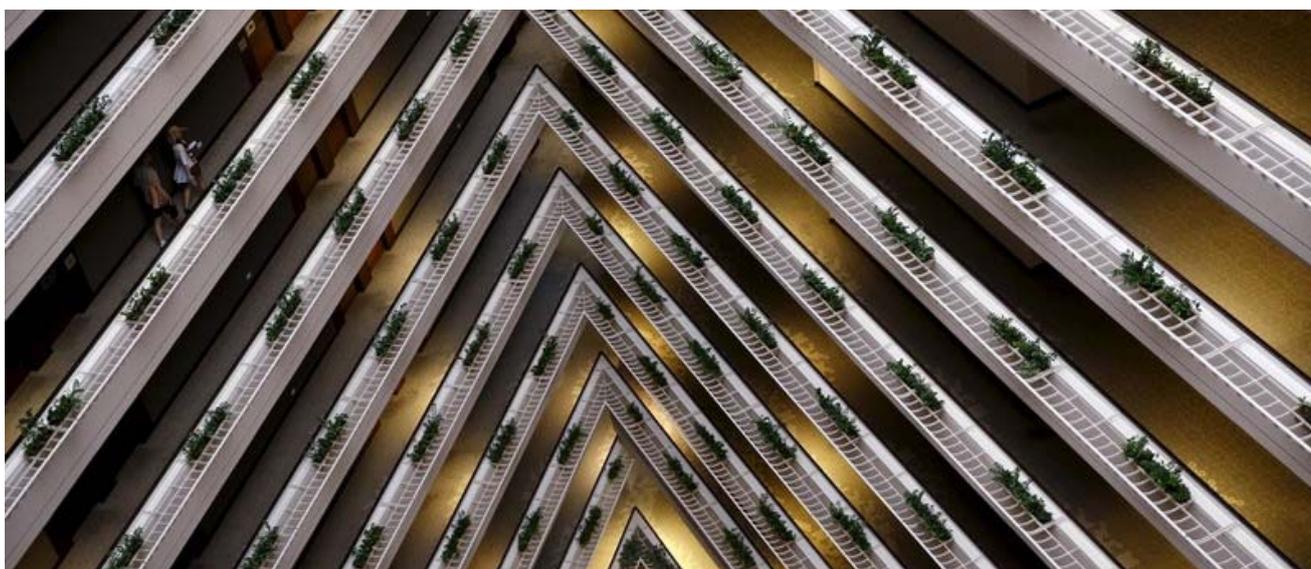


Nous utilisons des cookies dans le but d'améliorer votre navigation. En continuant à naviguer sur ce site, vous acceptez leur utilisation. [En savoir plus.](#)

J'accepte



Est-ce la fin des villes ?



Des transformations pourraient sonner la renaissance des villes, partout dans le monde.

Image : REUTERS/Edgar Su TPX IMAGES OF THE DAY - GF10000318506

En collaboration avec
Project Syndicate

22 fév. 2021

Carlo Ratti

Director, MIT - Department of Urban Studies and Planning

Richard Florida

Professor of Business and Creativity, Joseph L. Rotman School of Management, University of Toronto

PARIS – La rue de Rivoli, célèbre artère qui traverse le cœur de Paris, s'est construite par à-coups. Après des années de tergiversations sur l'aménagement de la ville, Napoléon Bonaparte en lance les travaux en 1802, mais ceux-ci sont interrompus lorsque l'empereur abdique, en 1814. La nouvelle voie demeure dans les limbes jusqu'à l'arrivée d'un autre homme fort, Napoléon III, qui achève le projet dans les années 1850. Au siècle suivant, des travaux supplémentaires aménagent cette rue emblématique pour les voitures. Mais au printemps dernier, la rue de Rivoli connaît la transformation la plus rapide de toute son

histoire.

Alors que le trafic parisien doit se soumettre au confinement imposé par le Covid-19, la maire, [Anne Hidalgo](#), décide le 30 avril de fermer aux voitures les trois kilomètres de la rue, afin de donner plus d'espace aux piétons et aux cyclistes. Des ouvriers repeignent le sol et transforment presque du jour au lendemain cette grande voie parisienne le long de laquelle se trouve notamment le musée du Louvre.

Mais la transformation ne s'arrête pas à la rue de Rivoli. Avec de la peinture et des poteaux de signalisation, presque 150 km de voies ont été temporairement réalloués aux vélos, dans Paris et la petite couronne, au cours des premiers mois de la pandémie – une révolution dans le réaménagement urbain. Il a plus tard été annoncé que ces changements avaient vocation à se pérenniser.

L'exemple parisien souligne l'ampleur avec laquelle la pandémie accélère le rythme de l'innovation urbaine, raccourcissant ce qui aurait pris des années à des délais de quelques mois, voire quelques semaines. Non seulement ces initiatives ont mis en lumière les vices majeurs des systèmes urbains d'avant la pandémie – par exemple les niveaux particulièrement élevés de pollution – mais elles ont permis aux édiles de court-circuiter de lourdes bureaucraties et de répondre plus efficacement aux besoins des habitants et du monde du travail.

Ces besoins évoluent rapidement. L'un des changements qui font le plus débat tient à la séparation du domicile et du lieu de travail. Aux premiers temps de l'urbanisation, les gens se rendaient à pied au travail. Plus tard, on commença d'utiliser les transports publics. Ce n'est qu'après la Seconde Guerre mondiale et le développement des zones suburbaines que les employés commencèrent de prendre leur voiture pour se déplacer de leur domicile jusqu'aux immenses usines ou aux tours de bureaux où ils travaillaient.

