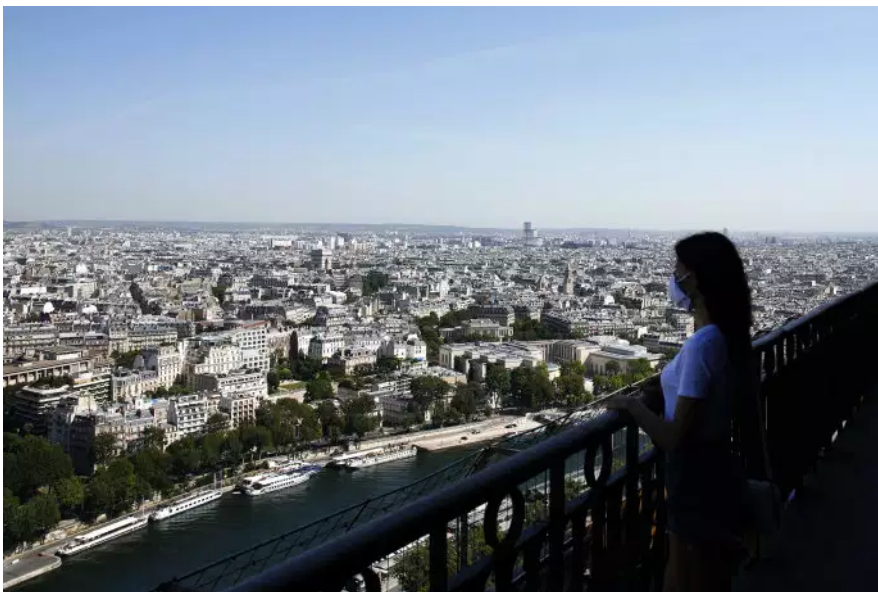


Les sept piliers de la sagesse urbaine dans le « monde d'après »

En première ligne pendant la crise sanitaire, les villes veulent devenir plus « résilientes ». A la veille du second tour des municipales, passage en revue de sept chantiers mis en lumière par la crise sanitaire.

Par Cécile Peltier • Publié le 26 juin 2020 à 12h45 - Mis à jour le 28 juin 2020 à 06h07

Article réservé aux abonnés



Vue sur Paris depuis la tour Eiffel le jour de sa réouverture, le 25 juin. THIBAUT CAMUS / AP

Foyer de propagation du nouveau coronavirus, en raison de sa « densité », la ville s'est aussi imposée, à travers ses infrastructures et ses réseaux de solidarité, comme un laboratoire d'expérimentation. Le respect des règles de distanciation physique l'a poussée à imaginer des solutions pour adapter son espace public au développement de la marche et du vélo ou à structurer des circuits courts pour soutenir ses commerçants ou ses maraîchers.

Lire aussi | [Comment les épidémies ont façonné l'urbanisme des métropoles occidentales](#)

Autant d'expériences sur lesquelles bon nombre de villes, présentées comme des moteurs de la transition écologique, entendent capitaliser dès le lendemain des élections municipales. « *Qu'il s'agisse du besoin de sobriété, d'authenticité, d'aller vers des circuits courts, d'être dans le respect de l'environnement, dans l'attention qu'on porte aux autres..., ces trois mois nous ont obligés à passer du discours à la pratique* », assure Nicolas Florian, maire Les Républicains (LR) de Bordeaux, candidat à sa réélection, qui a noué une alliance avec le candidat La République en marche (LRM), Thomas Cazenave, face à l'écologiste Pierre Hurmic.

« *Par ses compétences et sa connaissance du terrain, la ville a pallié les défaillances de l'Etat et fait la preuve de son utilité, quand le discours en vogue est plutôt à la valorisation de l'échelon intercommunal* », note de son côté Nicolas Kada, professeur de droit public à l'université Grenoble-Alpes.

Nature en ville, agriculture urbaine, développement des mobilités douces... Ces enjeux étaient déjà au cœur des politiques urbaines partout dans le monde ; ils s'insèrent désormais dans une réflexion plus globale sur la gestion de l'urbanité. Entre la traditionnelle promesse d'une meilleure « *qualité de vie* » et l'injonction, plus récente, à construire une « *ville durable* », émerge la notion de « *résilience* ». « *Déjà présente dans la réflexion de certaines grandes villes, comme Paris, elle infuse, à des degrés divers, tous les programmes* », observe le maire socialiste de Lieusaint (Seine-et-Marne) et président de l'agglomération du Grand Paris Sud, Michel Bisson.

