COVID-19: LE DUR RÉVEIL DES VILLES



Wuhan, Delhi, São Paulo, New York, Montréal... La COVID-19 a pris d'assaut les grandes villes du monde, dévoilant du même coup leurs failles. Des chercheurs et des acteurs municipaux ont profité du confinement pour penser la ville de demain. **PAR ANNIE LABRECQUE**

ILLUSTRATIONS: LUC MELANSON DIRECTION ARTISTIQUE: NATACHA VINCENT



ordi Honey-Rosés était à Barcelone pour une année sabbatique lorsque la pandémie a chamboulé le monde. Le professeur en aménagement du territoire de l'Université de la Colombie-Britannique raconte que les conditions de confinement là-bas étaient très strictes. «La police patrouillait dans les rues et des hélicoptères survolaient les parcs et les montagnes de la ville pour s'assurer que chacun reste chez soi. »

Sur son balcon, isolé du monde et entouré de ses deux adolescentes, il a commencé à réfléchir au futur des villes, en particulier à ces lieux publics qui en sont le cœur. «Ce type d'endroit est très important à Barcelone. C'est là où les gens ont l'habitude de se rassembler. C'était très bouleversant de ne plus y voir personne », se rappelle-t-il.

Avec des collègues des quatre coins du monde, il a publié en juillet dernier un article dans *Cities and Health* sur cette relation brisée que nous avons maintenant avec la ville. Dans cette période d'instabilité, les auteurs se demandent de quoi auront l'air les grands centres urbains après la pandémie. Alors que plusieurs citadins songent à fuir vers les régions, peut-on rêver de mieux pour nos villes?

Ce ne serait pas la première fois qu'une épidémie modifierait le visage des villes. Pour ne donner qu'un exemple, pensons à la propagation du choléra à Londres en 1854. À cette époque, il n'y avait ni toilette ni eau courante dans les maisons, encore moins de réseau d'égout. Pour s'approvisionner en

eau, les habitants se servaient aux pompes publiques, qui tiraient leur eau de la Tamise, là même où étaient aussi jetés les déchets. Le médecin John Snow, considéré comme l'un des pionniers en santé publique, a découvert que l'eau rendait les gens malades, causant jusqu'à 644 morts par semaine au pic de l'épidémie de choléra. Cela a grandement favorisé la mise en place de réseaux distincts pour l'eau potable et les eaux usées afin d'éviter de répéter ce funeste scénario de contamination croisée.

«Au cours du 20° siècle, les villes ont réalisé l'importance d'instaurer des mesures d'assainissement pour réduire les maladies et leur transmission, signale Claire Poitras, professeure en études urbaines à l'Institut national de la recherche scientifique. C'est loin d'être la première fois qu'on vit une crise d'hygiène dans les villes. Ce n'est pas nouveau et, chaque fois, on s'adapte.»

DOUBLE CRISE

Les maires de C40 Cities, un regroupement de 96 grandes villes à travers le monde (dont Montréal) qui luttent contre les changements climatiques, ont déclaré en mai dernier qu'un retour à la situation prépandémie était impossible s'ils voulaient amorcer la transition écologique. Ici et ailleurs, par peur d'être contaminés, des gens ont délaissé les transports en commun et ont renoué avec les objets en plastique à usage unique. Ces changements de comportement pourraient-ils perdurer?

«De mon point de vue, on passe à côté de quelque chose si l'on ne voit pas le lien entre les deux crises», affirme Laurence Lavigne Lalonde, conseillère municipale dans l'arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve, à Montréal, et responsable de la transition écologique et résilience. «Il faut qu'on réfléchisse autrement à notre façon d'utiliser et d'aménager le territoire des villes pour répondre autant à l'urgence climatique qu'à la crise sanitaire.»

Pendant le confinement du printemps 2020, elle a constaté la nécessité d'avoir accès à des parcs et autres espaces verts, un besoin encore plus criant pour les familles qui vivent en appartement et qui ne possèdent pas de cour. Quand tout était fermé, les parcs ont été très populaires: la conseillère municipale estime qu'il y a eu une hausse de 150 % de leur fréquentation.

