements parisiens ne serviraient plus que deux ou trois jours par semaine pour le travail. Et l’humoriste de la Belle Époque Alphonse Allais verrait enfin sa plaisanterie devenir réalité : on construira les villes à la campagne. Paris se vide et le vide autrefois bucolique de la campagne se remplit. En tant qu’outils naturels de régulation, les embouteillages avaient aussi du bon.

— **Joseph Hanimann**
Publié le 28 avril

Chez soi, être mieux

L'architecture et l'agencement de nos habitations sont un autre facteur clé pour lutter contre la propagation des épidémies. Voici ce qui pourrait changer dans nos maisons et appartements.

Si Lloyd Alter devait construire une maison maintenant, il veillerait à ajouter un équipement inhabituel : un lavabo dans le vestibule", écrit **CityLab**. Interrogé par le site spécialisé, Lloyd Alter, spécialiste de l'histoire du design et ancien architecte de profession, s'en explique : "L'entrée est une zone de transition entre l'extérieur et l'intérieur, où vous laissez vos affaires sales et où vous vous lavez les mains avant de pénétrer dans la maison."

De tels lavabos vont-ils se multiplier à l'entrée des logements, tout comme les distributeurs de gel hydroalcoolique à la porte des édifices publics et des magasins ? Il est trop tôt pour le dire. Mais alors que la pandémie de Covid-19 a mis la planète à l'arrêt et qu'on nous promet une multiplication des épidémies sur les décennies à venir, architectes et designers imaginent déjà comment vont devoir évoluer l'agencement et l'aménagement de nos habitations. Une première piste de réflexion porte sur la qualité de l'air dans nos logis. Des filtres plus performants et une meilleure aération seront nécessaires pour limiter notre exposition aux maladies infectieuses, écrit le magazine **Fast Company**. Les lampes germicides à rayons ultraviolets pourraient se généraliser. "Dans l'avenir, la technologie devrait nous aider davantage. Des capteurs seront développés, qui permettront en temps réel de détecter des virus sur des surfaces. Ils pourront être utilisés pour avvertir les occupants ou pour déclencher des purificateurs d'air."

Sur le site **Dezeen**, l'architecte ukrainien Sergey Makhno assure quant à lui que les maisons, même petites, devront être privilégiées par rapport aux gratte-ciel, pour limiter les contacts en cas de nouvelles quarantaines. Il imagine des habitations autosuffisantes en eau et en énergie, davantage compartimentées (finis les espaces multi-usages genre lofts) – et dotées d'un bureau en bonne et due forme pour accompagner l'essor du télétravail.

Tous ceux qui ont été confinés dans des studios ou des logements exigus accueilleront avec soulagement ces propositions, pour certaines inspirées par le mouvement survivaliste. Elles

→ Dessin d'André da Loba, Portugal.



“Dans l’avenir, des capteurs seront développés, qui permettront en temps réel de détecter les virus sur les surfaces.”

Le magazine **Fast Company**

ne sont toutefois pas compatibles avec tous les budgets et vont à l'encontre des efforts actuels, sur fond de pression démographique et d'explosion urbaine, pour limiter l'étalement citadin. Mais des adaptations seront nécessaires.

À une échelle plus modeste, **CityLab** s'interroge sur l'évolution de nos salles de bains. Depuis le XIX^e siècle, le soin apporté à l'hygiène, conjugué à la peur des épidémies, a beaucoup fait évoluer leur design, tout autant que la généralisation de l'électricité et de l'eau courante. Elles sont devenues toujours plus blanches, toujours plus épurées et fonctionnelles. Quelles innovations seront introduites dans les années qui viennent ? Le site spécialisé envisage entre autres la multiplication des salles d'eau dans les maisons et appartements (à chaque chambre la sienne, idéal pour limiter les échanges de germes), et le retour des bidets. En cas de pénurie de papier toilette, ceux-ci seraient très utiles.