Durant la pandémie, le travail à distance est devenu la règle dans de nombreuses industries – et beaucoup d'entreprises réserveront dorénavant à ce type de fonctionnement une part importante. Cette réintégration du travail au domicile menace l'un des derniers vestiges de l'âge industriel : les quartiers d'affaires centraux où se pressent les employés, s'empilent les bureaux et s'accumulent les gratte-ciel.

Compte tenu du nombre d'employés qui ne regagneront pas leur box, les vieux immeubles de bureaux pourraient être transformés, après la pandémie, en logements abordables, dont les villes ont le plus grand besoin. Les quartiers d'affaires unidimensionnels pourraient devenir des quartiers d'habitation animés.

Les activités de loisir se sont elles aussi transformées. De plus en plus, on dîne, on

s’amuse, on pratique une activité physique en extérieur, ce qui occupe l’espace autrefois dévolu aux voitures. Ainsi, comme avec les pistes cyclables à Paris, la pandémie crée les prototypes des villes qui seront celles d’après l’automobile, centrées sur l’humain. À vrai dire, les changements réalisés à Paris s’inscrivent dans la perspective plus vaste de la « ville du quart d’heure », où les principales activités quotidiennes – notamment travailler, apprendre et faire ses courses – peuvent être menées non loin, à pied ou à bicyclette, du domicile.

Ainsi, loin de rendre les villes obsolètes, comme certains l’avaient [prédit](#), la pandémie a libéré un potentiel de renaissance encore plus vaste – ce que l’économiste Joseph Schumpeter avait nommé, selon la formule restée célèbre, la « destruction créatrice », à l’échelle urbaine. La crise ne laisse guère aux gouvernements d’autre choix que d’avancer à pas rapides, en procédant empiriquement, par approximations et corrections. Les innovations extraordinaires accomplies dans la piétonnisation, le logement abordable et la redéfinition dynamique du zonage soulignent la puissance des boucles de rétroaction positives.

L’approche schumpéterienne est néanmoins, par nature, expérimentale, et même les expériences les mieux conçues échouent parfois. En outre, les coûts de ces échecs ne sont pas supportés de manière égale : ce sont celles et ceux qui ont le moins d’influence qui souffrent le plus. La pandémie de Covid-19 a par exemple touché de façon disproportionnée les populations pauvres et vulnérables.

En cette ère nouvelle de l’innovation urbaine, les dirigeants doivent veiller à minimiser les risques courus par les groupes vulnérables et défavorisés – et à leur redistribuer les bénéfices. Cela signifie, d’abord et avant tout, les écouter. Le mouvement Black Lives Matter, aux États-Unis, offre un exemple éloquent d’un groupe défavorisé exigeant d’être écouté. Les dirigeants devraient partout prêter attention aux divisions raciales et de classes pour les prendre à bras-le-corps. Quelles que soient les stratégies qui seront à cet égard mises en œuvre, l’urbanisme y occupera une place centrale.

Pour soutenir ce processus – et contribuer à maintenir la souplesse et la vitesse de l’innovation urbaine après la pandémie –, les dirigeants devraient envisager la création de plateformes numériques participatives afin de permettre aux résidents de communiquer leurs besoins. Cela pourrait aller dans le sens de mesures destinées à l’amélioration de la qualité de la vie dans les villes – surtout dans les quartiers défavorisés – en posant notamment des limites aux tendances les plus gênantes comme la hausse de la pollution et l’embourgeoisement des quartiers au détriment des classes populaires. Seule une approche agile et inclusive pourra nous permettre de saisir cette opportunité, comme il n’en survient qu’une fois par siècle, de « mieux reconstruire » – à la vérité d’assumer notre

urgent devoir.

Aujourd'hui, une promenade rue de Rivoli ne révèle rien de la désolation ni de l'ennui dont nous craignons tant qu'ils s'emparent des rues des villes durant la pandémie. Bien au contraire, l'artère historique fourmille de Parisiens masqués, passant à toute allure à vélo, en scooters électriques, en bicyclettes partagées ou en rollers, à moins qu'ils ne s'arrêtent à une terrasse ou un comptoir le temps d'un café à emporter. Une rue que la pandémie avait pétrifiée reprend vie. Avec une urbanisation bienveillante, des expériences courageuses et un peu de chance, ces transformations pourraient sonner la renaissance des villes, partout dans le monde.

Traduit de l'anglais par François Boisivon

Licence et Republication

Le Forum économique mondial articles peut être publiés conformément à la licence publique internationale [Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/), conformément à nos [Conditions d'utilisations](#).

Rédigé par

[Carlo Ratti](#), Director, MIT - Department of Urban Studies and Planning

[Richard Florida](#), Professor of Business and Creativity, Joseph L. Rotman School of Management, University of Toronto

En collaboration avec [Project Syndicate](#).

Les opinions exprimées dans cet article sont celles de leur auteur et non celles du Forum économique mondial

Explorer le contexte



Cities and Urbanization



Explorer les derniers développements stratégiques, recherches et analyses



Abonnez-vous aux mises à jour

Une mise à jour hebdomadaire de ce qui est à l'Agenda mondial

Abonner

© 2021 Forum Économique Mondial Politique de confidentialité et conditions d'utilisation du service