

# Les villes face au coronavirus: mobiliser et récupérer

---

Shauna Brail



## **Les villes face au coronavirus : mobiliser et récupérer** **Sous la direction de Sally Hussey**

© Sauf la préface, © Sally Hussey, 2020

© 2020 Shauna Brail

Traduction française © 2021

**Bang the Table, Pty Ltd**

**C.E.Lab 96 Pelham Street, Carlton, Vic 3053 Australia**

**[bangthetable.com](http://bangthetable.com)**

Bang the Table est une entreprise qui se spécialise dans la mobilisation citoyenne en ligne. Notre mission est sociocentrique, et nous croyons que la participation citoyenne est vitale pour la santé des démocraties. Notre travail aux quatre coins du monde rend possible la participation du public aux décisions qui le concernent.



# Table des matières

- i [Préface Sally Hussey](#)
- 1 [Introduction](#)
- 2 [Les leçons du passé](#)
- 3 [Coronavirus et l'impact urbain](#)
- 4 [Les villes après la COVID-19 : aller de l'avant](#)
- 5 [Mobilité](#)
- 7 [Logement et alimentation](#)
- 8 [Commerce local](#)
- 10 [Espaces publics](#)
- 12 [Stratégies de rétablissement](#)
- 13 [Conclusion et suites](#)
- 15 [Remerciements](#)
- 15 [Lectures choisies](#)
- 16 [À propos de l'autrice](#)
- 17 [À propos de l'éditrice](#)

## Remarque

Les hyperliens suivis d'un astérisque [\*] pointent vers des ressources dans une langue autre que le français, principalement l'anglais.





# Préface

Les villes sont à l'épicentre de la pandémie de coronavirus. Car la COVID-19 frappe surtout les agglomérations densément peuplées, où elle a exacerbé les [inégalités\\*](#). Les populations vulnérables et marginalisées sont, en effet, les plus touchées. Aux États-Unis par exemple, les Noirs meurent de la COVID-19 dans une proportion [trois fois\\*](#) supérieure aux Blancs. Et malgré les nombreux changements apportés par le confinement à l'échelle de la planète (distanciation physique, quarantaines et isolement volontaire pour réduire la propagation), l'incertitude continue de miner la réouverture progressive des villes. La pandémie semble avoir modifié jusqu'à l'idée même d'un avenir urbain.

Dans *Les villes face au coronavirus : mobiliser et récupérer*, Shauna Brail, chercheuse canadienne spécialisée en études urbaines, se penche sur l'avenir des villes dans ce contexte. Elle ne se contente pas d'examiner les répercussions potentielles de la COVID-19 sur l'infrastructure et la vie sociale des villes : elle propose quatre axes d'intervention stratégique aux collectivités confrontées aux défis du rétablissement.

Certes, on peut établir des parallèles troublants avec les [pandémies antérieures](#). L'évolution des villes semble avoir été étroitement [liée à celle des maladies](#). Les diverses règles adoptées pour encadrer leur aménagement, du tracé des rues à la construction des bâtiments, dénotent une volonté de réduire la contagion, le surpeuplement et l'insalubrité. Comme le souligne Pr Brail, la transmission des maladies infectieuses n'est pas un problème nouveau, mais en étudiant le passé, on peut établir des corrélations et tirer des leçons utiles. Elle s'attarde au rôle des mauvaises conditions de vie et de travail dans diverses maladies au début de l'ère industrielle; aux méthodes non pharmaceutiques utilisées pour freiner l'épidémie de grippe espagnole, qui a infecté le tiers de la population mondiale; aux inégalités sociospatiales et à leur incidence sur la santé dans les villes; ainsi qu'à l'action des liaisons interurbaines comme vecteurs de transmission, illustrée par le SRAS au début du 21<sup>e</sup> siècle ([David Quammen\\*](#), qui a travaillé aux CDC, a d'ailleurs dit que l'humanité l'a échappé belle dans ce cas, parce qu'on a réussi à stopper la propagation).

Dans ce livre numérique, Pr Brail ne se contente pas de demander quel effet aura la COVID-19 sur l'aménagement des villes à l'avenir. Elle identifie quatre axes stratégiques de rétablissement local : la mobilité, le logement et l'alimentation, le commerce local, ainsi que les espaces publics. Ce faisant, elle révèle une toute autre perspective. Bien sûr, elle montre les défis