— **Courrier international**

Cri du cœur

Jamais sans mon balcon

●●● Linda Poon, journaliste à **CityLab**, parle d'expérience lorsqu'elle avertit les architectes qu'ils ne pourront désormais plus dessiner d'immeubles sans balcons. La jeune Américaine a passé le confinement dans un appartement au quatrième étage, avec la fenêtre de son salon pour seule ouverture sur la verdure. Elle avoue comprendre tout à fait ceux qui, "logés dans des habitats peu lumineux, jurent désormais sur les réseaux sociaux que plus jamais ils n'habiteront dans un appartement sans balcon". Elle l'assure : "Les balcons sont le symbole de nouvelles formes de liberté : celle de se confiner sans se sentir pris au piège, et celle de profiter de l'air frais sans craindre de respirer un air contaminé."

FACE À LA PANDÉMIE, L'INNOVATION S'IMPOSE

De Minneapolis à Singapour ou encore Amsterdam, quelques projets en cours ou à l'étude pour faciliter la vie des citoyens.

Traverser sans presser

●●● Appelés "beg buttons" en anglais, les boutons-poussoirs pour demander l'arrêt des voitures aux passages cloutés ont été désactivés par certaines villes, dont Minneapolis aux États-Unis, Calgary au Canada ou Prague en République tchèque. La circulation programmée et alternée a été mise en place à ces intersections, là où il fallait auparavant impérativement appuyer pour espérer traverser. L'objectif, indique l'édition tchèque du magazine **Forbes**, éviter à des dizaines de doigts de toucher le même bouton pour éviter d'attraper ou de transmettre le virus. Mais aussi pour redonner la priorité aux piétons, qui n'auront plus à "supplier" (beg) pour traverser la route. Les piétons d'abord, les voitures après.

Mon garage est une ferme

●●● Des fermes urbaines sur les toits des parkings des immeubles à loyers modérés : c'est l'une des pistes explorées depuis le début du mois par Singapour pour accroître la production agricole locale, rapporte le **Strait Times**. L'approvisionnement alimentaire est un problème de longue date dans la cité-État, qui importe 90 % de ce qu'elle consomme. Des programmes étaient déjà lancés pour diminuer cette dépendance. Ils ont dû être accélérés face aux risques de pénurie causés par la pandémie. Un fonds de 30 millions de dollars singapouriens (19 millions d'euros) a été débloqué en avril, rapporte le quotidien de Singapour. Il doit aider les agriculteurs locaux, sur les six à vingt-quatre prochains mois, à optimiser leur production en œufs et en légumes grâce aux nouvelles technologies. Il doit aussi financer l'identification et la conversion de lieux en nouveaux espaces cultivables au cœur de la ville.

Hauts, les hôpitaux

●●● Tous les ans, le site d'architecture américain **eVolo** organise un concours qui récompense les projets de grattage les plus innovants. Très attendu, le palmarès 2020 a été dévoilé le 20 avril. Signe des temps, c'est le projet de tour-hôpital des designers chinois D Lee, Gavin Shen, Weiyuan Xu et Xinhao Yuan qui a été primé cette année parmi les 473 propositions reçues. *Epidemic Babel* est une construction en kit qui peut être érigée en moins de cinq jours pour faire face à l'urgence d'une épidémie. Une structure en acier, légère et facilement transportable, sert de charpente sur laquelle viennent se fixer des modules préconstruits que l'équipe soignante choisit en fonction de ses besoins. Selon ses concepteurs, le dispositif serait moins cher et plus rapide à construire que les hôpitaux préfabriqués actuellement déployés en Chine.

Vert solitaire

●●● Chris Precht, un architecte de Salzbourg, a imaginé un espace vert taillé sur mesure pour limiter les risques de contamination et permettre les déambulations en période de confinement. Conçu à l'origine pour un terrain vague de la ville de Vienne, mais transposable ailleurs, son projet baptisé "Parc de la distance" (en français dans le texte) "entraîne les visiteurs comme dans un labyrinthe, dans une promenade solitaire le long de chemins parallèles, séparés par des haies", décrit **Fast Company**. Un seul visiteur par couloir, pour un parcours estimé à vingt minutes par personne. Que les promeneurs décident de jouer le jeu de l'immersion dans la nature ou préfèrent jeter un œil par-dessus la haie, une chose est sûre : "Ils gardent en permanence une distance de sécurité entre eux", précise le magazine américain.

