

## Défis des villes de l'après-COVID-19

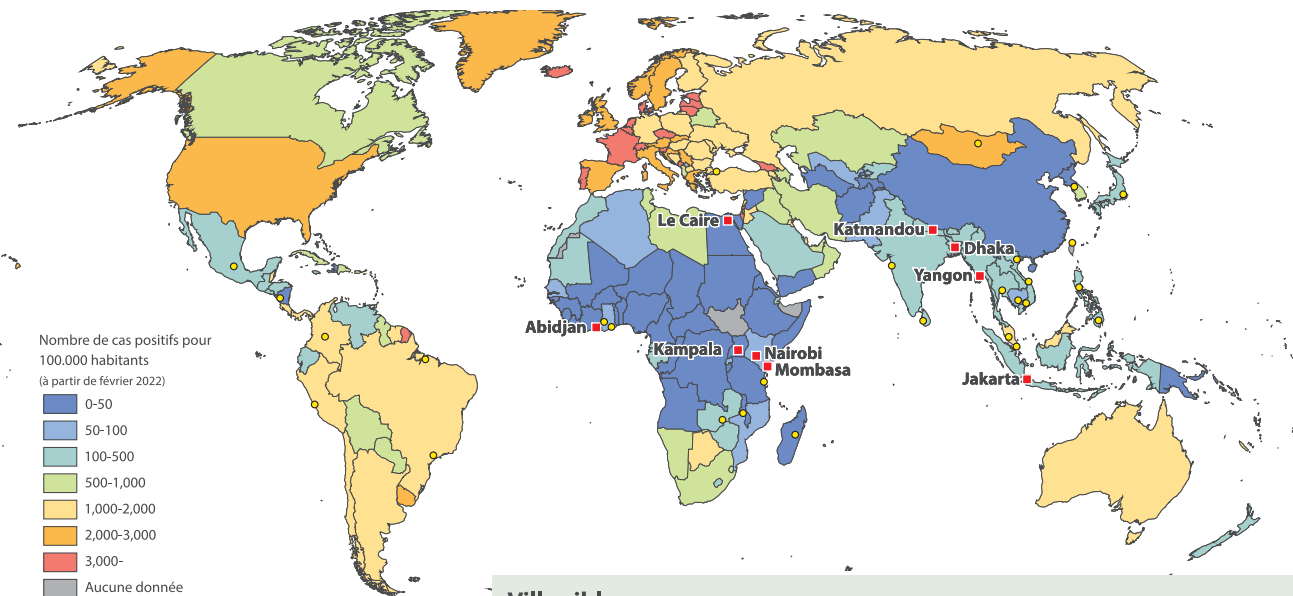
La pandémie de la COVID-19 a eu une incidence sans précédent sur les activités socio-économiques, non seulement par la propagation des contaminations mais également par la fermeture des frontières et la restriction des activités urbaines. Plus particulièrement, les villes présentant une forte concentration de population et d'activités économiques ont été durement touchées.

La pandémie a mis en évidence les vulnérabilités des villes des pays en développement. Il s'agit notamment du risque élevé de contamination dans les zones à forte densité sans infrastructures adéquates et des vulnérabilités socio-économiques des secteurs informels.

Parallèlement, celles-ci tentent de reprendre les activités urbaines avec de nouveaux modes de vie incluant les com-

merces en ligne. La réalisation des villes résilientes aux maladies infectieuses a constitué un défi majeur pour les villes des pays en développement.

Dans cette perspective, l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA) a mené une Étude préparatoire pour l'Amélioration du Milieu Urbain dans le contexte de la COVID-19 (CUREIP) de décembre 2020 à juillet 2022. Le CUREIP a proposé un modèle de villes résilientes dotées de quartiers améliorés comme modèle d'aménagement urbain prévisionnel relativement aux villes dans le contexte actuel de la pandémie et celui de l'après COVID-19. L'étude a également abordé les perspectives des projets de coopération possibles de la JICA pour sa réalisation. Cette brochure est un résumé de cette étude.



Nombre de cas positifs pour 100.000 habitants (à partir de février 2022)

- 0-50
- 50-100
- 100-500
- 500-1,000
- 1,000-2,000
- 2,000-3,000
- 3,000-
- Aucune donnée

■ Ville cible  
● Principales villes  
Source: OMS, ONU

### Ville cible

Une enquête approfondie a été menée dans neuf villes d'Asie et d'Afrique. Des informations générales sur la pandémie et les mesures de riposte ont été recueillies dans les 40 principales villes.

### Membres du comité d'appui

Dr. Sadatsugu Nishiura, professeur, Université de Meisei  
Dr. Norihisa Shima, professeur associé, Université de Toyo

### Secrétariat

Urban and Regional Development Group, Infrastructure Management Department, Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA)

### Équipe d'étude de la JICA

ALMEC Corporation  
Oriental Consultants Global Co., Ltd.  
Nippon Koei Co., Ltd.

Photo de couverture (prise par l'équipe d'étude de la JICA)

- |   |   |
|---|---|
| 1 | 3 |
| 2 |   |
| 4 |   |
1. Un quai de gare ferroviaire bondé comme avant la pandémie (Jakarta)
  2. Enfants se lavant les mains à l'école (Kampala)
  3. Des passagers attendant le bus et portant des masques (Nairobi)
  4. Enfants jouant dans la cour de l'école (Kampala)



Vers des villes plus résilientes à l'ère post COVID-19

~Construction d'un quartier bien établi~

Étude préparatoire pour l'Amélioration du Milieu Urbain dans le contexte de la COVID-19 (CUREIP)

Juillet 2022

Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA)



## Aperçu

La COVID-19 s'est répandue dans le monde entier à des rythmes et amplitudes différents d'un pays à l'autre. Cette section analyse le mode de propagation du virus dans les villes des pays en développement et les effets des mesures de riposte et des mouvements des populations sur celle-ci.

Les gouvernements ont mis en place une série de mesures pour freiner la propagation de la COVID-19, notamment des restrictions sur les déplacements interurbains, le confinement et des mesures de distanciation sociale. Parallèlement, de nouveaux services utilisant les technologies de l'information et de la communication (TIC) ont fait leur apparition.