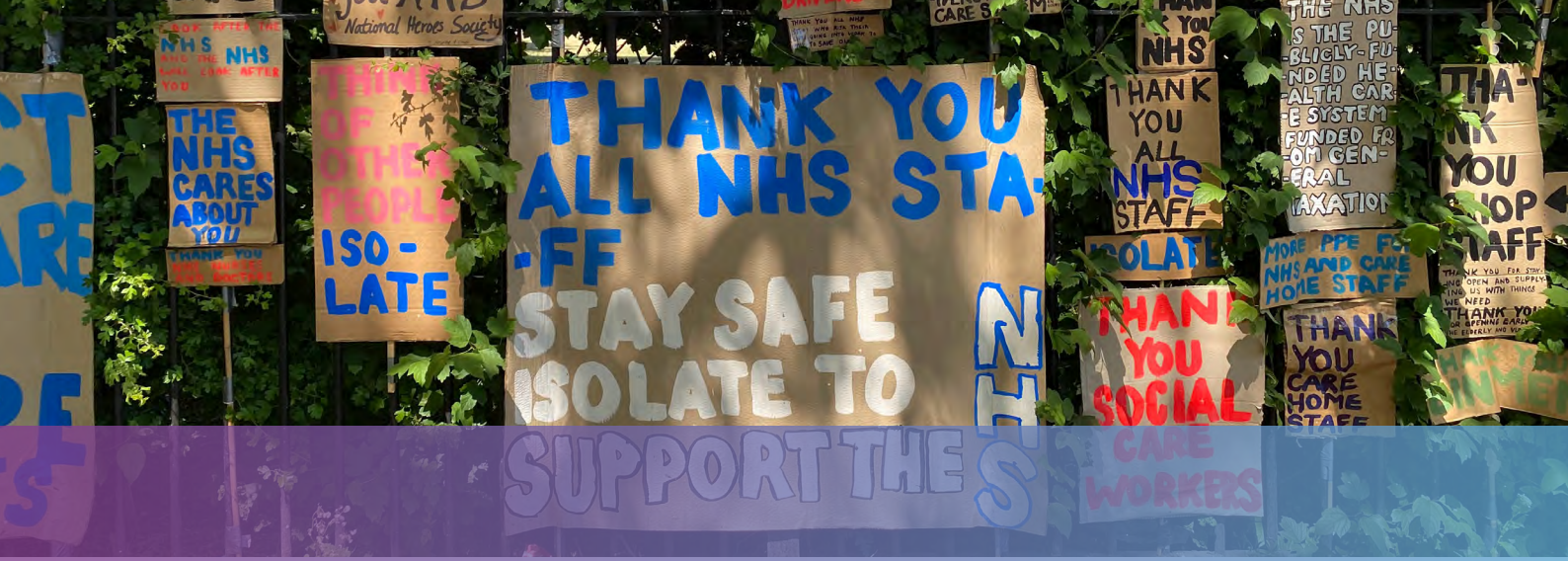


collectifs causés par la COVID-19, en particulier l'exacerbation de problèmes existants, tels que l'itinérance, le surpeuplement, le sous-emploi et l'insécurité alimentaire. Cependant, la chercheuse ne perd jamais de vue les nouvelles perspectives qui s'offrent pour les villes et le vivre-ensemble, par exemple en ce qui concerne le transport collectif, d'une importance capitale pour les personnes racisées, marginalisées ou à faible revenu. La conjonction de ces axes permet d'aboutir à une stratégie globale de rétablissement pour la collectivité tout en faisant ressortir les éléments qui demandent la mobilisation continue du public et du milieu. Comme le souligne la chercheuse : « Une priorité recoupe les quatre axes, un élément fondamental à la construction des villes. Il s'agit des gens. »

Les gouvernements municipaux ont un rôle déterminant à jouer pour Shauna Brail. Certes, dans le contexte d'une pandémie, la portée des décisions fédérales peut sembler éclipser leur importance. Néanmoins, elle salue la rapidité avec laquelle les villes ont su intervenir, démontrant leur capacité à impulser l'action en réponse aux besoins fondamentaux de leurs populations. Elle cite entre autres leur prompt reconnaissance des difficultés de logement causées par la COVID-19 et l'aide apportée aux sans-abri. Ce sont aussi les municipalités qui ont interdit l'éviction des entreprises locales et plafonné le montant des commissions de livraison afin de sauver la santé financière des restaurants locaux. Ce qui caractérise l'action municipale en réponse au coronavirus, révèle-t-elle, c'est une modification des priorités en ce qui concerne l'utilisation des espaces publics.

La chercheuse admet elle-même qu'il est encore trop tôt pour mesurer pleinement les répercussions de la pandémie, mais dégage des points communs dans les défis et les approches de rétablissement des villes. Elle voit dans la situation actuelle une occasion rare de réimaginer le vivre-ensemble, mais, ce faisant, les villes devraient « tâcher de privilégier l'équité pour les groupes marginalisés et d'autres populations en quête d'équité. » Surtout, malgré les bouleversements et l'omniprésente incertitude, le temps est propice à l'expérimentation, comme elle le souligne.

Sally Hussey



## Introduction

La tragique dévastation causée par la COVID-19 s'étend à toute la planète. De Wuhan à Milan, en passant par New York, nos chères villes sont à l'épicentre des éclosions de la maladie. De fait, la pandémie a hissé la santé publique au premier rang des préoccupations, une place qu'elle gardera sans doute dans un avenir prévisible. Le coronavirus menace en même temps l'activité économique, à cause des mesures de distanciation physique, de quarantaine et de confinement. Ces mesures empruntées au passé forment la base de la panoplie employée par les professionnels de la santé publique pour freiner la propagation du virus, et elles fonctionnent. Les efforts de nos gouvernements pour ralentir la transmission — pour aplatir la courbe — assurent que le réseau de la santé a la capacité de soigner et de préserver le plus grand nombre de vies possible.