Des bureaux sans contact

●●● Conçus avant l'épidémie, ils préfigurent ce que pourrait être l'architecture post-coronavirus. À Chardja, aux Émirats arabes unis, viennent de sortir de terre des bureaux "sans contact" futuristes, dessinés par le cabinet Zaha Hadid Architects. Dans ce bâtiment construit en bordure du désert pour l'entreprise de gestion des déchets Bee'ah, "les employés n'auront que rarement besoin de toucher quelque chose pour se déplacer", explique **The Guardian**. Les portes s'ouvriront grâce à des détecteurs de mouvement et à la reconnaissance faciale", et tout le reste pourra être commandé depuis son smartphone : les ascenseurs, les stores, l'éclairage, la ventilation, même la machine à café. L'architecte Arjun Kaicker estime que la distanciation sociale conduira également à dessiner "des couloirs et des portes plus larges", "beaucoup plus d'escaliers" et des tables de bureau plus grandes.

Le donut salvateur

●●● Pour sortir les villes de la crise provoquée par le coronavirus, "la magie ne marche pas, mais peut-être qu'un donut fera son effet", s'amuse **Quartz**. Début avril, la municipalité d'Amsterdam a annoncé qu'elle s'inspirerait, pour son plan de relance économique, d'un ouvrage de la Britannique Kate Raworth, traduit en français sous le titre *La Théorie du donut. L'économie de demain en 7 principes* (éd. Plon). Le cercle intérieur du donut rassemble les besoins

individuels listés comme fondamentaux par les Nations unies (accès à l'eau potable, à l'éducation, à la santé...). Le cercle extérieur figure les contraintes écologiques. L'objectif est de mitonner la pâte à beignets qui lie au mieux ces exigences. Amsterdam compte ainsi miser sur "la réduction des déchets et le recyclage", pour évoluer vers une économie circulaire d'ici à 2050, détaille **Dutch News**. Plus de 200 projets sont à l'étude. L'un d'entre eux, mené avec les professionnels du bâtiment et les boutiques de seconde main, consisterait à "collecter la peinture au latex non utilisée et à la conditionner pour la revente", écrit le site.

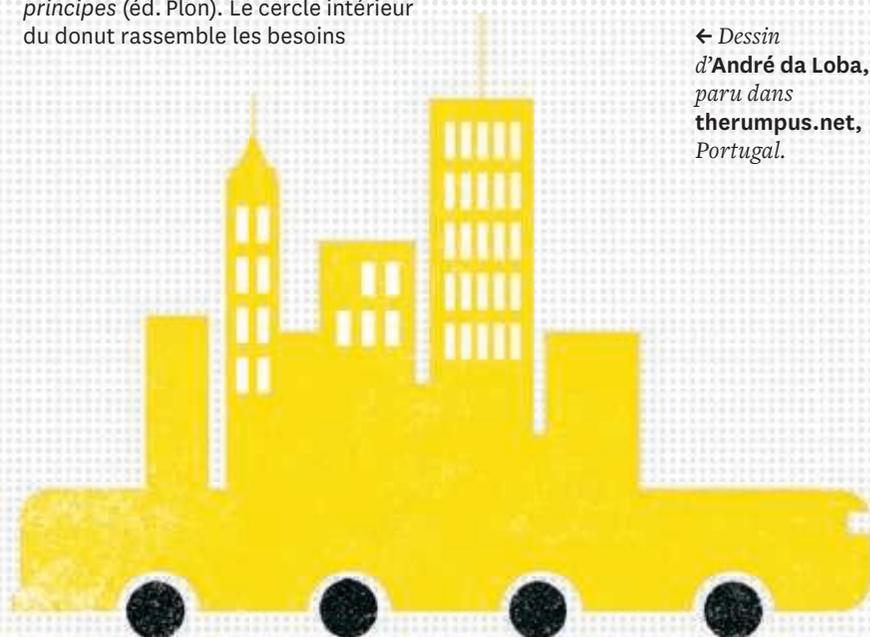


SUR NOTRE SITE

courrierinternational.com

Un air de dystopie postapocalyptique dans la cité des Anges, une sérénité retrouvée à Venise, un turbulent silence dans la capitale libanaise : pour Camille Ammoun, en ces temps de confinement, les villes, vidées de leurs habitants, sont vidées de leur sens. En complément de ce dossier, retrouvez sur notre site le très bel hommage aux villes de l'écrivain libanais publié dans **l'Orient-Le Jour** : "Los Angeles, Venise, Beyrouth : l'âme des villes au temps du coronavirus".