Dans l'air depuis un moment, le projet de corridors de biodiversité pourrait enfin prendre forme à Montréal sous cette impulsion. «Nous aimerions pouvoir relier, par exemple, le mont Royal au parc La Fontaine avec de tels corridors», explique la conseillère municipale. Les Montréalais auraient ainsi l'impression de déambuler dans un parc en continu, sans être assaillis par le béton.

Si la pandémie a mis en lumière l'importance des espaces verts, elle a aussi montré la fragilité du système alimentaire dans les villes, plus particulièrement dans les pays en voie de développement, qu'elle a durement touchés, selon la Banque mondiale. Ainsi, en

BIENVENUE À NET CITY ET À WOVEN CITY

Au lieu de remodeler une ville pour faire face aux défis environnementaux et sanitaires, pourquoi ne pas la bâtir de zéro? Cela peut sembler farfelu, mais des modèles verront bientôt le jour en Asie, nés de ce désir d'être à la fois vert et techno. Pensons à Net City, en Chine, ou bien à Woven City, au Japon. La première sera construite pour les employés de l'entreprise de technologie chinoise Tencent. Elle priorisera les piétons, les cyclistes et les transports en commun avant tout. Les bâtiments captureront l'eau de pluie pour la réutiliser; en fait, la Chine a lancé cette «ville éponge» pour affronter les problèmes d'inondation. Quant à Woven City, érigée sur les terrains d'une ancienne usine de Toyota au pied du Fuji Yama, elle sera alimentée par l'hydrogène et le soleil. Construite par le manufacturier automobile nippon, elle représentera une sorte de grand laboratoire où seront testées les nouvelles technologies de l'entreprise, dont des véhicules autonomes. Elle sera également faite d'espaces verts et de résidences aux matériaux ayant une faible empreinte carbone. Fait à noter, il y aura trois types de voies distinctes dans son réseau routier : une voie rapide pour les véhicules, une autre à vitesse réduite pour les cyclistes et la dernière pour les piétons. Ces villes serviront avant tout de prototypes, mais elles ouvriront peut-être une fenêtre sur notre futur.



Afghanistan et au Liberia, les mesures de confinement ont empêché les agriculteurs d'ensemencer leurs champs à temps, faisant grimper du même coup les prix des denrées. Confrontés à des pénuries alimentaires, les habitants de grandes agglomérations se sont notamment tournés vers l'agriculture urbaine.

Ici, au Québec, des failles sont aussi devenues évidentes. « On l'a vu : nos fermes maraîchères sont dépendantes des travailleurs temporaires du Mexique et d'Amérique centrale. Si nous fermons nos frontières, on se trouve en manque d'une main-d'œuvre qualifiée pour les tâches dans les champs », écrivait le professeur de l'Université du Québec à Montréal Éric Duchemin dans AgriUrbain, le carnet de recherche du Laboratoire sur l'agriculture urbaine, qu'il dirige.

L'agriculture urbaine est également une façon d'obtenir des produits à faible coût. La Ville de Montréal a ainsi demandé au Jardin botanique d'augmenter sa production de légumes l'été dernier. Résultat : au moins 287 bacs de légumes ont été donnés à des banques alimentaires pendant la saison des récoltes. Le professeur Duchemin pense qu'il faudra faire un bilan des différentes initiatives. « Après la crise, des travaux de recherche et d'intervention devront être réalisés afin de rendre ces nouveaux systèmes alimentaires plus résilients et diversifiés », pouvait-on lire dans AgriUrbain.

LA RÉSILIENCE DES VILLES

À quels legs aura-t-on droit du côté du bâtiment? Une équipe multidisciplinaire dirigée par Lexuan Zhong, professeure en génie mécanique à l'Université de l'Alberta, examine la possibilité de concevoir de nouveaux modèles de ventilation pour les immeubles afin d'améliorer la santé et la sécurité de leurs occupants. Mais avant d'entreprendre ce projet, les chercheurs doivent étudier la distance parcourue par les particules virales dans les conduits d'aération, leur potentiel infectieux et leur comportement sous l'effet de plusieurs paramètres tels que l'humidité et la pression atmosphérique. Ce sont des données cruciales, car de plus en plus d'études montrent que le virus de la COVID-19 peut se transmettre par les aérosols. Il y a d'ailleurs ce cas en Chine où 10 personnes de trois familles ont été infectées après avoir mangé dans un restaurant. La santé publique du pays suspecte le fort courant d'air produit par la climatisation d'avoir favorisé la dispersion du virus.