Pour le meilleur et pour le pire, nous pouvons maintenant brosser un tableau détaillé de la mise en confinement de la population d'une ville :

- rues et espaces publics déserts;
- réduction de 80 à 90 % de l'achalandage des transports collectifs;
- magasins et restaurants fermés;
- écoles et bureaux fermés;
- vulnérabilité du personnel en première ligne dans les établissements de santé, l'alimentation et les transports;
- augmentation insoutenable de la dette pour les entreprises et gouvernements locaux, ainsi que les individus.

Une grande incertitude entoure le déconfinement et la reprise des activités. Le processus promet d'être complexe. De fait, en comparaison, la fermeture paraît simple maintenant. Les villes aux quatre coins du monde ont dû apprendre à vivre avec le coronavirus en attendant un vaccin ou une autre solution, ce qui requiert d'elles une adaptation constante. Et nul doute que les villes seront appelées à changer par la suite.

La question est de savoir quelle forme prendra ce changement. Quels genres de mesures faut-il envisager pour sauver nos villes? Faudra-t-il repenser leur densité, réimaginer la rue et les espaces publics afin de promouvoir la résilience autant que la prospérité des institutions, des entreprises et des quartiers? Quels gestes sont nécessaires maintenant pour avoir demain les villes que nous voulons?





## Les leçons du passé

Avant d'envisager l'avenir, il est essentiel de revenir sur le passé. Que peut nous apprendre l'histoire des retombées des crises sanitaires sur l'aménagement urbain et la vie en ville?

En 1845, au début de l'ère industrielle, Friedrich Engels a écrit *La situation des classes laborieuses en Angleterre*. Il est le premier à avoir corrélé les conditions de travail et de vie des ouvriers avec la transmission des maladies comme la variole et la scarlatine. La santé publique n'existait pas encore en tant que domaine.

On a décrit la pandémie de la COVID-19 comme une crise telle qu'on en voit une fois par génération seulement. Cela dit, la transmission des maladies infectieuses n'est pas un phénomène nouveau, et ce n'est pas non plus la première fois qu'une crise sanitaire atteint des proportions planétaires.

L'épidémie de [grippe espagnole](#), survenue en 1918, est décrite comme la plus meurtrière de l'histoire moderne. On estime que le virus a infecté le tiers de la population mondiale. Les moyens mis en œuvre pour la freiner étaient principalement de nature non pharmaceutique (mises en quarantaine, interdiction des rassemblements publics et autres) et ont produit des résultats variables. Une [étude\\*](#) comparant différentes villes des États-Unis indique que celles qui sont rapidement passées à l'action en adoptant des mesures stratifiées et qui ont maintenu ces mesures dans le temps, ont enregistré le moins de morts. La mortalité était aussi plus grande dans les quartiers défavorisés, ce qui montre des [inégalités sociospatiales\\*](#). On n'a toutefois trouvé aucune corrélation entre la densité et la [mortalité\\*](#).

Une analyse de l'[éclosion de SRAS\\*](#) (syndrome respiratoire aigu sévère) survenue en 2003 montre comment les liaisons interurbaines peuvent devenir des vecteurs pour la transmission des maladies. Le SRAS a été endigué par des mesures traditionnelles de santé publique, notamment la mise en quarantaine et la recherche de contacts. Dans sa foulée, les autorités ont revu leurs plans de gestion des crises sanitaires et déployé des efforts de revitalisation économique. À Toronto, où le SRAS a entraîné une perte majeure de revenus touristiques, l'après-SRAS s'est accompagné d'initiatives pour ramener les visiteurs, dont [SARStock](#) et le festival [Luminato\\*](#).



## Coronavirus et l'impact urbain

Le coronavirus a des répercussions inquiétantes pour les villes et les activités qui misent sur la densité. La recherche indique qu'il est très [contagieux](#). Il se transmet notamment par les gouttelettes projetées lorsqu'une personne éternue, voire quand elle parle, d'où la recommandation de maintenir une distance de 2 mètres entre les personnes. À cause de son mode de transmission, le virus est particulièrement problématique dans les grandes villes qui, par leur nature, mettent les gens en contact étroit les uns avec les autres. Une [étude\\*](#) menée à l'Université de Chicago à la mi-mars à partir des données de 200 villes étasuniennes indique que les plus densément peuplées avaient les éclosions les plus importantes. Pourtant, une [étude](#) basée sur des villes chinoises indique que la densité n'est pas un prédicteur de la gravité relative des éclosions. Les deux études soulignent à juste titre que les grandes villes, de par leur infrastructure physique et sociale plus développée, sont généralement [mieux outillées\\*](#) pour lutter concrètement contre la propagation du coronavirus.

Les données anecdotiques semblent indiquer que les villes et la société civile possèdent une remarquable capacité de réagir à la pandémie, même dans les circonstances les plus graves. En quelques semaines seulement, elles ont réussi à organiser l'aide aux personnes âgées ou vulnérables et ont mis en œuvre un éventail de mesures, allant des allègements fiscaux pour les petites entreprises à la promotion des déplacements à pied ou à vélo. Elles se sont aussi entraïdées en mettant en commun l'information dont elles disposaient.

Tout cela met en lumière une autre leçon majeure : face à l'incertitude et à l'adversité, les gens et les organisations sont généralement portés à la [solidarité\\*](#) plutôt qu'à l'égoïsme. En effet, tout en semant la mort et la destruction, le coronavirus a, paradoxalement, engendré des occasions inattendues de transformation pour le meilleur.