← Dessin d'André da Loba, paru dans therumpus.net, Portugal.



Rendre la cité vivable

Le coronavirus frappe plus durement les villes que les campagnes. Il transforme en handicaps ce qui faisait leur attrait et leur réussite. Peut-on imposer la distanciation sociale sans tuer la vie citadine ? s'interroge ce quotidien allemand.

—**Süddeutsche Zeitung** *Munich*

Avant l'arrivée du coronavirus, quand on parlait des avantages de la vie en ville, on faisait référence à la densité, à la proximité. Le concept englobait tout ce qui faisait l'attrait des villes jusqu'à aujourd'hui : les rencontres et les échanges qu'elles permettent, le poids économique qu'elles concentrent en leur sein, l'offre de loisirs – cinémas, théâtres, musées, zoos... Les entreprises surfaient sur ce dynamisme et l'alimentaient à leur tour. Le monde s'urbanisait à une cadence inédite dans l'histoire, chacun y voyant une promesse de réussite. La promesse de la ville, c'était le rapprochement des gens et les possibilités qui en découlaient.

C'est fini. La proximité des autres est devenue dangereuse. Pour certains, elle est même mortelle.

Si le coronavirus ne fait aucune différence entre les villes et les campagnes, il frappe bien plus durement les villes. Ce n'est pas lié uniquement à la taille des métropoles, qui augmente le risque de contamination et fait des villes les épicentres de la pandémie. Cela tient surtout à ce qui fait la ville, à son essence. La ville est conçue pour l'interconnexion, pour la circulation du plus grand nombre possible de personnes, de biens et de services, si possible 24 heures sur 24.

C'est la recette de son succès, et ce depuis qu'elle existe. Voilà plus de cinq mille ans, Uruk, la première mégapole du monde, dans le sud de la Mésopotamie, où cohabitaient 25 000 personnes dans un espace restreint, fonctionnait sur le même principe que New York aujourd'hui. Car les villes ont toujours été d'abord et avant tout des centres de négoce. Toutes les mégapoles d'aujourd'hui ont été, au départ, des plaques tournantes des échanges économiques. La plupart ont été bâties autour d'un port, toujours avec la promesse d'optimiser les affaires. Cela n'a pas échappé au pouvoir politique, qui s'est positionné bien en vue au cœur de chaque métropole. La vie publique, c'était le cœur battant de la ville.

On a beaucoup écrit [durant les premières semaines de l'épidémie] sur l'impression irréaliste qui émane des villes désertées. Le *New York Times* a montré ces métropoles vidées de leurs habitants dans un photoreportage, de Londres à New York, en passant par São Paulo, Delhi,

Bangkok et Munich, écrivant : "Ces clichés exhalent le romantisme des ruines." Ça peut sembler exagéré, mais, en réalité, ce vide irréal, aussi beau puisse-t-il paraître sur le moment – bien avant le coronavirus déjà, les photographes d'architecture effaçaient les passants de leurs clichés pour révéler les bâtiments dans toute leur pureté –, est le signe de leur déclin. Car ce vide détruit ce qui faisait tourner les villes jusque-là, en premier lieu leur économie.

Le petit commerce et la restauration vivent des passants. Voilà ce qui semble des années-lumière, l'actuelle architecte-conseil de la ville de Munich, Elisabeth Merk, a surnommé "les rez-de-chaussée de la mort" les petits commerces qui ont pignon sur rue, parce qu'il faut énormément de passage pour qu'un troquet, une librairie ou une boutique de mode enfant puisse tourner. Face à la flambée des loyers dans les villes, c'était un exercice de haute voltige que d'essayer de surnager financièrement, même avant l'arrivée du virus. Aujourd'hui, beaucoup ignorent s'ils pourront relever le rideau après le confinement, nonobstant toutes les promesses d'aides financières.

L'innovation aussi marque le pas. C'est en effet dans les endroits qui brassent beaucoup de monde, où différentes couches sociales se télescopent, se parlent, nouent des contacts,

"Une ville fonctionne à la manière d'une étoile dans sa façon d'attirer les gens à elle et d'accélérer les interactions."

