



HAL
open science

L'impact de la crise sanitaire et socio-économique actuelle sur l'organisation et l'attractivité des milieux urbains et métropolitains

Nicolas Morel–Doridat

► **To cite this version:**

Nicolas Morel–Doridat. L'impact de la crise sanitaire et socio-économique actuelle sur l'organisation et l'attractivité des milieux urbains et métropolitains. Sciences de l'Homme et Société. 2020. hal-03289685

HAL Id: hal-03289685

<https://hal.univ-lorraine.fr/hal-03289685>

Submitted on 18 Jul 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Université de Lorraine, site de Metz
UFR SHS
Département de Géographie
Année 2019-2020



Mémoire de recherche de Master 1 de géographie,
Aménagement et Urbanisme,
spécialité INTER (Intelligence territoriale)

L'impact de la crise sanitaire et socio-économique actuelle sur l'organisation et l'attractivité des milieux urbains et métropolitains

Mémoire présenté par : **Nicolas MOREL--DORIDAT**

Soutenance le mardi 30 juin 2020

Sous la direction de : **Mr Mathias BOQUET, maître de conférences**

Jury :

Mr Mathias BOQUET, maître de conférences
Mr Grégory HAMEZ, professeur des universités

Université de Lorraine, site de Metz
UFR SHS
Département de Géographie
Année 2019-2020

Mémoire de recherche de Master 1 de géographie,
Aménagement et Urbanisme,
spécialité INTER (Intelligence territoriale)

L'impact de la crise sanitaire et socio- économique actuelle sur l'organisation et l'attractivité des milieux urbains et métropolitains

Mémoire présenté par : **Nicolas MOREL--DORIDAT**

Soutenance le mardi 30 juin 2020

Sous la direction de : **Mr Mathias BOQUET, maître de conférences**

Jury :

Mr Mathias BOQUET, maître de conférences
Mr Grégory HAMEZ, professeur des universités

Remerciements

Au terme de la réalisation de ce mémoire, je tiens à exprimer ma profonde gratitude à notre enseignant et tuteur Mr Mathias Boquet, pour son suivi et pour son soutien tout au long de la période de réalisation du projet, notamment en ce qui concerne l'orientation du sujet.

Je tiens également à remercier l'ensemble de l'équipe pédagogique du Master INTER, pour l'enseignement et l'aide qui m'ont été apportés.

Enfin, j'adresse un grand merci à ma famille pour son soutien et son aide précieuse, en particulier à ma mère pour ses lectures attentives de mon travail.

Table des matières

Remerciements	5
Introduction	8
1. Les villes : le centre névralgique du territoire français	9
1.1. La métropole comme centre des fonctions de commandement	9
1.1.1 La métropole : le lieu de centralisation des emplois et des activités économiques.....	9
1.1.2. Les métropoles françaises	11
1.2. Les petites villes et villes moyennes : les grandes perdantes de la métropolisation ? ..	15
1.2.1. Le profil des villes petites et moyennes	15
1.2.2. Les dynamiques majeures de ces pôles urbains secondaires.....	15
1.3. Conclusion de la première partie.....	16
2. La crise du coronavirus : une crise du modèle urbain et métropolitain ?.....	18
2.1. Les métropoles sont-elles les grandes perdantes en ces temps de crise sanitaire ?..	18
2.1.1. La métropole : un espace à risque ?	18
2.1.2. La crise du coronavirus va-t-elle amplifier le phénomène d'exode urbain ?...	20
2.2. L'impact de la COVID-19 sur l'économie française	29
2.2.1. Vers une crise économique majeure ?.....	29
2.2.2. Le secteur commercial : l'un des premiers à être touché par la crise.....	29
2.2.3. La culture et le tourisme : les premières victimes de la crise ?	33
2.3. Conclusion de la deuxième partie	37
3. Quel avenir pour les villes et les territoires métropolitains pour l'après crise du coronavirus ?	38
3.1. L'urbanisme tactique modifiera-t-il l'aspect de nos villes ?	38
3.1.1. Définition d'urbanisme tactique.....	38
3.1.2. Le développement de l'urbanisme tactique durant la période de crise sanitaire..	39
3.2. Le télétravail et son impact sur la vie urbaine.....	44
3.2.1. Vers une généralisation du télétravail sur le long terme ?	45
3.2.2. La généralisation du télétravail serait-elle la cause d'une baisse d'attractivité des grands pôles urbains et métropolitains ?	45
3.2.3. Les impacts potentiels de la crise dans les zones rurales et dans les petites villes et villes moyennes	47