## Face à l'incertitude et à l'adversité, les gens et les organisations sont généralement portés à la solidarité.





# Les villes après la COVID-19 : aller de l'avant

Le déconfinement et le rétablissement ouvrent des perspectives nouvelles aux villes. Dans le reste de ce livre numérique, je m'efforce de les mettre en lumière. Je m'attarde à quatre grands axes structurants, qui demandent leur attention, à savoir : la mobilité, le logement et l'alimentation, le commerce local et, enfin, les espaces publics. Pour chacun, j'indique les leçons tirées du confinement, présente des façons créatives pour les villes de récupérer après le confinement, puis suggère des pistes pour réimaginer le vivre-ensemble urbain.

À l'évidence, la plupart des villes auront besoin du soutien financier d'autres ordres de gouvernement pour relancer leur économie. Selon le pays où elles se trouvent, elles ne disposent pas toutes des mêmes pouvoirs de réglementation, de dépense, de taxation et de planification. Néanmoins, leurs défis se ressemblent souvent, de même que la gamme d'approches à leur disposition pour reconstruire la vie urbaine sur leur territoire. Bien sûr, il faut reconnaître que la vitalité des villes dépend de la robustesse de l'économie locale. Les quatre axes en bénéficient et l'alimentent. Enfin, il faut tenir compte de la diversité démographique et socioéconomique de ceux qui habitent les villes. Tout plan de rétablissement devrait tenir compte d'une gamme de perspectives et de besoins, ce qui appellera un dialogue constant avec la population. Une priorité recoupe les quatre axes, un élément fondamental à la construction des villes. Il s'agit des gens.

Une priorité recoupe les quatre axes, un élément fondamental à la construction des villes. Il s'agit des gens.



# Mobilité

La mobilité, c'est-à-dire le déplacement des gens d'un endroit à l'autre, touche en vérité à tous les aspects de la vie en ville. Elle détermine largement l'employabilité des gens et d'autres dimensions de leur vie, y compris leur accès à l'alimentation, à l'éducation et aux loisirs. Il s'est de fait avéré que les changements dans la mobilité étaient un indicateur particulièrement marqué du confinement. Les sociétés de transport collectif ont vu une baisse de leur achalandage de l'ordre de 80 à 90 %. La circulation sur les voies publiques a été visiblement réduite — fini les embouteillages! Ces changements dans la circulation se sont accompagnés d'une réduction du nombre d'accidents. Les stationnements en bordure des rues restaient vides. Le nombre de cyclistes a quant à lui bondi, car au lieu de prendre l'autobus ou le métro, où il est difficile de pratiquer la distanciation physique, les gens ont enfourché leur bicyclette.

Un [sondage\\*](#) rapide mené en mai 2020 à l'Université de Toronto a révélé que 70 % des usagers réguliers du transport collectif ont cessé d'avoir recours à celui-ci quand la plupart des lieux de travail ont fermé, le 15 mars. Ceux qui ont continué d'utiliser le transport collectif après cette date étaient plus susceptibles d'être de sexe masculin, d'avoir une déficience, d'avoir un revenu annuel de moins de 80 000 \$, d'avoir plus de 50 ans ou d'appartenir à l'une des ethnies suivantes : philippine, latino-américaine, asiatique (du sud, du sud-est ou de l'ouest de l'Asie), moyen-orientale ou noire. Ces données illustrent l'importance des transports collectifs pour les populations racisées, marginalisées et à faible revenu. Certes, le maintien des services malgré leur utilisation réduite coûte cher, mais leur interruption exacerberait certainement les inégalités existantes.

Durant les premiers stades de déconfinement, alors que la distanciation physique sera encore de rigueur, les sociétés de transport collectif voudront sans doute tenir compte des caractéristiques des usagers pour établir les priorités de service. À San Francisco, durant le confinement, on a ramené de 68 à 17 le nombre de circuits d'autobus; les circuits maintenus ont été choisis principalement dans un souci de continuer à servir les travailleurs essentiels n'ayant aucun autre moyen de transport. Continuer d'offrir un niveau de service suffisant pour attirer les usagers tout en n'utilisant qu'une fraction de la capacité de chaque véhicule (estimée à 30 % en certains endroits) est une solution immédiate avec des conséquences désastreuses à long terme. Durant le confinement, la société de transport de New York a essuyé des [pertes de 125 millions de dollars\\*](#) par semaine; celle de Londres a perdu environ [90 %](#) de ses recettes. Des villes comme Tokyo, Taïwan et Séoul ont pu, grâce à un protocole de nettoyage intensif, à des contrôles de la température corporelle aux points d'entrée et au port obligatoire du masque, instaurer une nouvelle normalité dans leurs transports collectifs.