Quels sont les changements intervenus dans les activités socio-économiques urbaines en dépit de la propagation et la convergence répétées de la COVID-19 et la restriction prolongée des activités urbaines? Le volume des déplacements et la mobilité ayant subi des changements, les villes sont confrontées à de nouveaux défis.

Partant de l'évolution des défis urbains, cette section soulève deux sujets de discussion : les initiatives urbaines à court terme (COVID-19), et le statut prévisionnel des villes dans l'ère post-COVID-19.

Quel modèle de ville résiliente à l'ère post-COVID-19? La formation de quartiers socio-économiquement autonomes pourrait être un concept envisageable, même dans les pays en développement. Cinq programmes d'action et de développement urbain pour la réalisation des quartiers autonomes.

Comment la COVID 19 s'est-elle propagée?

P.2

Quelles ont été les mesures de riposte adoptées?

P.3

Quels changements dans les questions urbaines?

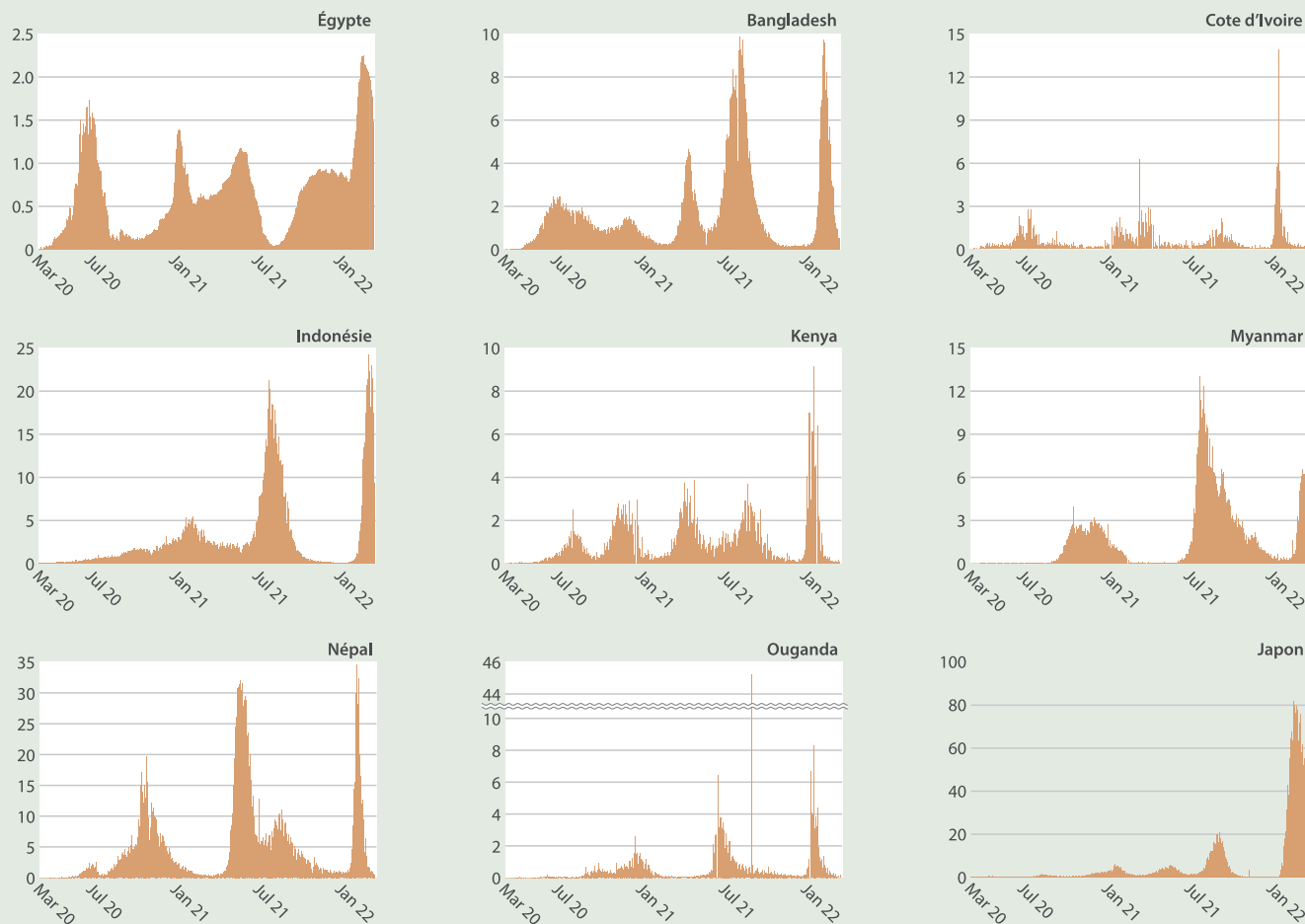
P.4

Quelles réflexions pour les villes de l'après COVID-19?

P.3-4

Vers des villes plus résilientes à l'ère post COVID-19

P.5-10



▲ Évolution du nombre de cas positifs quotidiens pour 100.000 habitants (Source : OMS)

## Comment la COVID-19 s'est-elle propagée?

Les rapports indiquent une propagation du virus occasionnée par des conditions "3E" (espaces fermés, endroits bondés et environnement de contact étroit) soulignant que le gargarisme et le lavage des mains sont des attitudes favorables à la prévention des contaminations. Cette section analyse la propagation réelle de l'infection dans les villes des pays en développement en relation avec la proximité et les déplacements aboutissant au 3E, de même que l'environnement sanitaire facilitant le gargarisme et le lavage des mains.

### Faible corrélation entre la densité de population et les contaminations

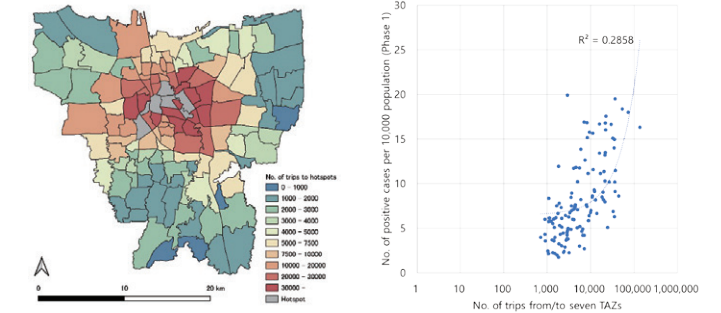
Des situations liées à la "densité" de population à l'échelle des bâtiments ont conduit à l'apparition de foyer de contamination dans de nombreuses villes. Cependant, la relation directe entre les cas de contamination et la densité de population à l'échelle de la ville ou du quartier à été jugée minime.