Lire aussi | [Paris se dote d'une « stratégie de résilience »](#)

Comment les villes comptent-elles utiliser les enseignements de la crise pour se transformer ? Avec qui doivent-elles travailler pour y parvenir ? A quelques jours du second tour des élections

municipales, dimanche 28 juin, revue de sept dossiers-clés.

1. Renforcer la « résilience sociale »

Avant de parler de repenser l'espace urbain, l'urgence est sociale, dans les villes où les plus fragiles vont continuer de payer un lourd tribut à la crise. Les communes et les intercommunalités, qui accompagnent les besoins urgents des administrés en matière d'alimentation ou de logement, entendent poursuivre leurs efforts : réductions sur la cantine, bons d'achat, « plans été » renforcés... Au côté des activités sportives et culturelles habituelles, l'agglomération du Grand Paris Sud – qui regroupe 23 communes de l'Essonne et de la Seine-et-Marne – intègre un volet soutien scolaire assuré par des étudiants, indemnisés et équipés de tablettes. Un travail avec des entreprises locales a permis de distribuer 300 ordinateurs à des enfants qui n'en avaient pas.

« *Le principal risque, c'est la désespérance sociale* », confie Frédéric Chéreau, maire de Douai (Nord), arrivé en tête du premier tour sur une liste Union des gauches. La « cité de Gayant » – du nom du géant qui symbolise la ville – recèle d'importantes poches de pauvreté, où il sera nécessaire d'intensifier les actions de prévention et d'insertion, à travers notamment la création d'une entreprise municipale.

Mais la ville au sens large ne doit pas agir seule. Elle doit compter avec son territoire et les « *formidables solidarités que la crise a révélées. Notre résilience s'appuie sur notre capacité à les valoriser et à les conserver* », insiste Michel Bisson.

De la « couturière masquée » au patron de la grande distribution, l'agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours s'est lancée dans le cadre de la « Mission Résonance » dans l'écoute de 70 de ces acteurs du territoire pour tenter d'identifier les ressorts des réseaux qui se sont tissés au plus fort de la crise.

« *Ce qui nous a le plus surpris, c'est cette capacité à rentrer en coproduction avec des gens auxquels nous n'aurions pas pensé. La crise a cassé les silos et des solidarités se sont nouées dans tous les secteurs, et qui ont constitué la résilience locale* », observe Jérôme Baratier, directeur de l'agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours et professeur à l'école urbaine de Science Po. En témoigne la drôle d'histoire des « jardiniers masqués », qui, pour venir en aide aux « couturières masquées », privées de revenus, ont décidé d'investir le seul parc tourangeau accessible, faute de grilles, et d'y planter des tomates.

Ce type d'initiative, bien qu'un peu ubuesque, chamboule les repères et pose la question de la pérennité de cette agilité sociale, et de la manière d'accompagner ces projets, sans les brider. Au-delà du « vivre ensemble », l'enjeu est de « faire ensemble » : « *La mission du maire consiste moins aujourd'hui à réaliser en propre des actions, qu'à catalyser, organiser et réguler un nuage d'initiatives* », estime Jérôme Baratier.

Lire aussi | [Elections municipales : « Il faut revoir la "fiche de poste" des maires »](#)

Il s'agit aussi de mieux associer les habitants à la décision publique. A Bordeaux, par exemple, la Mairie a constitué une cellule de réflexion d'une quarantaine de personnes pour préparer le déconfinement. « *Cela doit être la norme. Aujourd'hui, on concerta beaucoup les gens sur un projet identifié, mais moins sur une politique publique, c'est ça qu'il faut amplifier* », affirme Nicolas Florian.

2. Cap sur les mobilités douces

Le développement du vélo et de la marche est sans doute l'un des effets les plus visibles de la crise sanitaire sur la ville. Afin de permettre le respect des règles de distanciation physique, les villes ont partout réduit la capacité des transports publics. Et, pour éviter un report massif sur la voiture, supprimé des places de parking et utilisé marquages au sol et mobilier urbain pour libérer de la place aux piétons et aux terrasses de café. « *Ces espaces retrouvent ainsi une dimension collective et sociale. C'est intéressant, car cela rend la densité plus supportable* », souligne Jérôme Baratier.