# La manière dont les villes abordent la mobilité sera déterminante pour leur rétablissement.



La manière dont les villes abordent la mobilité sera déterminante pour leur rétablissement. Si l'on regarde du côté de la Chine, on voit poindre le risque que s'installe une nouvelle normalité dans les habitudes de transport. À moins d'interventions, il est probable que les villes assisteront à une augmentation du recours à la voiture particulière, accompagnée d'un déclin dans l'utilisation des transports collectifs. Entre le 21 février et le 16 mars 2020, avec le relâchement des mesures de confinement, on a vu les déplacements en automobile augmenter deux fois plus vite que les déplacements en autobus. Un [sondage d'Ipsos research\\*](#) mené en Chine indique qu'à la reprise des activités, l'achalandage des transports collectifs ne s'est rétabli qu'à moitié, tandis que l'utilisation de la voiture particulière a doublé. De plus, les deux tiers des répondants habitant une grande ville prospère ou une ville qui a été le foyer d'une éclosion majeure du coronavirus ont indiqué avoir l'intention d'acheter une voiture dans les six mois s'ils n'en possédaient pas déjà une. Près de 80 % de ceux qui envisagent l'achat d'une voiture citent pour raison le fait que la voiture particulière réduit le risque d'être infecté; la moitié va jusqu'à suggérer que les transports collectifs sont dangereux.

S'il n'est pas envisageable, pour des motifs sanitaires, de revenir à l'achalandage d'avant la COVID-19 dans les transports collectifs et si les villes veulent éviter une transition vers la voiture particulière, elles vont devoir agir. Mais quoi faire? Une des solutions avancées et testées à Melbourne et à Milan est d'ouvrir les rues aux cyclistes et piétons. Il en sera question dans le chapitre « Espaces publics ».






# Logement et alimentation

On reconnaît largement que la COVID-19 a eu pour effet d'exacerber les inégalités qui existaient déjà dans les villes, en particulier pour les personnes vulnérables ou marginalisées. Les conditions de vie des personnes mal logées — c'est-à-dire qui sont en situation d'itinérance, vivent dehors ou habitent des logements surpeuplés, ce qui comprend les foyers et les refuges — encouragent la propagation de la maladie, car elles sont incompatibles avec les moyens de prévention traditionnels que sont la distanciation physique, l'hygiène et l'isolement. En outre, les fermetures d'entreprises, les mises à pied et la baisse d'achalandage dans les commerces ont entraîné une hausse du chômage et du sous-emploi, lesquels empirent les problèmes de logement et l'insécurité alimentaire.

Certaines villes ont rapidement compris que le logement deviendrait un enjeu en cas de pandémie et ont agi promptement pour offrir un secours humanitaire quand la COVID-19 a frappé. Par exemple, la ville de San Jose a été la première en Californie à interdire temporairement les évictions pour les locataires ayant vu leur revenu diminuer à cause du coronavirus. La mesure est entrée en vigueur le 11 mars 2020, et d'autres villes californiennes ont rapidement emboîté le pas, si bien que l'interdiction est finalement devenue généralisée à tout l'État.

Les municipalités ont aussi rapidement agi pour venir en aide aux sans-abri durant la pandémie. Elles ont entre autres apporté les modifications nécessaires aux refuges pour permettre la distanciation physique et fourni des chambres d'hôtel aux personnes en situation d'itinérance ayant eu un contrôle positif à la COVID-19. Dans la ville d'[Athènes\\*](#), en Grèce, un ensemble de trois immeubles a été aménagé pour offrir un lit ou une chambre à court ou long terme aux sans-abri; il peut accueillir jusqu'à 400 personnes. Pour les militants, la rapidité avec laquelle ces mesures ont été mises en œuvre démontre que les villes sont bel et bien capables de faire davantage pour cette population dans un souci d'équité sociale. Dans certains cas, le coronavirus les a amenées à devancer des améliorations prévues en matière de logement.

L'insécurité alimentaire est un autre problème qui a été aggravé par la pandémie. Selon certaines estimations, les pertes d'emplois et de revenus conjuguées à l'augmentation du coût de la nourriture (en partie à cause de difficultés d'approvisionnement) pourraient faire [doubler\\*](#) le nombre de personnes vivant dans l'insécurité alimentaire à l'échelle mondiale. À cause de la fermeture des écoles, les enfants et les familles qui comptaient en partie sur les programmes d'aide alimentaire en milieu scolaire pour manger à leur faim ont vu leur situation alimentaire empirer. La ville d'[Espoo, en Finlande\\*](#), a mobilisé les organismes religieux et les associations à but non lucratif pour distribuer une aide alimentaire aux personnes dans le besoin à cause de la COVID-19. À [Toronto\\*](#), le réseau de bibliothèques publiques a pris temporairement le relais des banques alimentaires pour la distribution d'aliments. Bien que les banques alimentaires et les repas offerts en milieu scolaire n'apportent qu'une solution transitoire et imparfaite à des iniquités systémiques, ces mesures adoptées promptement par les villes en réponse au coronavirus illustrent bien la capacité des gouvernements locaux à impulser l'action pour répondre aux besoins fondamentaux de leurs populations.



SORRY  
WE ARE  
CLOSED

## Commerce local

La fermeture d'entreprises ne se voulait qu'une mesure temporaire de lutte contre le coronavirus. Les épiceries et les usines de transformation des aliments, jugées essentielles, sont restées ouvertes, mais les autres établissements (boutiques de vêtements, restaurants, cinémas, bureaux et certaines usines) ont fermé pour un temps ou ont modifié considérablement leur mode de fonctionnement. Même pour les commerces restés ouverts, la politique de distanciation physique a eu des conséquences économiques majeures. Au Royaume-Uni par exemple, les ventes de vêtements en boutique ont diminué de 34 % en 2020 par rapport à l'année précédente.