### Les déplacements des personnes pourraient être à l'origine des premiers cas de contamination

Une certaine relation a été notée entre les déplacements des personnes et les contaminations à la COVID-19, en particulier au cours de la phase initiale de la pandémie. La réduction du volume des déplacements pourrait être efficace pour contenir les maladies infectieuses.

#### ► Mode de déplacement et cas positifs/Jakarta

A Jakarta, la COVID-19 s'est propagée à partir du centre ville. Une corrélation a été établie entre le nombre de cas positifs par population et le nombre de déplacements vers/depuis le centre ville, surtout pendant la première phase de la pandémie.

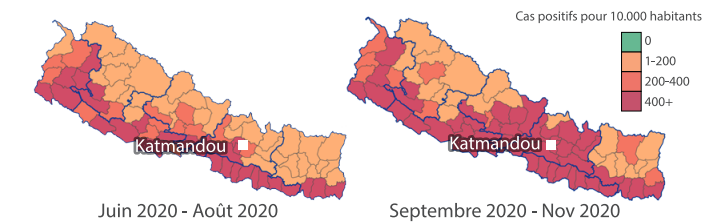


▲ Cas positifs pour 10.000 habitants à Jakarta (mars 2020 - juin 2020)

▲ Relation avec le nombre de déplacements dans la zone centrale de Jakarta Cas positifs pour 10.000 habitants¹

#### ► Travailleurs migrants et contamination/Népal

La première vague de contamination au Népal a éclaté dans le sud du pays, où des travailleurs migrants ont ramené le virus d'Inde. Après le confinement imposé à Katmandou, les habitants des zones rurales auraient transporté le virus depuis leur ville d'origine, provoquant une accentuation de la propagation de la maladie dans la ville.



▲ Cas positifs pour 10.000 habitants par district au Népal²

### Rôle du système de soins de santé primaires

Le manque d'accès aux équipements d'hygiène a été considéré comme un facteur de vulnérabilité à l'infection. Cependant, aucune relation n'a été établie entre l'environnement sanitaire et la contamination au virus, en partie dû au manque de données. D'autre part, le système de soins de santé primaires a contribué à contenir la maladie dans certaines villes des pays en développement.

#### ► Bénévoles de la santé publique/de village/Thaïlande

La Thaïlande dispose d'un système de soins de santé primaires bien développé au niveau communautaire bien avant la pandémie. Pendant la crise, les bénévoles de la santé publique et des villages ont contribué à contenir la maladie en sensibilisant la population, en assurant le suivi des personnes mises en quarantaine et en aidant les malades. Cet effort est hautement évalué par l'OMS.



▲ Activités des bénévoles de la santé publique/de village en Thaïlande³

1. Sur la base des cas positifs par Kelurahan (source : DKI Jakarta) et du résultat de l'enquête OD dans le cadre de la phase 2 du projet d'intégration des politiques de transport urbain de JABODETABEK en République d'Indonésie (JICA). Cette étude a sélectionné sept Kelurahan présentant un nombre élevé de cas d'infection par population en juin 2020 et a analysé les corrélations entre le nombre de déplacements vers/depuis les Kelurahan et les cas positifs pour 10.000 habitants.

2. Source : Ministère de la santé et de la population, Népal (<https://covid19.mohp.gov.np/>)

3. Source : OMS

## Quelles sont les mesures de riposte à la COVID-19 adoptées par les villes?

### Restrictions des déplacements et confinement

Comme mesure de riposte contre la COVID-19, de nombreux pays ont imposé des restrictions des déplacements inter et intra-urbains de diverses manières, incluant le confinement, la promotion du travail à domicile et l'injonction de rester chez soi selon l'heure et la zone. Ces mesures ont été continuellement allégées et renforcées, entraînant une stagnation des activités économiques urbaines.

#### Restrictions progressives des déplacements/Jakarta

- PSBB** Restriction des activités publiques et religieuses, passage au télétravail et aux cours en ligne
- PSBB Transisi** Reprise des activités publiques et administratives avec une capacité réduite
- PPKM** Instauration de mesures de restriction par zone en fonction de l'évolution de la situation sanitaire.
- PPKM Mikro** Application des restrictions uniquement dans la zone enregistrant un grand nombre de cas positifs

### Utilisation des TIC et des services en ligne

De nombreux pays ont développé des applications mobiles pour fournir des informations et faciliter le traçage des contacts. Les services en ligne tels que le commerce électronique et le paiement en ligne se sont également répandus permettant d'éviter les déplacements et les contacts physiques.

#### Service de livraison par moto-taxi/Kampala

L'autorité de la capitale de Kampala a mis au point un système permettant aux chauffeurs de moto-taxi de livrer de la nourriture et des produits de base, ce qui a permis d'atténuer la congestion des marchés et de garantir des opportunités d'emploi aux chauffeurs de moto-taxi.