C'est l'occasion de redonner de l'importance à la marche. « *Dans certaines villes, [elle] concerne plus de 60 % des déplacements urbains* », mais reste la « *grand[e] oublié[e] des politiques publiques de mobilités, malgré quelques progrès* », estime le collectif Place aux piétons. La développer appelle une adaptation des trottoirs et des places, pour circuler mais aussi pour séjourner dans l'espace public. Et faire ralentir la voiture. Dans le cadre du déconfinement, beaucoup de villes ont opté pour un aménagement de rues piétonnes ou de zones 30 ou 20 (zones de rencontre), comme Strasbourg, où tout le centre a été limité à 30 km/h.

Lire aussi | [Coronavirus : Paris repense sa stratégie de résistance aux crises](#)

Les villes ont également tracé des centaines de kilomètres de pistes cyclables provisoires. Dans les centres des grandes villes, comme Nantes, Strasbourg, Bordeaux ou Grenoble, qui ont déjà largement investi les mobilités douces, ces infrastructures devraient jouer un rôle de catalyseur : « *A Bordeaux, les aménagements doivent s'inscrire dans la durée* », assure Nicolas Florian.

Dans les villes moyennes ou dans le périurbain, où le recours à la voiture est plus massif, elles pourraient être davantage un déclencheur. C'est le cas par exemple dans l'agglomération de Cergy (Val-d'Oise), qui a créé 25 km de pistes cyclables supplémentaires, dont 5 km entre les trois gares RER. Une évaluation est prévue en septembre, et si elle est positive elles devraient être pérennisées et étendues.

Derrière les effets d'affichage, cet urbanisme dit « *tactique* » a un intérêt majeur : « *Montrer que ces changements sont possibles* », déclare Stéphane Cordobes, chercheur à l'École urbaine de Lyon.

Metz Métropole a, avec une association d'usagers, aménagé sept pistes cyclables « *expérimentales* » afin de combler les éventuelles discontinuités. « *C'est un grand pas en avant. On espère que les gens s'en emparent* », confie Dominique Gros, qui rêve d'atteindre partout au minimum 10 % de déplacements à vélo, comme dans l'Allemagne voisine.

Lire aussi | [La « zone de rencontre » est-elle l'avenir du trottoir ?](#)

Y parvenir suppose des aménagements rassurants, un marquage adapté, des actions de sensibilisation, la création de parkings sécurisés, un système de location longue durée et une réduction de la vitesse des véhicules motorisés, voire de la voiture tout court, ce que tout le monde n'est pas prêt à faire, comme à Cannes, où le maire (LR), David Lisnard, réélu au premier tour, refuse « *d'opposer les modes de transports* ».

Surtout, ces mesures doivent s'inscrire, à l'échelon intercommunal, dans un plan de déplacements urbains qui ménage au maximum l'alternative à la voiture. Et plus largement dans des schémas d'aménagement des transports favorisant l'intermodalité, avec notamment des transports publics (bus, trams, trains, etc.) performants.

3. Le télétravail, levier de « la ville du quart d'heure »

Le confinement a révélé les potentialités du télétravail. A condition d'être bien encadrée, la formule peut permettre de gagner un temps précieux sur les trajets domicile-travail qui, avec l'urbanisation croissante, ne cessent de s'allonger. Alors que les entreprises envisagent de le développer, élus et urbanistes y voient une opportunité de repenser l'organisation de la cité. « *Aujourd'hui, d'un côté, on a des emplois et, de l'autre, des logements, et entre les deux, des autoroutes ou des transports surchargés. Ce n'est plus possible...* », dit en soupirant Jean-Paul Jeandon, maire de Cergy et vice-président de l'agglomération, qui rêve d'incitations fiscales pour les entreprises qui accepteraient de réserver à leurs employés des places dans des espaces de coworking.

Certains veulent en faire la revanche des villes moyennes. D'autres, comme Nicolas Florian, à Bordeaux, y voient l'occasion de bâtir la « *ville du quart d'heure* », chère à l'expert de la smart city Carlos Moreno, autour de quartiers multifonctionnels accessibles à pied et équipés de tiers lieux où l'on pourrait travailler.