Conclusion.....	48
Bibliographie.....	49
Table des illustrations.....	52
Table des sigles	53
Résumé / Abstract	55

Introduction

L'apparition de la maladie COVID-19 à la fin de l'année 2019 en Chine a entraîné, en France et dans l'ensemble du monde, l'une des plus graves crises sanitaires et socio-économique que nous ayons connu depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale en 1945. En effet, le bilan humain y est extrêmement lourd, ce dernier atteignant 404 396 morts dans le monde à la date du 10 juin 2020. En France, à cette même date, le gouvernement d'Édouard Philippe annonçait le décès de 29 296 personnes (Chene, 2020). Pour éviter que le bilan ne soit plus important encore, les chefs d'État de bon nombre de pays à travers le monde ont pris des mesures exceptionnelles : mise en place d'un confinement, fermeture des bars, des restaurants, des magasins, des écoles et des universités, des musées et salles d'exposition, suppression d'événements sportifs et culturels, etc. Ainsi, un confinement de l'ensemble de la population française a été mis en place pour une durée de presque deux mois. Les déplacements ont été alors très limités entre le 17 mars et le 11 mai. Au sein des villes, notamment des grandes agglomérations, ce dernier a eu un impact spectaculaire. Les rues des centres urbains, d'ordinaire très animées, se sont soudainement vidées. En parallèle, l'économie semblait s'être totalement arrêtée, bon nombre d'entreprises et de commerces étant alors clos, et ce, pour une durée indéterminée. Dans certaines agglomérations, telles que Nice, les élus ont même optés pour la mise en place d'un couvre-feu entre 22 heures et 5 heures du matin, de façon à limiter les risques de contamination entre les individus. Encore aujourd'hui, après plusieurs semaines de déconfinement, nos territoires n'ont toujours pas repris un rythme « normal », les mesures restants encore contraignantes dans de nombreux domaines.

En ce qui concerne les domaines de l'urbanisme et de l'économie, la période de crise a soulevé de nombreuses questions. L'hyper concentration des fonctions de commandement au sein des grandes agglomérations a bien souvent été remise en cause, de nombreuses personnes estimant alors que la promiscuité en milieu urbain constitue l'un des facteurs déterminants dans l'expansion du virus sur l'ensemble du territoire national. Dans ce sens, les nouvelles normes sanitaires en vigueur nous inciteraient à délaisser les grands centres urbains, bien souvent densément peuplés, pour aller vivre dans des logements individuels nous permettant de respecter certaines distances physiques entre les individus. Nous pouvons alors nous demander quel sera l'avenir des zones urbaines, notamment des grandes métropoles. La crise sanitaire et socio-économique actuelle serait-elle une crise profonde du modèle urbain et métropolitain à la française ? Si oui, quelles en seront les conséquences en termes d'attractivité de ces territoires ? Serait-ce alors la fin de l'hégémonie des grandes villes et des métropoles ? Pour répondre à ces différents questionnements, nous traiterons du rôle des métropoles et des espaces urbains dans l'organisation du territoire français. Nous verrons ensuite en quoi la crise sanitaire actuelle engendre une crise profonde de notre modèle métropolitain. Le dernier point de notre analyse portera sur les modifications et les adaptations qui peuvent être apportées à la ville en cette période si particulière.