Les petites entreprises créent beaucoup d'emplois. Aux États-Unis, on leur doit la [moitié\\*](#) de tous les emplois. Selon un [sondage\\*](#) mené en mai 2020 auprès des entrepreneurs indépendants au Canada, 15 % n'étaient pas sûrs que leur entreprise survivrait à la COVID-19; pourtant, un certain optimisme était alors permis, puisque bon nombre de provinces venait d'annoncer leurs plans de réouverture. De fait, tout porte à croire que ce sont les géants qui sortiront gagnants de la pandémie. Cela s'explique en partie parce que ces entreprises peuvent compter sur de plus grandes réserves financières pour traverser le ralentissement économique, mais aussi parce qu'elles ont une présence numérique généralement mieux établie. De surcroît, l'organisation plus sophistiquée de leur direction facilite un dialogue direct avec les plus hauts échelons du gouvernement.

Les rues principales servent les quartiers et les relient entre eux. En général, les commerces situés sur ces artères donnent directement sur le trottoir et la gamme des produits ou services qu'ils proposent inclut livres, vêtements, café, services immobiliers, restauration et coiffure. Les fermetures prescrites à cause de la COVID-19 ont eu des effets disproportionnés sur les rues principales, où réside un grand nombre de petites entreprises. Ces rues suscitent donc une attention particulière. Les associations de quartier et les regroupements d'entreprises locales [défendent\\*](#) activement les intérêts des entreprises qui s'y trouvent.

Les restaurants et les autres services d'alimentation demeurent parmi les entreprises les plus durement touchées par la pandémie. Selon un sondage mené au Canada auprès des restaurants indépendants en avril 2020, la moitié d'entre eux risque de disparaître si les fermetures perdurent. On fait le même constat ailleurs, notamment en [Italie\\*](#), à [Singapour\\*](#) et en [Australie\\*](#). Restaurants et cafés sont d'une grande importance pour les artères d'une ville, en partie grâce à cause de leur capacité à dynamiser un quartier ou une zone commerciale.

# La pandémie représente une menace sérieuse à la santé des entreprises locales.



En tant que points d'ancrage des quartiers, les rues principales sont aussi importantes pour la vie culturelle et artistique locale, qui a écopé parce qu'il a fallu annuler les festivals de musique, la programmation théâtrale, les cours d'art, les leçons de musique et d'autres activités similaires. Dans certaines villes, les quartiers et les entreprises locales ont invité les artistes à peindre des murales\* témoignant avec espoir de l'expérience pandémique et contribuant à attirer les gens vers ces lieux.

De toute évidence, la pandémie représente une menace sérieuse à la santé des entreprises locales. Dans l'immédiat, les gouvernements nationaux peuvent les aider en leur versant un supplément au loyer ou une subvention salariale.

Les villes peuvent aussi aider, bien qu'elles ne soient généralement pas en mesure d'offrir une aide financière directe. Par contre, elles ont souvent la capacité d'imposer un moratoire sur les évictions de locataires. C'est ce qu'ont fait San Jose et Toronto, entre autres, pour endiguer l'hécatombe de petits commerces.

Une autre des stratégies utilisées pour réduire les pertes financières causées par la COVID-19, c'est de limiter la commission que les restaurants doivent verser aux services de livraison. Par exemple, San Francisco\* l'a plafonnée à 15 % par commande.

Lorsqu'elles rouvrent leurs portes, les petites entreprises doivent fonctionner à capacité réduite à cause des politiques de distanciation physique. Dans les restaurants, le nombre de places à l'intérieur risque d'être réduit de 50 %, voire davantage. Cette réduction de la capacité ne touche pas que les restaurants : pour ouvrir à nouveau leurs portes et opérer de manière sanitaire, la plupart des commerces ont dû adopter des protocoles qui limitent les interactions physiques. Le coronavirus a aussi suscité un nouvel intérêt pour les modalités d'utilisation des espaces publics. La section suivante examine comment ces espaces sont actuellement repensés pour composer avec la réalité de la COVID-19.





## Espaces publics

Les espaces publics ont pris une importance cruciale à toutes les étapes de la pandémie. Ville après ville, tandis que les autorités de la santé enjoignaient les citoyens de rester chez eux et de s'isoler, on a vu la vie urbaine s'étioler. Les photos de rues et trottoirs désertés de villes chinoises ont été les premières à nous montrer la réalité du confinement. Puis des images similaires nous sont arrivées d'Europe, d'Amérique du Nord, d'Amérique latine, d'Australie et d'ailleurs. Aussitôt que les gens (et les véhicules) ont déserté les rues et les espaces publics, ceux-ci sont devenus l'emblème du retour à un semblant de normalité.

Aujourd'hui, il apparaît clairement que les espaces publics sont un élément crucial du déconfinement et du rétablissement. Cela tient en partie à l'épidémiologie du virus. En effet, vu la manière dont le coronavirus se propage, il y a moins de risque de contagion dehors, au grand air. Dans la plupart des villes, les rues comptent pour environ 30 % du territoire, mais 80 % des espaces publics. D'où la nécessité pour les villes du monde entier de repenser la distribution de ces espaces; c'est un des éléments les plus importants de leur réponse au coronavirus.