▲ Un conducteur de moto livrant de la nourriture<sup>4</sup>

4. Source: Kampala International University

## Quel sera le visage des villes à l'ère post-COVID-19?

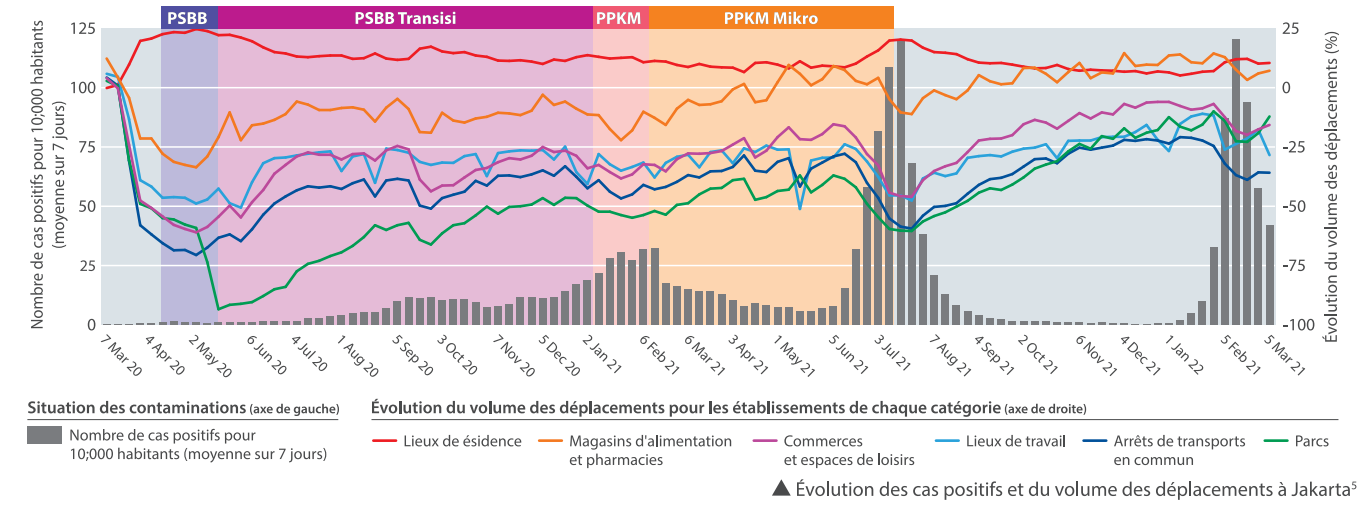
### Évolution des questions urbaines

La pandémie a exacerbé les problèmes existants dans les villes des pays en développement. Il s'agit notamment des effets négatifs de la structure urbaine unipolaire et de la vulnérabilité urbaine dans les quartiers informels. Si les embouteillages ont été atténués dans certaines villes, les services de transport public ont eu du mal à poursuivre leur activité, étant donné que les populations ont tendance à éviter l'utilisation des transports publics jugés propices aux contaminations.

### Changement dans les activités urbaines

La pandémie a induit le télétravail et la généralisation des services en ligne, instaurant ainsi un nouveau mode de vie normal.

La COVID-19 n'a pas encore été contenue à la date de juillet 2022, et les pays en développement devront répondre à ces changements liés aux questions et activités urbaines.



5. DKI Jakarta et Rapport sur la mobilité de la communauté de Google (données montrant l'évolution du nombre de visiteurs dans chaque catégorie d'établissement par rapport à la période pré-pandémique)

## Points clés relatifs à la situation des villes pendant et après la COVID-19

### Prioriser l'endiguement des contaminations

Adopter les mesures inévitables de restrictions des activités urbaines



### Prendre des mesures pour la relance des activités urbaines tout en prévenant l'infection

Apporter un soutien aux groupes vulnérables



Éviter la promiscuité



Améliorer l'environnement sanitaire



Assurer une mobilité sûre

Soutenir les groupes vulnérables

Partager l'information

Rendre les villes résilientes face aux maladies infectieuses  
Créer des villes prêtes à faire face à de futures pandémies et capables de se remettre rapidement de leurs répercussions



Intervention d'urgence

Pendant la COVID-19 (mesures de riposte à court terme)

Période post-COVID-19 (réponse à moyen et long terme)



# Période post-COVID-19 : Programme à moyen et long terme pour rendre les villes résilientes face aux maladies infectieuses

## Mettre l'accent sur la proximité

Certains pays développés ont abordé la question relative aux nouveaux concepts visant la réorganisation des villes en mettant l'accent sur la proximité. Par exemple, la ville de Paris a élaboré le concept de la ville du quart d'heure (15 minutes), où tous les services essentiels de vie, tels que le logement, le travail (les études) et les loisirs, sont à une distance d'un quart d'heure à pied ou à vélo.

Vu les restrictions imposées sur les déplacements dans les villes pendant la pandémie, ce concept a attiré l'attention comme modèle idéal des futures villes. Un quartier autonome sur le plan socio-économique permettrait de conserver les activités urbaines tout en minimisant les déplacements des personnes et contribuerait par ricochet à rendre les villes résilientes face aux maladies infectieuses.

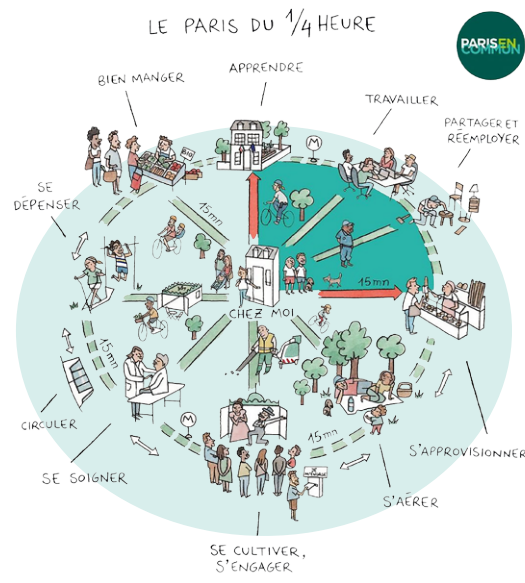
## Concept de Nouveau Quartier dans les pays en développement

Le CUREIP propose le concept de Nouveau Quartier, une approche de développement urbain axée sur la proximité dans les villes des pays en développement.

Contrairement aux villes des pays développés, celles des pays en développement, dont l'expansion est prévue se poursuivre, ne disposent pas d'infrastructures de base appropriées. Alors que plusieurs efforts ont été déployés pour développer le réseau des infrastructures essentielles incluant une amélioration des infrastructures de base au niveau des quartiers d'habitation, le concept de nouveau quartier vise à sécuriser les activités urbaines de base, telles que les achats et le travail, et à fournir les services essentiels dans chaque quartier. Dans les quartiers autonomes, les populations pourront facilement accéder à ces services et équipements à pied, à vélo ou en utilisant les transports publics.