1. Les villes : le centre névralgique du territoire français

1.1. La métropole comme centre des fonctions de commandement

1.1.1 La métropole : le lieu de centralisation des emplois et des activités économiques

1.1.1.1. Un espace attractif et facilement accessible

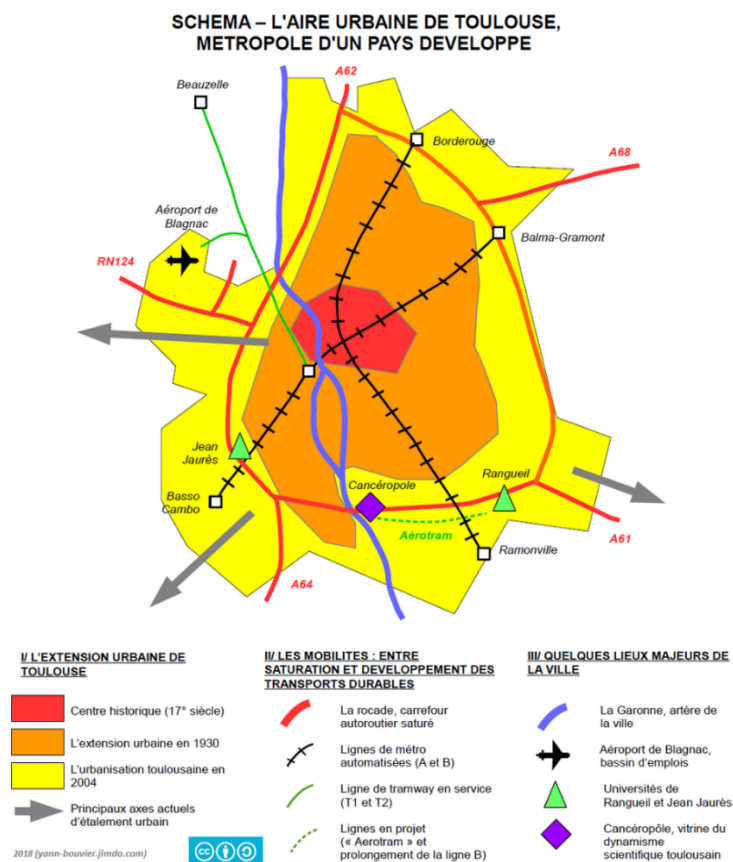
Selon le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET), les métropoles sont des « *intercommunalités aux compétences renforcées, dans les domaines du développement économique et du logement notamment* » (Le Breton, 2017). En France, les métropoles régissent totalement l'attractivité des territoires. En effet, elles concentrent une grande partie des emplois, notamment dans le secteur tertiaire, ce qui leur permet d'attirer des travailleurs sur un vaste espace pouvant s'étendre à des dizaines de kilomètres à la ronde. Les grandes agglomérations comptent également une offre importante de services, notamment en termes de commerces (magasins d'habillement, restaurants, cafés, bars, etc.), de nombreux bureaux, ainsi qu'une vaste offre culturelle et sportive (musées, salles d'exposition, etc.). De façon à attirer des travailleurs sur une vaste zone géographique, la métropole se doit d'être facilement accessible, et donc d'être bien reliée par des réseaux de transports et de communication. Ainsi, l'immense majorité des aires urbaines sont desservies par des grands axes routiers, notamment des autoroutes. Les métropoles sont aussi accessibles par le biais des réseaux ferroviaire et d'autobus, en particulier depuis les campagnes et les espaces périurbains qui dépendent grandement de ces centres économiques majeurs. Ces axes de transports permettent bien souvent de créer des liaisons entre les différentes agglomérations présentes sur le territoire. Dans le cas français, un grand nombre de pôles urbains sont directement reliés à Paris. C'est pourquoi il est possible de parler d'un « réseau en étoile », la capitale se situant alors au cœur du territoire, tandis que l'ensemble des réseaux de communication convergent vers ce point central. Les métropoles les plus attractives, et qui sont également les plus intégrées dans la mondialisation, sont desservies par des aéroports internationaux, ce qui leur permet d'être facilement accessibles depuis des pays étrangers.

1.1.1.2. La morphologie urbaine des métropoles

En termes démographiques, le CGET définit la métropole comme étant un établissement public de coopération intercommunal (EPCI), de plus de 400 000 habitants (Le Breton, 2017). Une agglomération comptant plus de 250 000 habitants et qui comprend, dans son périmètre, le chef-lieu régional, peut aussi accéder à ce statut. La métropole est donc un espace densément peuplé composé de plusieurs communes qui s'agrègent entre elles sous l'aspect d'une intercommunalité, de façon à former une entité urbaine plus importante et dynamique. Elle se compose de ce que l'on appelle la ville-centre, qui correspond au cœur ancien et historique de l'agglomération. Bien souvent, il s'agit d'un espace densément peuplé dans lequel on retrouve