Avant la COVID-19, on faisait déjà pression sur les gouvernements municipaux pour qu'ils réduisent la place qu'occupent les véhicules particuliers sur leurs artères. Cela s'inscrivait en partie dans un effort pour [réduire les émissions de gaz à effet de serre\\*](#), mais témoignait aussi du succès des campagnes pour amener une répartition plus équitable du bien public entre les automobilistes et les autres utilisateurs — cyclistes, piétons et usagers des transports collectifs. Au moment du confinement, et plus particulièrement à la fermeture des écoles et des bureaux, l'utilisation des véhicules particuliers a chuté, offrant une occasion de repenser l'utilisation des rues en tant qu'espaces publics.

Dans un effort de distanciation physique, un grand nombre de new-yorkais ont, comme les habitants d'autres villes, adopté le vélo plutôt que de risquer d'être infectés dans les autobus ou les voitures bondées du métro. Comme le nombre de véhicules particuliers a aussi diminué, la ville a créé des voies cyclables temporaires pour garantir la sécurité des cyclistes. Les piétons ont aussi exprimé leur désir de s'approprier la rue durant le confinement : elle leur offrait un endroit pour s'aérer et bouger tout en maintenant une saine distance, surtout pour ceux dont l'habitation ne comportait pas de cour.

La pandémie a engendré une surenchère pour l'utilisation des espaces publics, tels que les trottoirs, les parcs et les places. Compte tenu des règles de confinement, les commerces et les restaurants cherchent aussi à tirer parti du trottoir, de la rue et des places publiques. La ville de [Vilnius, en Lituanie\\*](#), a permis aux cafés et

# Les espaces publics sont un élément crucial du déconfinement.



restaurants d'utiliser sans frais ses espaces publics; ainsi, malgré l'étroitesse des rues, ils ont pu continuer à servir un nombre suffisant de clients tout en respectant la politique de distanciation physique. La décision a été prise afin de sauver sa « culture des cafés ». Des photos prises à [Kalaw, au Myanmar\\*](#), illustrent comment de simples marques peintes sur la chaussée ont permis d'assurer la distanciation des étals d'un marché public.

Globalement, on observe des pressions considérables pour affecter, de manière temporaire ou définitive, les espaces publics à de nouveaux usages. Nous avons maintenant une occasion telle qu'il s'en présente une fois par génération en matière d'urbanisme : rendre ces changements permanents et renverser des décennies de planification centrée autour de la voiture. Milan a annoncé son intention de rendre 22 kilomètres de rues aux cyclistes et aux piétons. À Montréal, la ville a ajouté [327 km](#) de voies piétonnes et cyclables temporaires à l'été 2020 dans le cadre de son plan de déconfinement. L'association étasunienne des autorités municipales de transport a publié un rapport qui détaille diverses stratégies pour [adapter les rues\\*](#) à un éventail d'usages — transport collectif, circuits piétonniers et cyclables, terrasses et livraisons. L'utilisation des espaces publics par le secteur privé pour des activités telles que la restauration ou pour la tenue de marchés ouvre de nouvelles avenues de collaboration public-privé.

La COVID-19 est la cause de grands ravages à l'échelle planétaire. Cependant, la planification du rétablissement est peut-être l'occasion de renforcer les sentiments d'appartenance et de créer des espaces extérieurs plus vivants, qui célèbrent la vie urbaine. Si nous y arrivons, nous pourrions dire que la pandémie aura eu au moins ça de bon.



# Stratégies de rétablissement

Le coronavirus demande qu'on apporte rapidement des solutions aux problèmes soulevés dans les sections précédentes. Le contexte est propice à l'expérimentation. Ce qui suit est un synopsis des stratégies que les villes pourraient envisager, seules ou avec des partenaires de tous les secteurs — public, privé, philanthropique ou à but non lucratif.

## MOBILITÉ

- Veiller à ce que les transports collectifs soient une option sûre et attrayante
- Éviter les stratégies qui augmenteraient la congestion automobile
- Ouvrir la rue aux cyclistes et piétons

## LOGEMENT ET ALIMENTATION

- Assurer l'accès des sans-abri à un logement permanent doublé d'un encadrement
- Utiliser les leviers municipaux pour créer des partenariats qui favorisent la sécurité alimentaire
- Répondre aux besoins humanitaires et privilégier l'équité dans toutes les décisions

## ENTREPRISES LOCALES

- Travailler de concert avec les associations de quartier et les regroupements d'entreprises locales
- Adopter des mesures d'adaptation pour prévenir les évictions de locataires et créer des occasions d'emploi et d'affaires dans l'immédiat
- Envisager de nouveaux usages commerciaux et culturels pour les trottoirs et les rues

## ESPACES PUBLICS

- Reconnaître l'importance des espaces publics pour le déconfinement et le rétablissement
- Promouvoir les transports actifs ainsi que l'ouverture des rues et parcs pour faciliter la distanciation sanitaire
- Donner une nouvelle vocation aux espaces publics en privilégiant les usages équitables qui détrônent l'automobile et contribuent à la sauvegarde du climat





## Conclusion et suites

Il est encore trop tôt pour prendre la pleine mesure des effets du coronavirus sur les villes, mais on peut néanmoins prévoir qu'ils seront profonds et durables. Il est probable que les changements s'étendront à toutes les couches de la société et tous les secteurs, y compris les gouvernements, l'industrie et le milieu associatif.