## Vers une ville déconcentrée et connectée

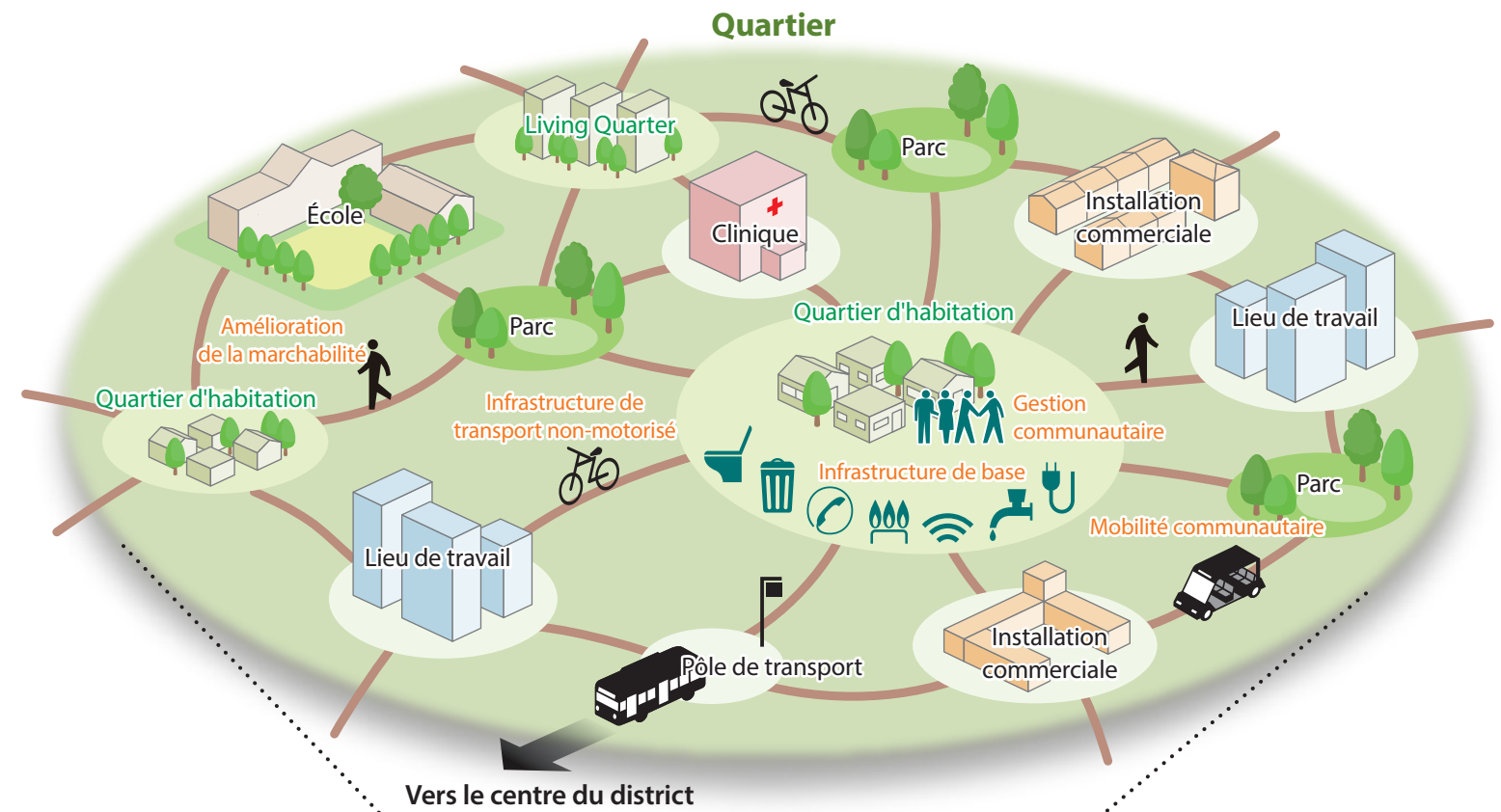
De nombreuses villes des pays en développement ont fait des efforts pour passer d'une structure urbaine unipolaire à une structure multipolaire. La création de quartiers autonomes pouvant être reliés aux infrastructures et aux réseaux de TIC contribuera à la réalisation de villes déconcentrées et connectées à moyen et long terme.



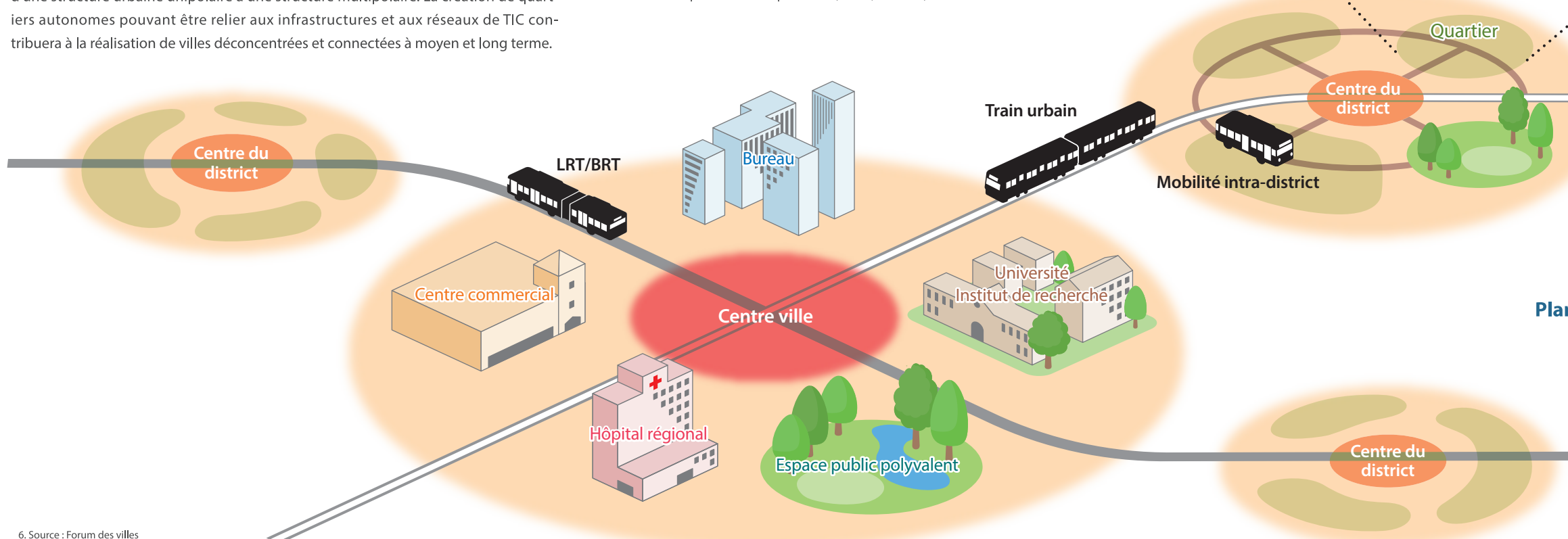
▲ Concept de ville du quart d'heure à Paris, France<sup>6</sup>