Luis Bettencourt,
URBANISTE AU SANTA FE INSTITUTE

que naissent les inventions. Si la ville rend les gens créatifs, c'est surtout parce qu'elle leur offre la proximité géographique nécessaire. Luis Bettencourt, urbaniste au Santa Fe Institute [au Nouveau-Mexique, aux États-Unis], a comparé cette faculté des villes aux processus à l'œuvre dans l'univers : "Une ville fonctionne à la manière d'une étoile. Sa façon d'attirer les gens à elle et d'accélérer les interactions sociales et la création est comparable à celle dont les étoiles attirent les masses et brûlent d'un éclat toujours plus ardent à mesure qu'elles grossissent."

Cette énergie se retrouve aussi dans les arts. Bien sûr, il s'est toujours trouvé des peintres,

Singapour

UN CHIEN ROBOT PATROUILLEUR

Il doit être "une sorte d'ambassadeur des distances de sécurité" dans le contexte de l'épidémie de Covid-19, explique **The Straits Times** : depuis le 8 mai, un chien robot nommé Spot "patrouille" dans le parc de Bishan-Ang Mo Kio, à Singapour, pour "rappeler aux gens les mesures de distanciation sociale". Dans une vidéo mise en ligne par le journal, on peut voir l'appareil de couleur jaune avancer sur quatre pattes, d'une démarche un brin mécanique. Et diffuser un message préenregistré à l'adresse des visiteurs du parc, leur enjoignant d'une voix féminine de respecter une certaine distance entre eux "pour [leur] sécurité et celle de ceux qui [les] entourent". Le robot a été déployé dans le cadre d'un "essai pilote". Il est "équipé de caméras" qui doivent "aider" l'exécutif de la cité-État "à estimer le nombre de visiteurs dans les parcs". Et n'est pas censé collecter des données personnelles. "Comme [le chien robot] est contrôlé à distance", poursuit *The Straits Times*, la surveillance du parc "nécessite moins de personnel, ce qui contribue à réduire les contacts physiques entre les employés [...] et les visiteurs du parc. Cela permet de réduire leur risque d'exposition au coronavirus."