Lire aussi | [« Cette crise sanitaire est l'occasion de penser la ville du quart d'heure »](#)

« *Le concept pose la question intéressante de la mixité des fonctions, mais j'ai peur qu'on en reste au slogan car, derrière, il y a toute une fabrique de la ville à renouveler* », remarque Jérôme Baratier. La mixité fonctionnelle se heurte à la logique du marché, qui privilégie la construction de logements, plus rentable. Pour parvenir à une ville plus hybride, les agglomérations doivent mieux maîtriser leur foncier, afin d'y contrôler les opérations qui vont s'y faire. « *C'est ce que Rennes fait depuis plus de trente ans, et cela lui donne vraiment des marges de manœuvre pour façonner la ville, quand Paris, en proposant de la réinventer autour de quinze lieux, est davantage dans la création de sites démonstrateurs.* »

Par ailleurs, la notion de quart d'heure est trop limitante. La ville doit pouvoir se projeter sur un territoire plus large, relève Marco Cremaschi, directeur du cycle urbanisme au sein de l'école urbaine de Science Po : à savoir, dans un rayon de quinze minutes pour le confort et les formes d'urbanisme transitoire ; de 15 km pour ce qui est de l'emploi et de la rénovation des logements, qui nécessite une gouvernance publique et privée ; et la ville des 150 km (« The 100 Mile City ») pour l'aménagement du temps de vie.

4. Transformer et rénover au lieu de détruire et rebâtir

Un des autres effets du confinement serait le renforcement du désir de verdure des citadins et leur ruée sur les maisons de campagne. Chercheurs et élus mettent en garde contre les risques d'une aggravation de l'étalement urbain qui pourrait en résulter. Et la nécessité de rester fidèle au modèle de la ville dense, moins polluante.

La construction d'une ville plus « résiliente » implique la fin du mythe du maire bâtisseur au profit d'une approche beaucoup plus frugale, fondée au maximum sur la transformation et la rénovation de l'existant, assurent-ils. « *Reconstruire la ville sur de l'ancien, c'est l'un des grands enjeux auxquels on est confronté en tant que maire* », rappelle l'édile de Douai, Frédéric Chéreau (PS), dont la ville comprend

suffisamment de friches urbaines et de logements vides, assure-t-il pour absorber quelques milliers d'habitants supplémentaires sans s'étaler.

Dans son « Top 10 des mesures prioritaires pour décarboner une commune/intercommunalité », le think tank The Shift Project propose de manière radicale de renforcer les dispositifs prévus dans la loi, afin « d'inscrire dans les documents de planification des critères très restrictifs de construction, limités à des zones desservies par les transports en commun et accessible à vélo ».

Et pourquoi les espaces publics chroniquement inoccupés (gymnases, écoles, lieux publics, etc.) ne seraient-ils pas utilisés par d'autres acteurs pour la réalisation d'activités temporaires ? Une solution qui permettrait de gagner en « intensité ».

Lire aussi | « Opposer ville et campagne ne nous fera pas avancer »

Un autre enjeu essentiel, selon les élus, c'est celui de l'évolutivité du bâti. Aujourd'hui, lorsqu'un bâtiment n'est plus adapté aux usages, il revient souvent moins cher de le détruire et de le reconstruire. Une pratique néfaste pour l'environnement. La « réversibilité » des bâtiments permet au contraire de les transformer facilement selon les besoins en logement ou en bureaux.

Des étudiants en urbanisme de Science Po, constitués en think tank – Déclic – à l'occasion du Covid-19, veulent progressivement imposer la réversibilité des bâtiments, y compris en cas de rénovation, ainsi que la création de zones urbaines de mutation. A la clé, une réduction des déchets du bâtiment et une plus grande flexibilité des logements.

La pandémie pose aussi la question du confort et de l'adaptation des habitations : « On est en droit de se demander si on pourra encore construire des appartements sans espace extérieur, par exemple ? », conclut Jérôme Baratier.