▲ Espace ouvert de proximité (Hanoi, Vietnam)<sup>7</sup>



Vers le centre du district



▲ Rue commerciale destinée à attirer les résidents (Le Caire, Égypte)<sup>8</sup>

## Planification et mise en œuvre au niveau du district

Le concept de nouveau quartier devrait être intégré dans la planification administrative. La prise en compte intégrale du cadre de vie au niveau du quartier nécessite une planification et une coordination intersectorielle à plus petite échelle. En outre, l'exploitation et la gestion (O&M) efficaces des installations et des services urbains nécessiteront l'implication des communautés locales.

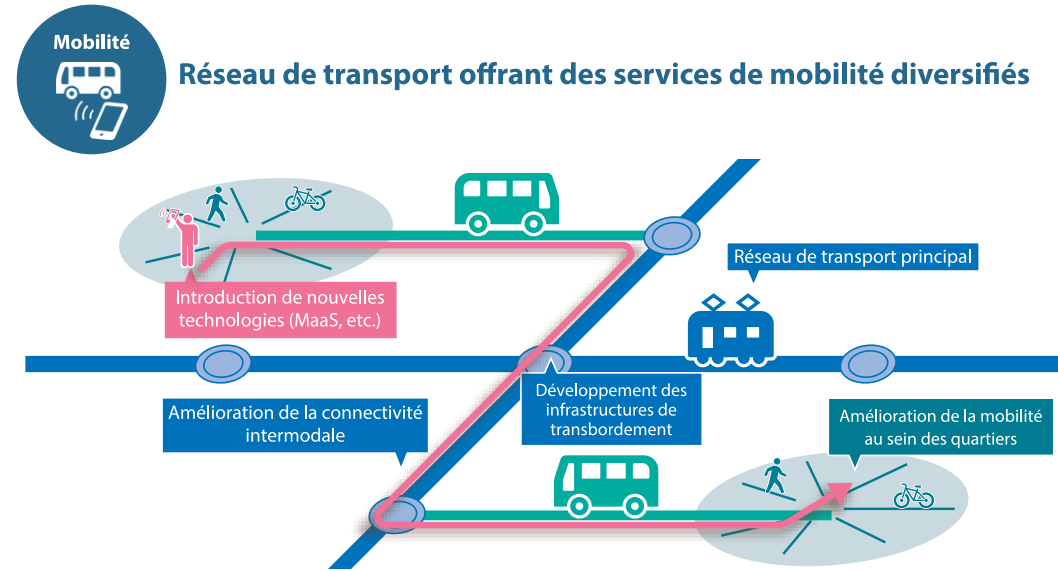
6. Source : Forum des villes

7, 8. Source : Photo prise par l'équipe d'étude de la JICA

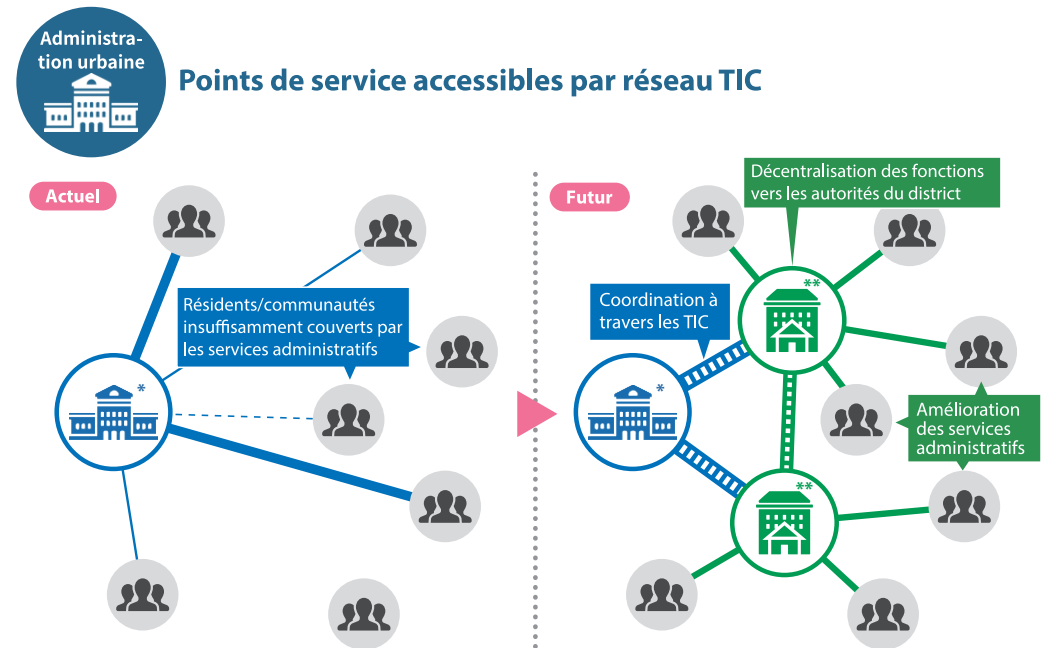


# Cinq programmes axés sur le concept de Nouveau Quartier

Le CUREIP a défini cinq programmes qui constituent la base du concept de nouveaux quartiers. Le programme d'aménagement urbain sera formulé en tenant compte de ces programmes dans le contexte de chaque ville.

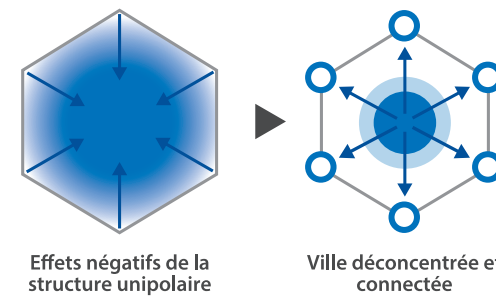


La demande de trafic a été dispersée pendant la pandémie, accentuant l'adoption de la marche et du vélo comme les moyens de déplacement les plus prisés. Le réseau de mobilité destiné aux piétons et aux cyclistes devrait être amélioré dans les quartiers, parallèlement au développement d'un réseau de transport principal. Des services de transport public diversifiés et une connectivité intermodale seraient également indispensables.