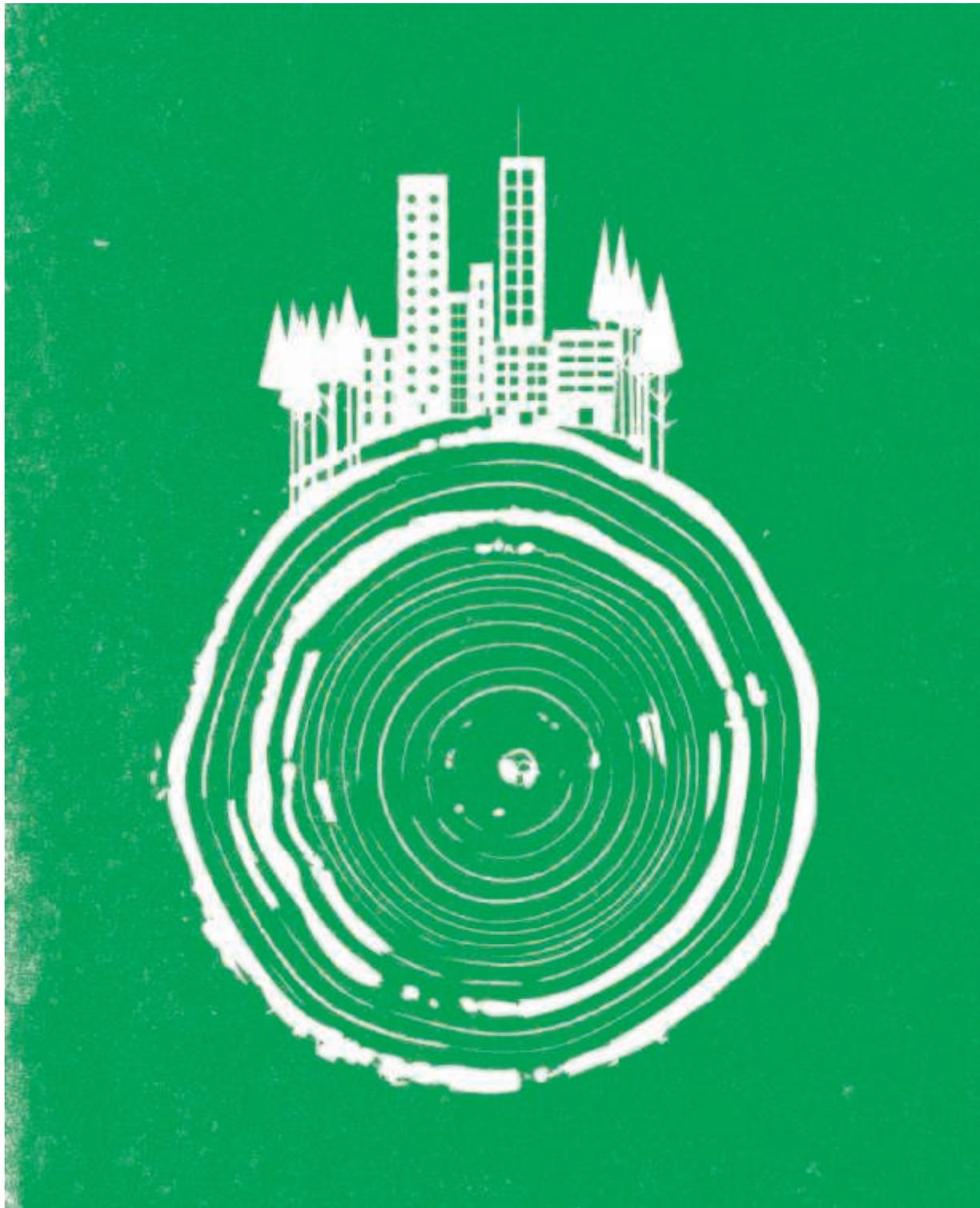
des musiciens, des architectes ou des écrivains pour fuir à la campagne en quête de créativité. Mais, dans l'ensemble, la culture, c'est l'affaire des villes. Pas seulement parce qu'elle y trouve une scène, mais aussi en raison de l'inspiration que les métropoles apportent aux artistes. Les villes nous apprennent également à supporter l'autre. Dans un plaidoyer pour la ville ouverte, le sociologue américain Richard Sennett écrit que les enfants qui grandissent en ville ont plus de chances de devenir démocrates. Pourquoi ? "Parce qu'ils font l'expérience physique de l'autre", explique-t-il dans une interview. Parce que, dès la maternelle, ils croisent différentes croyances et nationalités. Parce qu'ils doivent apprendre sur l'aire de jeux à partager la balançoire et le toboggan, et constatent dans la cour de récréation qu'il existe d'autres cultures et d'autres milieux sociaux que le leur.

Diversité. Le terme "social" recouvre "la capacité à vivre dans le même endroit que des gens totalement différents de soi", poursuit Richard Sennett. Avant le coronavirus, la moindre promenade dans une ville digne de ce nom en apportait l'illustration, que l'on flâne dans le quartier de Glockenbach à Munich, de Friedrichshain à Berlin ou de Brooklyn à New York. En matière de goût vestimentaire, d'orientation sexuelle ou d'activité professionnelle, il y a souvent un monde entre deux passants qui partagent le même code postal.

À l'heure où l'espace public [s'est transformé] en zone interdite et où les rubans de signalisation [ont été tendus] autour des anciens lieux de rendez-vous, on découvre le revers de vivre dans un espace limité. Car la ville n'est vivable – sans trop de stress – que si les espaces de liberté sont en nombre suffisant : quand l'aire de jeux peut remplacer la salle de jeux, le parc le jardin privatif et le restaurant la table de la salle à manger, pour recevoir des amis. Les citoyens disposent, en moyenne, de beaucoup moins de mètres carrés pour vivre que les campagnards. Ce qui passe ici pour un luxe inouï – avoir sa propre maison avec jardin – est la norme à la campagne.

L'occupation favorite de nombreux citoyens en ce moment – sortir la poubelle et faire du rangement – tient aussi au fait qu'ils n'ont guère de place, et surtout aucune à perdre. La vie à l'étroit, qui serait à vrai dire recommandée d'un point de vue écologique, puisqu'elle consomme moins d'espace, est aujourd'hui devenue synonyme de danger. Les petits appartements ont vite des allures de cellules quand on se retrouve en quarantaine à la maison, et qu'on n'a pas le droit de sortir.