Lire aussi | Déconfinement : « On parle beaucoup d'espace public, mais l'espace privé, lui aussi, va devoir se réinventer »

5. Verdir

Le confinement, qui a privé les citadins d'accès aux espaces verts, a rappelé l'importance des parcs et jardins sur leur bien-être physique et mental. Et aiguisé leur soif de végétal : près de 8 personnes sur 10 (78 %) interrogées par l'Observatoire des villes vertes (avec l'Union nationale des entreprises du paysage, UNEP, et Hortis, juin 2020) déclarent faire du développement de ces espaces une priorité des futurs édiles, contre 6 sur 10 (61 %) il y a quatre ans (étude Ville en vert, ville en vie-IFOP pour l'UNEP, 2016).

Végétalisation des toitures ou des pieds d'immeubles, créations de parcs... plus que jamais, les candidats des grandes villes ont fait du verdissement de leurs programmes une priorité.

Au-delà de la qualité de vie de ses habitants, le végétal en ville est un puissant allié dans la lutte contre la pollution de l'air et les phénomènes d'îlots de chaleur urbains. « On a besoin de villes de l'arbre, qui préservent la santé de nos habitants, qui résistent mieux aux épidémies et au réchauffement climatique, en créant des îlots de fraîcheur et en incitant les habitants à se retrouver », assure Frédéric Chéreau.

Parmi les promesses : des plantations d'arbres par milliers. A l'instar de Paris et Bordeaux, Metz et sa métropole se sont engagés à planter 20 000 nouveaux arbres d'ici à 2030.

Lire aussi | « La biodiversité en ville n'est pas le problème mais une des solutions »

Sur le terrain, l'appel à une ville plus verte se heurte au besoin de nouveaux logements, aux contraintes du parc existant et à la pression des promoteurs. Selon Jérôme Baratier, il n'y a pas dix mille options : agrandir les parcs et jardins oblige à débitumer et donc, à réduire la place de la voiture en surface, mais aussi la surface bâtie, en construisant davantage dans les espaces de friches ou à recycler de la périphérie... L'expérience récente de la région capitale bruxelloise, qui a décidé de dédensifier son centre, ou celle de Londres, qui compte des artères commerçantes dans les quartiers excentrés, est à méditer.

6. Développer une agriculture urbaine durable

En faisant resurgir la crainte des ruptures d'approvisionnement et les initiatives locales pour aider les producteurs à écouler leurs produits, la crise sanitaire a braqué les projecteurs sur l'agriculture urbaine. « On a pu expérimenter à travers les paniers de légumes ou les drive fermiers une relation directe consommateur-producteur qu'il faut inscrire dans la durée », explique Nicolas Florian. « Alors que jusqu'au milieu du XX^e siècle, une majorité des denrées consommées dans une ville poussaient dans un rayon de quelques kilomètres, elles parcourent aujourd'hui des centaines de kilomètres entre la terre et l'assiette. Cette question de la souveraineté alimentaire est centrale », abonde le socialiste Frédéric Chéreau.

Lire aussi | Une ferme urbaine de 14 000 m², la plus grande d'Europe, ouvrira à Paris en 2020

Pour diminuer la dépendance alimentaire et la facture énergétique, de nombreuses villes réfléchissent à la manière de produire au moins une partie de leur alimentation sur le territoire. Partout, les projets d'agriculture urbaine fleurissent, comme à Douai, où la Mairie veut créer un jardin maraîcher en insertion.

Les villes, avec le soutien de l'intercommunalité, parfois du département ou de la région, prennent le contrôle de terres qu'elles louent ou mettent à disposition de maraîchers ou d'agriculteurs bio, dont la production vient fournir la cuisine des écoles ou des commerces locaux par des circuits courts.

L'enjeu est ensuite de les rendre accessibles au plus grand nombre : « *On pourrait imaginer une baisse de la TVA pour des produits issus de circuits courts* », suggère Jean-Paul Jeandon, maire PS de Cergy et vice-président de l'agglomération dont le territoire accueille plusieurs projets de ce type. A Bordeaux, le maire sortant envisage, s'il est réélu, la création d'un Fonds de dotation afin de prendre en charge une partie du surcoût de ces produits.

Lire aussi | L'agriculture urbaine peut-elle nourrir les villes ?

Mais Jérôme Baratier met en garde contre la tentation du mythe de l'autonomie alimentaire intégrale. « *Ces questions se discutent avec son hinterland* », prévient-t-il.