\*Autorités communales \*\*Autorités du District

La décentralisation des services administratifs grâce à un réseau renforcé permet de fournir des services urbains adaptés aux besoins locaux et d'accroître la réactivité en cas de pandémie ou de catastrophe. Cela nécessite le développement d'un réseau TIC reliant les services administratifs.



## Ville déconcentrée et connectée



La réalisation d'une ville déconcentrée et connectée passe par la décentralisation des fonctions urbaines incluant les fonctions administratives, commerciales et d'affaires et par la valorisation de chaque quartier. Cette ambition requiert la mise en oeuvre indispensable d'un réseau de transport hiérarchisé permettant d'améliorer les liaisons entre les quartiers. Le réseau de TIC devrait soutenir la diffusion de l'information.



## Villes inclusives offrant un accès à tous les services urbains

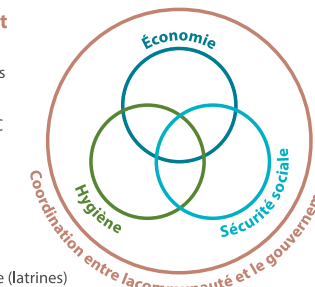


### Coordination entre les communautés et le gouvernement

- Soutenir la gestion du cadre de vie au niveau communautaire et les activités liées à son amélioration
- Améliorer la coordination basée sur les TIC

### Amélioration de l'environnement sanitaire urbain

- Raccordement au réseau de distribution d'eau, installation de robinets collectifs
- Amélioration des infrastructures d'hygiène (latrines)
- Aménagement d'équipements d'évacuation et de traitement des eaux usées



### Autonomisation financière

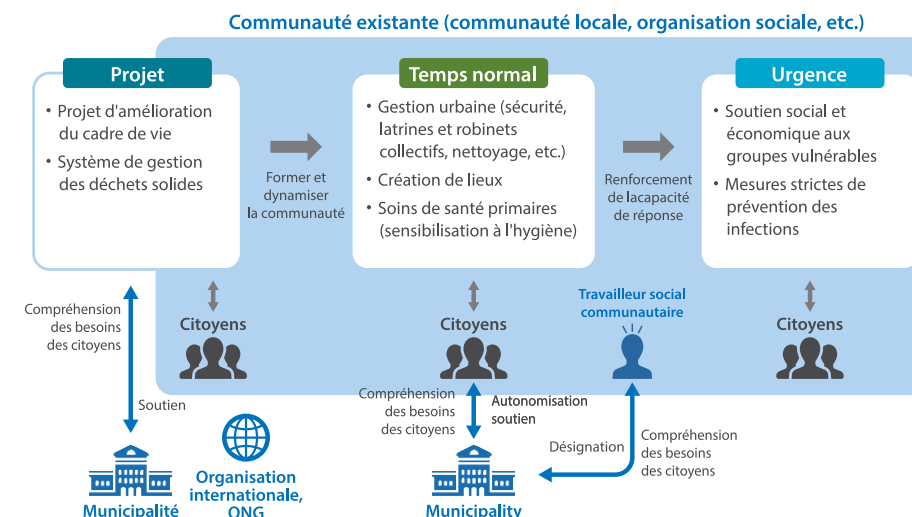
- Création d'emplois, soutien à l'esprit d'entreprise et à l'emploi
- Facilitation de l'accès au financement
- Promotion de l'industrie du tourisme

### Renforcement de la sécurité sociale

- Fournir et garantir des possibilités d'éducation
- Garantir le droit au logement
- Aménager des logements abordables

La prise en charge des groupes vulnérables en milieu urbain passe par une amélioration globale du cadre de vie, comprenant non seulement le développement des infrastructures de base, mais aussi l'autonomisation économique et le renforcement de la sécurité sociale. Le mécanisme de coordination entre le gouvernement et les communautés reste déterminant pour promouvoir efficacement ces activités.