un logement ancien mais rénové. Ce secteur concentre la majeure partie des emplois du secteur tertiaire au sein de l'agglomération (bureaux, commerces, espaces culturels et sportifs, etc.). Le loyer y est très élevé, notamment en région parisienne, ce dernier étant de 23,60 € le mètre carré en moyenne à Paris contre 15 € dans certains départements de la Grande Couronne, notamment en Seine-et-Marne. Dans la périphérie proche de la ville-centre, on retrouve bien souvent des quartiers ou des communes plutôt défavorisés. Les logements sont ici souvent anciens et dégradés, et le bâti y est dense. La desserte en transports en commun est, quant à elle, relativement faible, ce qui isole d'autant plus ces espaces. Toujours en s'éloignant de la ville-centre, nous arrivons dans des banlieues pavillonnaires souvent aisées. Le bâti y est ici beaucoup plus espacé, les familles qui s'y trouvent logeant bien souvent dans des maisons individuelles et neuves. Dans de nombreux cas, ces zones pavillonnaires sont le fruit d'un phénomène d'étalement urbain, c'est-à-dire l'expansion de nouvelles zones urbaines en périphérie des grandes villes, et ce au détriment des zones rurales. Ce phénomène, qui a surtout lieu depuis la seconde moitié du XX^e siècle, est la cause d'une forte extension géographique des agglomérations. Dans ces secteurs, l'urbanisation se développe principalement à proximité des axes de communication, notamment routiers et ferroviaires, ce qui permet aux populations qui y habitent de se rendre facilement vers la ville-centre.

Figure 1 : schéma présentant l'expansion de l'aire urbaine de Toulouse, une grande métropole française



Source : Y. Bouvier, Schéma de géographie

Le schéma ci-joint présente bien le phénomène métropolitain, ainsi que la question de l'étalement urbain. Ici, nous constatons que l'agglomération toulousaine s'est étendue depuis la ville-centre autour des principaux axes de communication. Ainsi, dans le courant des années 1930, lors de la première vague d'expansion urbaine, l'agglomération s'est développée autour des lignes ferroviaires, le train étant alors le premier moyen de transport. À partir des années 1970, une nouvelle vague d'urbanisation a suivie, en parallèle du développement de la voiture individuelle et de la création de nouveaux axes routiers et autoroutiers.

1.1.2. Les métropoles françaises

1.1.2.1. La macrocéphalie parisienne

En France, comme dans l'ensemble des pays occidentaux, le tissu urbain est centré sur les grandes métropoles (Paris, Lyon, Marseille, Lille, Strasbourg, etc.). Toutefois, il semblerait que le cas français constitue une exception en Europe, Paris concentrant, à elle seule, une très grande majorité des fonctions de commandement. Depuis plusieurs dizaines d'années, les économistes et les géographes n'hésitent pas à parler de « *macrocéphalie parisienne* », c'est-à-dire « *l'hypertrophie de la ville la plus peuplée sur le territoire* ». Dans ce cas-ci, « *le développement disproportionné de la ville la plus grande déséquilibre la hiérarchie urbaine sur le territoire* » (Doceul, 2016). C'est bel et bien ce phénomène qui se produit en France, le poids démographique de l'agglomération parisienne étant démesuré par rapport à celui des autres grandes agglomérations qui régissent le territoire national. Ainsi, l'aire urbaine francilienne concentre à elle seule 10,7 millions d'habitants, soit environ 6,3 % de la population totale du pays ainsi que 20 % de la population urbaine (Le Breton, 2017).

En plus de son important poids démographique, l'agglomération parisienne est le principal centre économique, politique et culturel français. Il s'agit ainsi du premier bassin d'emplois, notamment dans le secteur tertiaire, du pays. La région parisienne concentre à elle seule 31 % des richesses nationales (Haslé, 2019), de nombreuses sociétés de télécommunication, ainsi que des banques, y ayant leur siège social, notamment Orange, Bouygues Telecom, la Société Générale ou encore BNP Paribas. Dans ce secteur, la place économique de Paris est telle que l'agglomération attire des travailleurs venus des régions voisines, notamment de Normandie, du Centre-Val de Loire, des Hauts-de-France ainsi que du Grand Est.

En ce qui concerne le domaine de la recherche, la métropole parisienne concentre environ un quart des universités et des écoles d'ingénieurs de France, dont la Faculté des sciences et ingénierie de la Sorbonne ainsi que l'école de commerce HEC.