Les échanges qui s'amorcent dans le cadre des projets alimentaires territoriaux à l'échelle du bassin de vie, ouvrent des perspectives intéressantes en matière d'aménagement du territoire, dans une logique de complémentarité. Par exemple, on pourra convaincre une commune qui aurait été tentée de construire un lotissement, plus rentable, d'accueillir un projet maraîcher en échange d'un soutien financier à la structuration de la filière agricole locale et à une filière d'approvisionnement.

Lorsque le projet dépasse quelques hectares, le soutien du département ou de la région, qui dispose notamment de l'ingénierie nécessaire pour solliciter des fonds européens, peut s'avérer précieux.

7. Redynamiser les centres-villes

Le commerce de proximité est également revenu sur le devant de la scène à l'occasion du Covid-19. Les citoyens, assignés à résidence, ont redécouvert, pendant le confinement, les magasins de bouche et les marchés de leur quartier, alors que depuis des années, dans les villes moyennes, les panneaux « *bail à céder* » ou « *à louer* » se multiplient. Les villes, qui pour certaines se sont mobilisées pour les soutenir, voudraient bien pérenniser ce nouvel intérêt. C'est le cas de Douai qui, au début de juin, a mis en place une galerie virtuelle afin d'aider ses commerçants à vendre en ligne, et offert des bons d'achats aux habitants.

« *Avant, le commerce, c'étaient des vitrines en centre-ville et le maire n'avait rien à faire. Aujourd'hui, une politique publique s'impose* », relève Frédéric Chéreau, qui fait du projet de revitalisation, lancé en 2014, un axe fort de son bilan. En 2018, Douai a été sélectionnée, au côté de 221 autres communes, pour bénéficier du programme national « Cœur de ville ». A la clé : une aide à l'ingénierie et un accès privilégié aux aides et aux prêts consentis par Action logement ou la Banque des territoires.

Lire aussi | Revitalisation des centres-villes : le gouvernement sélectionne 222 villes moyennes

La ville rachète progressivement des murs en centre-ville. Ils sont réhabilités et loués ensuite à des commerçants ou des artisans, choisis pour leur projet ou leur type d'activité, dans une logique de long terme. « *On sait que certaines rues seront perdues. Dans les autres, il faut un commerce d'expertise, où l'on puisse découvrir un produit, mais aussi partager un moment de vie* », avance Frédéric Chéreau.

Au-delà des commerces, l'idée est de ramener des habitants et de la vie : avec des boutiques en rez-de-chaussée et des logements ou des bureaux à l'étage et des espaces publics réaménagés, aux antipodes de la zone d'activité monotype. « *C'est indispensable si on veut impulser une dynamique de centre-ville* », conclut Jean-Paul Jeandon, qui mène une politique d'acquisition du même type.

Pour mener à bien leurs missions, les communes, qui ont souvent eu le sentiment d'être réduites au simple rôle d'exécutantes, réclament davantage de dialogue et de marge de manœuvre. « *Il faut que les acteurs s'organisent en mode projet et qu'il y ait un travail beaucoup plus horizontal avec l'Etat* », explique France urbaine.

Cela implique un renforcement des services déconcentrés de l'Etat, estiment les élus. « *J'ai bien travaillé avec la préfète, avec le directeur de l'agence régionale de santé, mais derrière il y a une hyperlourdeur structurelle. Ce dont on a besoin, c'est d'un interlocuteur ayant la capacité de prendre une décision sans avoir à en référer à sa centrale* », témoigne Nicolas Florian.

Lire aussi | « Plus une ville est optimisée, moins elle est résiliente, car il n'existe pas de ressources cachées pour s'adapter et rebondir »

Les villes demandent en outre une plus grande autonomie et un vrai droit à l'expérimentation.

David Lisnard, maire (LR) de Cannes, va plus loin : « *L'Etat centralisateur qui, une nouvelle fois, a montré ses limites, doit se recentrer sur ses missions régaliennes et réaffirmer le principe de subsidiarité*

pour le reste, moyennant un contrôle a posteriori, mais pas a priori. C'est attentatoire aux libertés et contre-productif ! »

Pour y parvenir, « *il faudrait vaincre la méfiance historique de l'Etat envers les collectivités, et cela prend du temps* », analyse Nicolas Kada. Après la crise du Covid-19, l'Elysée veut travailler à une clarification des compétences entre l'Etat et les collectivités territoriales. A suivre donc.

Cécile Peltier