Les effets du coronavirus ne sont pas les mêmes pour tous, et on s'intéresse à présent à ces différences. Là où on dispose de données ventilées selon la race, on constate qu'un nombre disproportionné de personnes de couleur sont infectées et que la plupart des morts surviennent dans les populations marginalisées. Les personnes qui vivent dans la pauvreté ou dans la promiscuité courent un plus grand risque d'être infectées. Le coronavirus met en lumière et amplifie les éléments dans la sphère urbaine qui produisent des inégalités, notamment la discrimination raciale. Dans leurs plans de déconfinement et de rétablissement, les villes doivent tâcher de privilégier l'équité pour les groupes marginalisés et d'autres populations en quête d'équité.

Par ailleurs, comme le montre indéniablement l'ampleur prise par le mouvement La vie des Noir-e-s (Black Lives Matter) compte à l'échelle de la planète, il est temps de consulter et d'écouter. Collectivement, nous semblons prêts à faire une introspection et à remédier à une gamme d'iniquités systémiques. On peut en voir les signes dans beaucoup d'organisations et de gouvernements. Ce pourrait bien être la conséquence la plus étonnante de la pandémie : la libération d'un potentiel de transformation constructive.

L'urgence d'agir pour freiner la pandémie et contrer ses effets ne doit pas nous amener à mettre de côté les approches écoresponsables, d'autant plus qu'il y a en ce moment une conscientisation accrue aux enjeux de la crise climatique. Durant le confinement, la pollution atmosphérique a diminué à l'échelle de la planète et la qualité de l'eau s'est aussi améliorée. Au moment de repenser les méthodes et les espaces, il y a donc lieu d'envisager des initiatives écologiques ou carboneutres, qui pourront aider à prévenir l'imminente tragédie environnementale.

La consultation et la participation du public sont essentielles pour le rétablissement. La formulation de stratégies de rétablissement qui sont à la fois souples et efficaces demande l'adoption de mécanismes de participation de nature à permettre une bonne compréhension des besoins tout en facilitant la circulation de l'information et du savoir. Des assemblées virtuelles aux groupes de consultation citoyenne, sans oublier les initiatives de quartier et les projets communautaires, quels que soient les mécanismes, l'expérimentation et la collaboration iront de pair.

Le coronavirus a révélé les lacunes dans nos villes. En même temps, il nous offre une occasion extraordinaire de les réimaginer. Puisque la pandémie nous oblige à interrompre le cours normal de nos activités et à revoir nos priorités, nous devrions penser la suite de manière à privilégier la résilience à tous les niveaux, c'est-à-dire protéger la santé publique tout en misant sur l'équité et les objectifs de lutte contre les changements climatiques.

Il faut des mécanismes de participation de nature à permettre une bonne compréhension des besoins tout en facilitant la circulation de l'information et du savoir.



---

## Remerciements

Je remercie Katherine Hovdestad pour son aide dans mes recherches.

---

## Lectures choisies

Brail, S. « [Cities Lead the Charge on Coronavirus Front Lines](#) », *The Conversation*, 2 avril 2020.

The Editorial Board. « [The Cities We Need](#) », *The New York Times*, 11 mai 2020.

Jaffe, E. « [Why the 1918 Flu Hit Some Cities Harder Than Others](#) », *Medium*, 12 mars 2020.

National Association of City Transportation Officials. [Streets for Pandemic Response and Recovery](#), 21 mai 2020.

School of Cities. « Coronavirus and the City : One Question », collection d'essais, *Université de Toronto*, 2020.

---



## À propos de l'autrice

Shauna Brail est professeure agrégée à l'Institut de gestion et d'innovation de l'Université de Toronto à Mississauga (Ontario). Spécialisée en géographie économique et en urbanisme, elle étudie l'effet des changements économiques, sociaux et culturels sur les villes.

Ses travaux actuels portent sur la transformation de la mobilité urbaine, en particulier sur l'impact des nouveaux services de voiturage sur le milieu urbain. Elle est l'une des deux chercheuses principales dans un projet quinquennal financé par le Conseil de recherches en sciences humaines du Canada (subvention Savoir) et intitulé *Taking Canada for a Ride: Digital Ride-Hailing and Its Impact on Canadian Cities*.

Pr Brail est aussi première agrégée du laboratoire d'innovation politique à l'École Munk d'affaires internationales et de politiques publiques, et membre affiliée de l'institut de recherche sur les transports à l'Université de Toronto.

[www.shaunabrail.com](http://www.shaunabrail.com)

## À propos de l'éditrice

En tant que rédactrice en chef chez Bang the Table, Sally Hussey s'intéresse aux grands enjeux de la participation publique dans le monde et mandate des spécialistes de renom pour réaliser des recherches originales et probantes à la fine pointe dans le but d'éclairer les praticiens et les professionnels de la participation citoyenne.

*Les villes face au coronavirus : mobiliser et récupérer* est sa seconde collaboration avec Shauna Brail, qui a signé [\*Citizen Engagement and the Changing City\*](#) en 2018.

Sally Hussey a acquis une vaste expérience dans les domaines de l'édition et de la culture ainsi que dans le milieu universitaire. Elle figure au palmarès des Australiennes les plus influentes.