Paris est aussi très attractive dans le domaine de la Culture et du tourisme. L'Île-de-France concentre ainsi un grand nombre de monuments et de musées qui font partie des plus visités de France. Parmi ceux-ci, on retrouve notamment le musée du Louvre, la Tour Eiffel, le château de Versailles ou encore le Centre Pompidou. En tout, ce sont 33,7 millions de personnes qui ont passé au moins une nuitée en Île-de-France au cours de l'année 2017 (Genthial, 2018). Cet afflux de touristes est en grande partie dû au fait que la ville de Paris s'inscrit pleinement dans le système mondialisé, celle-ci étant desservie par deux grands aéroports internationaux

que sont : Paris-Charles-de-Gaulle, qui était, en 2018, le dixième aéroport mondial en termes du nombre de voyageurs, ainsi que celui de Paris-Orly (Ebelle, 2019).

Prenant en compte ce phénomène de macrocéphalie parisienne, les acteurs territoriaux ont décidé de renforcer le rôle des plus grandes villes et agglomérations présentes dans le pays, de façon à rééquilibrer l'organisation de ce dernier. C'est dans ce contexte qu'est apparue, dans les années 1960, la notion de métropoles d'équilibre.

1.1.2.2. Des métropoles d'équilibre aux métropoles régionales

1.1.2.2.1. Les métropoles d'équilibre

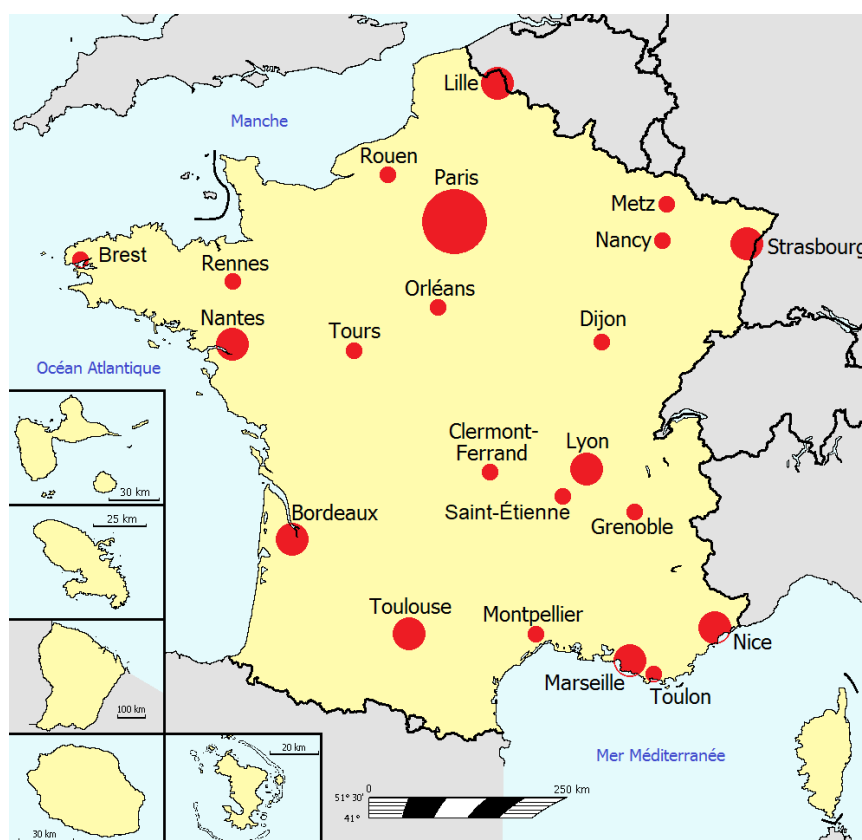
Depuis l'immédiate après Seconde Guerre mondiale, on assiste à une prise en compte certaine des inégalités territoriales présentes au sein du territoire national français. À la fin des années 1940, Paris concentrait déjà une immense majorité de l'activité économique et démographique du pays. C'est précisément dans ce contexte des Trente-Glorieuses, en 1947, que le géographe Jean-François Gravier écrit *Paris et le désert français*, un ouvrage qui met clairement en évidence la fracture économique qui s'est créée entre la capitale et les territoires « provinciaux ». Prenant en compte ce phénomène, la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR) prévoit, dès les années 1960, de développer douze villes et réseaux de villes régionales qui auraient pour objectif de dynamiser l'ensemble du territoire français. Les réseaux de villes qui sont alors concernés sont : Lille-Roubaix-Tourcoing, Nancy-Metz, Lyon-Grenoble-Saint-Étienne et Nantes-Saint-Nazaire. Les autres villes concernées sont : Strasbourg, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Rennes, Clermont-Ferrand, Dijon et Nice. De nombreux projets, dont le but était de dynamiser et de rendre attractives ces agglomérations, y ont ainsi vu le jour. Ces nouvelles grandes aires urbaines sont alors qualifiées de « métropoles d'équilibre », et constituent un nouvel échelon dans la structure territoriale française. Toutefois, les résultats obtenus sont quelque peu mitigés. En effet, depuis les années 1960, l'attractivité de la région parisienne n'a jamais cessé de croître. En parallèle, le déclin des petites villes et des villes moyennes continue de se poursuivre, les métropoles d'équilibre ayant le même effet à une échelle régionale que Paris à une échelle nationale. De ce fait, il est apparu nécessaire de revoir le rôle de ces grandes agglomérations au sein du territoire national, d'où l'apparition des métropoles régionales.