Des chercheurs américains de la Harvard Business School proposent de rendre les bâtiments plus sains, une réflexion qui avait été amorcée avant la COVID-19. La liste de leurs idées a défilé au cours d'une conférence virtuelle présentée devant des professionnels de l'immobilier en juillet dernier : meilleure aération des pièces, niveaux de poussière bas, bruit réduit,

température confortable... À cela, il faudra ajouter des mesures anti-infections comme l'installation de surfaces facilement lavables ou d'un nombre suffisant d'escaliers – les personnes se déplaçant d'un étage à l'autre pourraient vouloir éviter les ascenseurs, où la distanciation physique est impossible. Au lendemain de la pandémie, il sera évidemment nécessaire d'améliorer la filtration de l'air qui circule dans les immeubles de bureaux.

Justement, à New York, Hiba Bou Akar, professeure d'urbanisme à l'Université Columbia, se demande comment elle pouvait auparavant aller dans un restaurant ou un bar sans penser à l'air et aux microbes qui y circulent. «Je crois que quiconque construira un bâtiment y pensera à l'avenir. Nous ne pouvons plus concevoir l'urbanisme en dehors du moment que nous sommes en train de vivre. » Déjà, des restaurateurs aménagent des terrasses chauffées pour accueillir des convives en hiver dans le respect des deux mètres de distance.

Hiba Bou Akar remarque que la pandémie a mis en relief à quel point nous sommes tous interreliés et que, ce faisant, nous ne pouvons pas vivre sans nous soucier des autres. « Par exemple, avec la règle des deux mètres, il ne s'agit pas seulement de penser à son corps dans l'espace, il faut aussi considérer son corps en relation avec celui d'une autre personne. Les deux mètres, c'est une question à



la fois de distance et de partage. » Elle mentionne qu'il faut soutenir ce sens de la collectivité dans l'espace public, les infrastructures et la santé publique.

Un avis partagé par Mary W. Rowe, présidente de l'Institut urbain du Canada, qui juge que cela permettrait de réduire des inégalités. Des lieux publics sûrs doivent exister dans tous les quartiers. «La COVID-19 a exposé d'une nouvelle façon les inégalités qui étaient déjà présentes et a montré qu'elles sont renforcées par la manière dont nous concevons et planifions nos villes. »

Jordi Honey-Rosés et des collègues soulignaient d'ailleurs, dans leur article cité plus tôt, que «l'urbanisme et le design sont inextricablement liés à notre santé physique et mentale ». Une équipe italienne s'est penchée sur ce point: elle a sondé 8 177 étudiants d'une université pour établir que ceux qui vivaient dans un logement de mauvaise qualité pendant le confinement avaient plus souvent souffert de symptômes dépressifs, selon des résultats publiés dans l'International Journal of Environmental Research and Public Health.

Alors, que nous réservent les prochaines années? Peut-on éviter un futur dystopique où nos villes seront «hyperhygiéniques, dépourvues de foules et de vie publique, patrouillées, encore plus ségréguées et surveillées», comme l'écrivait Jordi Honey-Rosés? Le chercheur ne peut écarter cette possibilité, mais rappelle que «la ville est un lieu où le bien-être et l'épanouissement de chacun sont possibles». À condition qu'elle soit équitable et inclusive, préciset-il. Refaire la ville est une question de santé et d'environnement, mais aussi de justice sociale. Reste à savoir si les cités tireront des leçons de cette pandémie. •



TRAVERSÉE DU CANADA

Vancouver-Montréal

4 juillet au 24 août 2021

Imaginez traverser une grande partie du Canada à vélo... tout l'escarpé des Rocheuses, le plat majestueux des Prairies, les innombrables cours d'eau de l'Ontario.

Une aventure unique à vivre sur deux roues!

Réservez votre place dès maintenant

veloquebecvoyages.com 514 521-8356 • 1 800 567-8356, poste 506



Photo: Didier Bertrand

Titulaire d'un permis du Québec