En période d'épidémie, la densité de population a toujours été le point noir de la ville. L'étroitesse des ruelles, la promiscuité et les problèmes d'assainissement ont fait des villes, au Moyen Âge, des foyers de maladies et d'épidémies. Avec l'industrialisation et l'afflux croissant de travailleurs dans les métropoles, le problème s'est encore aggravé. Les centres-villes aux ruelles tortueuses faisaient horreur aux urbanistes modernes, qui promettaient



LA FIN DES MÉGALOPOLIS

La pandémie pourrait accélérer le basculement de population vers la périphérie ou vers des villes plus modestes, selon Joel Kotkin, chercheur en urbanisme.

Autrefois considérée comme un idéal grandiose, la mégapole en tant que mode de vie perd de plus en plus de son attrait”, écrit Joel Kotkin, chercheur en urbanisme à l’université Chapman d’Orange, en Californie, dans le magazine en ligne australien **Quillette**. Selon lui, la propagation du Covid-19 dans les grandes villes nous rappelle que, de Constantinople ravagée par la peste dans l’Antiquité à Los Angeles frappée par le typhus aujourd’hui, les villes connaissent depuis toujours des problèmes de salubrité. Et alors que la cherté de l’immobilier et les “troubles sociaux croissants” rendent déjà depuis plusieurs années les mégapoles moins attractives, cette pandémie pourrait leur porter le coup de grâce. “Aux États-Unis, depuis 2010, la croissance démographique s’est pour l’essentiel produite dans la périphérie urbaine et les villes de dimensions plus modestes”, remarque l’urbaniste, qui note que “la hausse de l’immigration de travailleurs qualifiés est aujourd’hui deux à trois fois supérieure à Salt Lake City, Pittsburgh et Cincinnati que dans les environs de New York, Los Angeles ou Washington”.

Ce changement est principalement lié aux progrès technologiques, qui permettent aux entreprises de se décentraliser et aux salariés de télétravailler. Joel Kotkin estime que, “dans le futur, les villes ne seront peut-être pas définies comme des lieux physiques”, mais comme des réseaux virtuels interconnectés. Il imagine alors que les villes deviendront “plus plates et moins denses. Plutôt que la Cité radieuse à super densité du Corbusier, les villes se rapprocheront davantage de la notion de la Broadacre City, de l’architecte américain Frank Lloyd Wright – des maisons et des jardins qui s’étendent à perte de vue dans le paysage.”

Cet étalement urbain, s’il est critiqué par certains pour son coût écologique, aurait l’avantage de rendre “l’immobilier beaucoup moins cher. Il serait possible de configurer des espaces de vie plus grands à partir du travail à domicile, ce qui renouerait avec le capitalisme axé sur la famille du début de l’époque moderne, affirme l’urbaniste. Nous pourrions profiter de cette crise pour développer un nouveau modèle économique et social, plus humain, associant l’aspect cosmopolite à un meilleur mode de vie, plus sûr.”

—**Courrier international**

aux habitants une vie meilleure, car plus hygiénique. Et les mesures qu’ils ont proposées pour ce faire étaient radicales.

À Paris, par exemple, à la fin du XIX^e siècle, Georges Haussmann a fait raser des rues entières et 40 000 habitations au total pour faire d’une ville crasseuse rongée par le choléra une capitale moderne. Dans les années 1920, les architectes du Nouveau Francfort ont célébré l’air et la lumière en lieu et place des rues confinées de la vieille ville et proposé d’étaler de nouveaux ensembles immobiliers à la campagne. Beaucoup de projets de l’époque, destinés à assainir la ville, ont disparu dans les

tiroirs pendant la Seconde Guerre mondiale – pour être ensuite mis en œuvre tambour battant, autour de la voiture.

Épidémiologiquement parlant, ça ressemble peut-être à la ville idéale. Pas de promiscuité dans l’espace public et des rues où chacun peut se déplacer à bonne distance des autres, dans sa petite voiture. Seulement voilà, ce n’est ni écologique, ni social, ni économique. Le moment serait donc venu pour les architectes d’entrer en scène : il s’agit d’évacuer la peur de la promiscuité sans détruire la ville une nouvelle fois.

—**Laura Weissmüller**

Publié le 30 mars

↑ *Dessin d’André da Loba, Portugal.*