1.1.2.2.2. Les métropoles régionales

Les métropoles régionales, telles que nous les connaissons aujourd'hui, sont le résultat de plusieurs lois et réformes des collectivités territoriales. Il s'agit de la loi de réforme des collectivités territoriales de 2010 (loi RCT), de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles de 2014 (loi MAPTAM) ainsi que de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République de 2015 (la loi NOTRe). C'est dans ce contexte que sont apparues les vingt-deux métropoles que sont : Lille, Metz, Nancy, Strasbourg,

Dijon, Lyon, Clermont-Ferrand, Saint-Étienne, Grenoble, Marseille, Toulon, Nice, Montpellier, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Rennes, Brest, Orléans, Rouen, Tours et Paris. Dix-neuf d'entre elles sont des métropoles de droit commun. Les métropoles du Grand-Paris et d'Aix-Marseille-Provence sont, quant à elles, dites à « statut particulier ». C'est toutefois la métropole de Lyon qui constitue le cas le plus particulier, cette dernière combinant les compétences données à la métropole et au département. L'objectif premier de ces grandes aires urbaines est de concentrer la majeure partie des activités économiques, notamment dans le secteur tertiaire, des territoires dans lesquelles elles se situent, tout en limitant la macrocéphalie parisienne. Le poids démographique des métropoles est également tout sauf négligeable, ces dernières comptant bien souvent la majeure partie de la population du département dans lequel elles se situent. Dans le cas de Bordeaux notamment, la métropole compte plus de 773 543 habitants, soit environ 50 % de la population et 62 % des emplois du département de la Gironde (Le Breton, 2017).

Figure 2 : carte présentant la situation des 22 métropoles françaises



Source : libre cours

1.1.2.3. La loi de réforme des collectivités territoriales (loi RCT) de 2010

Comme nous l'avons évoqué précédemment, la loi de réforme des collectivités territoriales fixe la création des métropoles françaises. Dans ce cadre, cette dernière est présentée comme étant « un nouvel EPCI regroupant plusieurs communes qui forment un ensemble de plus de 450 000 habitants d'un seul tenant et sans enclave. Elle est constituée pour

conduire un projet d'aménagement et de développement économique, écologique, éducatif et culturel au sein de son territoire » (Le Breton, 2017). Dans ce cas-ci, la métropole permet de réunir toutes les communes membres de l'intercommunalité autour d'un objectif commun qui est de rendre le territoire plus attractif, en développant des projets dans des domaines divers. La métropole exerce ainsi de nombreuses fonctions dans le domaine de l'aménagement du territoire, car elle est en mesure de mettre en place de nombreux équipements culturels, sportifs ou encore paysagers au sein de son territoire.

Après la mise en place de la loi RCT du gouvernement Fillon en 2010, l'idée de donner une place plus importante aux métropoles régionales, en leur octroyant notamment de nouvelles compétences, s'est imposée. C'est dans ce contexte qu'ont été mises en place les lois MAPTAM et NOTRe, en 2014 et 2015.