## Communauté autonome et réactive



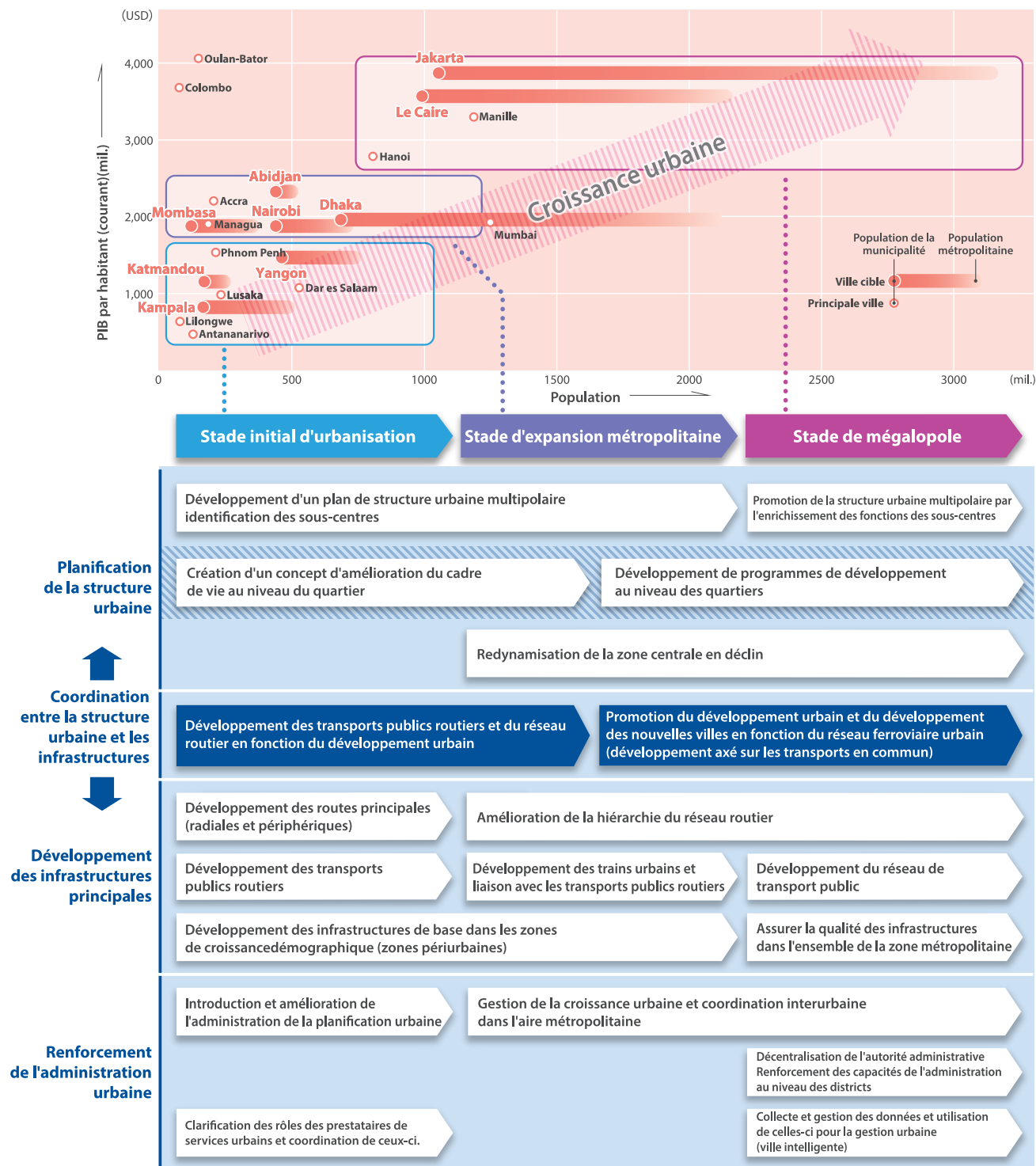
Les communautés qui disposaient d'un système quotidien de riposte avant l'apparition de la pandémie ont pu faire face à la COVID-19 de manière efficace. Le gouvernement devrait soutenir les activités quotidiennes des communautés leur permettant de répondre aux situations d'urgences de manière autonome, volontaire et flexible.



# Programme à moyen et long terme axé sur la réalisation de villes résilientes face aux maladies infectieuses

## Programme de développement des villes déconcentrées et connectées

Une structure urbaine déconcentrée et connectée offre des capacités de résilience face aux maladies infectieuses et aux incidences socio-économique des mesures de confinement. Cela nécessite des approches globales comprenant la planification de la structure urbaine, le développement des infrastructures de base et le renforcement de l'administration urbaine. Cette section présente les actions nécessaires par niveau d'urbanisation.

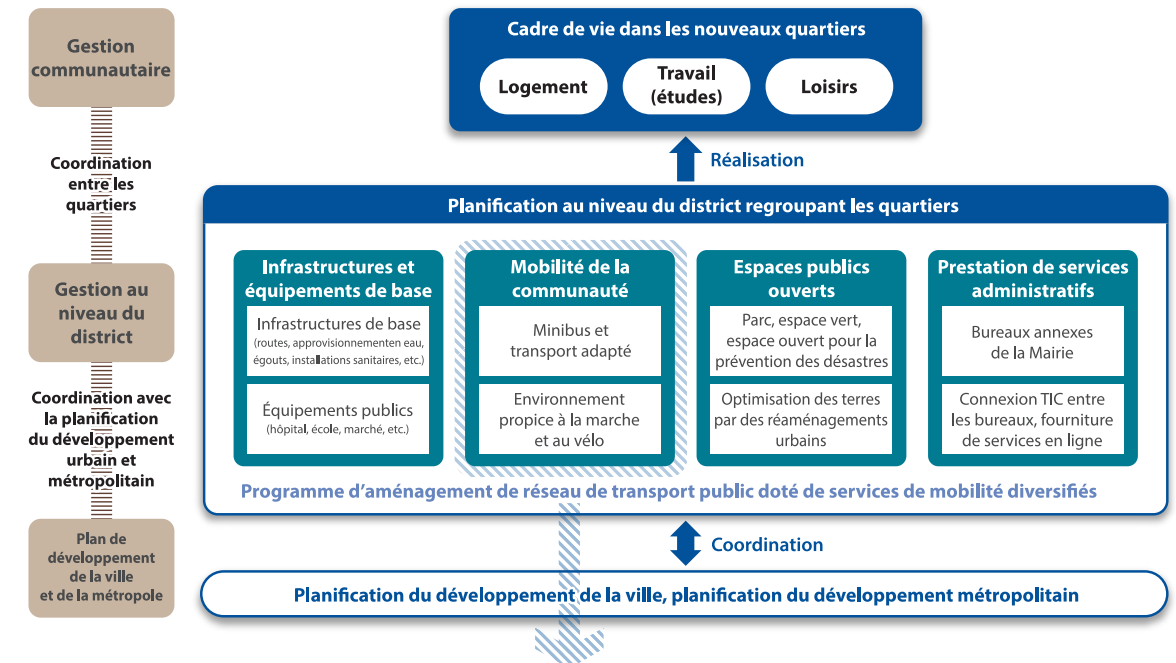


▲ Stade de croissance urbaine et projets dans chaque stade pour les villes déconcentrées et connectées<sup>9</sup>

9. Source : ONU et Banque mondiale

## Programme d'amélioration des nouveaux quartiers

La réalisation des nouveaux quartiers requiert une planification et un développement systématiques des infrastructures et équipements de base, de la mobilité communautaire, des espaces publics ouverts et la fourniture de services administratifs. L'implication et l'appropriation de la communauté doivent être encouragées pour la gestion du quartier tout en assurant la pertinence avec la planification du développement au niveau de la ville/métropole.



## Programme d'aménagement de réseau de transport public doté de services de mobilité diversifiés

Les services de transport doivent être développés et améliorés avec un accent mis sur les transports publics et les transports non motorisés (TNM). Cela comprend des services de rabattement et des pistes cyclables reliant les gares aux quartiers, ainsi qu'un environnement favorable aux transports non motorisés dans chaque quartier. La fonction intermodale autour des gares devrait également être améliorée.