1.1.2.4. La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi MAPTAM)

La loi MAPTAM, qui est adoptée en 2014, sous le gouvernement Valls, fixe la création de la métropole à statut particulier du Grand-Paris. Cette dernière, constituée de Paris ainsi que de l'ensemble des communes de la petite couronne, voit le jour deux ans plus tard, le 1^{er} janvier 2016. Il s'agit alors de la plus grande métropole française, cette dernière comptant plus de 7 millions d'habitants. En parallèle, la métropole de Lyon est créée. Cette dernière, d'une population totale de 1,3 millions d'habitants, remplace la Communauté urbaine de Lyon, et exerce des compétences particulières, notamment celles qui appartenaient jusqu'alors au département du Rhône. La troisième métropole à statut particulier qui voit le jour avec la loi MAPTAM est la Métropole d'Aix-Marseille-Provence. Cette dernière, comptant 1,8 millions d'habitants, soit environ 93 % de la population du département des Bouches-du-Rhône, est le fruit de la fusion de six intercommunalités préexistantes (Le Breton, 2017). Avec la loi MAPTAM, d'autres métropoles de moindre envergure voient le jour. Ces dernières sont : la Métropole du Grand-Nancy, Grenoble-Alpes Métropole, la Métropole européenne de Lille, Nantes Métropole, la Métropole Nice-Côte-d'Azur, Rennes Métropole, la Métropole Rouen-Normandie, l'Eurométropole de Strasbourg, ainsi que Toulouse Métropole.

Après 2014, les métropoles françaises ont encore été renforcées, notamment suite à la mise en place de la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRe) en 2015. Celle-ci permet notamment le transfert de certaines compétences, accordées jusqu'alors au département, à la métropole.

Ce poids économique, démographique et politique des métropoles explique en partie l'attention qui leur est portée par les politiques publiques et la sphère académique. Néanmoins, elles ne sont pas les seuls acteurs du développement territorial. En effet, la France compte aujourd'hui plusieurs centaines de villes dites moyennes et petites, qui n'aspirent qu'à développer davantage leur attractivité.

1.2. Les petites villes et villes moyennes : les grandes perdantes de la métropolisation ?

1.2.1. Le profil des villes petites et moyennes

Les villes petites et moyennes sont des zones urbaines de taille modeste, qui constituent un nouvel échelon territorial entre les métropoles et les zones rurales. En France, on considère une petite ville comme étant un espace urbanisé dont la population est comprise entre 3 000 et 20 000 habitants (Taulelle *et al.* 2010). Les villes moyennes comptent, quant à elles, de 20 000 à 100 000 habitants (Taulelle *et al.* 2010). La morphologie de ces agglomérations est sensiblement la même que celle des métropoles. On retrouve ici un centre-ville ancien, des quartiers plus ou moins populaires dans la périphérie proche de la ville-centre, ainsi que des banlieues aisées. Toutefois, bon nombre de ces villes connaissent, et ce depuis plusieurs décennies, une baisse d'attractivité certaine, au profit des métropoles. Bon nombre de ces agglomérations sont ainsi confrontées à de graves difficultés sociales et économiques, qui se traduisent par un phénomène de déclin démographique, de nombreuses populations, notamment des populations jeunes, partant habiter dans les centres urbains de plus grande importance. Ces villes sont également nettement moins accessibles que les grandes métropoles. Dans la plupart des cas, la desserte en transports se fait par le biais du réseau ferroviaire et routier, ces villes disposant bien souvent d'une gare dont le dynamisme est plus ou moins important. Ces agglomérations modestes se situent également à proximité de routes nationales, mais sont rarement desservies directement par des axes autoroutiers, ce qui les rend bien moins accessibles que les grandes métropoles.

1.2.2. Les dynamiques majeures de ces pôles urbains secondaires

1.2.2.1. Les villes moyennes du Nord et du Centre : des espaces aujourd'hui en crise

Au sein du territoire national, nous constatons que se sont essentiellement les villes moyennes du nord et du centre du pays qui sont aujourd'hui le plus concernées par un phénomène de déclin démographique et économique (Grimault, 2017). En effet, ces dernières ont subi de plein fouet les restructurations qui ont été opérées par l'État à partir des années 1970 et 1980, les fermetures d'usines ou de casernes militaires ayant entraîné le départ d'une grande partie de la population active de ces pôles urbains. Ici, le déclin démographique qui en a découlé s'est également accompagné d'une hausse importante du taux de chômage, ainsi que d'un vieillissement de la population, de nombreux jeunes préférant partir vers des centres urbains plus grands et plus attractifs. Ce phénomène est principalement visible dans les villes du nord de nord-est de la France, bon nombre de ces dernières étant, jusqu'alors, tournées vers l'activité minière et sidérurgique, en particulier en Lorraine et dans le Nord-Pas-de-Calais. Dans ce contexte, bon nombre de commerces de proximité, notamment en centre-ville, ont été amenés à fermer leurs portes. Ce processus s'est notamment produit au sein de la ville mosellane de Forbach, la population municipale de cette dernière étant passée de 27 187 habitants en 1982 à

21 639 en 2016 (source : *Insee*). Prenant en compte ce phénomène, l'État et les acteurs publics territoriaux tentent aujourd'hui de trouver des solutions pour revitaliser ces centres urbains en difficulté. C'est dans ce contexte qu'est apparu le Plan Action Cœur de villes.

1.2.2.2. Les villes moyennes du Sud et l'Ouest : des espaces attractifs ?

Toutefois, il semblerait que la crise que connaissent aujourd'hui les villes moyennes françaises soit à relativiser. En effet, le phénomène de déclin démographique et de baisse d'attractivité semble épargner les villes moyennes situées aux abords des côtes méditerranéennes et atlantiques. Au contraire, ces dernières sont même de plus en plus attractives, leur population continuant d'augmenter (Grimault, 2017). Ce processus s'explique notamment par le phénomène d'héliotropisme, bon nombre de personnes partant s'installer dans les régions les plus ensoleillées ou situées à proximité de la mer. Ainsi, la ville de Bayonne, dans le département des Pyrénées Atlantiques, connaît aujourd'hui un regain d'attractivité, la population municipale étant passée de 40 078 habitants en 1999 à 51 228 en 2017 (source : *Insee*). Cela témoigne de l'attractivité certaine de ces espaces qui bénéficient notamment d'un développement touristique conséquent.

1.2.2.3. Le Plan Action Cœur de ville : un programme de revalorisation des centres urbains en difficulté

De façon à revaloriser les centres des villes petites et moyennes, les plus fortement touchées par le phénomène de déclin démographique et économique, le gouvernement a mis en place, au début de l'année 2018, le Plan Action Cœur de ville. Ce dernier a pour objectif de « *favoriser le maintien ou le développement des fonctions commerciales et résidentielles dans les centres des villes moyennes, afin d'améliorer à la fois leur attractivité et le cadre de vie de leurs habitants* » (Delpirou, 2019). Le Plan Action Cœur de ville permet donc de lutter contre la vacance des commerces dans ces centres urbains, tout en y favorisant la rénovation du bâti ancien et dégradé. En tout, 222 communes françaises sont concernées par ce programme.

1.3. Conclusion de la première partie

L'organisation du territoire français est basée sur les espaces urbains, ces derniers concentrant la majeure partie des populations et des fonctions de commandement. Les métropoles et leurs périphéries sont ainsi les espaces les plus attractifs au sein du territoire et concentrent un grand nombre d'emplois, notamment dans le secteur tertiaire et des services. Les villes petites et moyennes sont, quant à elles, bien souvent confrontées à certaines difficultés, les restructurations territoriales qui y ont eu lieu depuis les années 1970 ayant favorisées leur déclin. Cela s'est bien souvent traduit par la suppression de certains emplois, ainsi que par une forte baisse de la population, de nombreux travailleurs partant trouver de l'emploi dans les zones métropolitaines. Toutefois, la crise du coronavirus entraîne aujourd'hui de grandes modifications dans nos façons de percevoir l'espace, notamment au sein du milieu

urbain. En effet, les grandes agglomérations connaissent actuellement une baisse importante d'attractivité, la propagation du virus y étant sans doute plus rapide et importante, qu'au sein des zones rurales et périphériques. Ainsi, quels sont les impacts de la crise de la COVID-19 sur le monde urbain et métropolitain ? Ces modifications seront-elles temporaires ou durables ? Nous allons ici tenter de répondre à ces questionnements.

2. La crise du coronavirus : une crise du modèle urbain et métropolitain ?

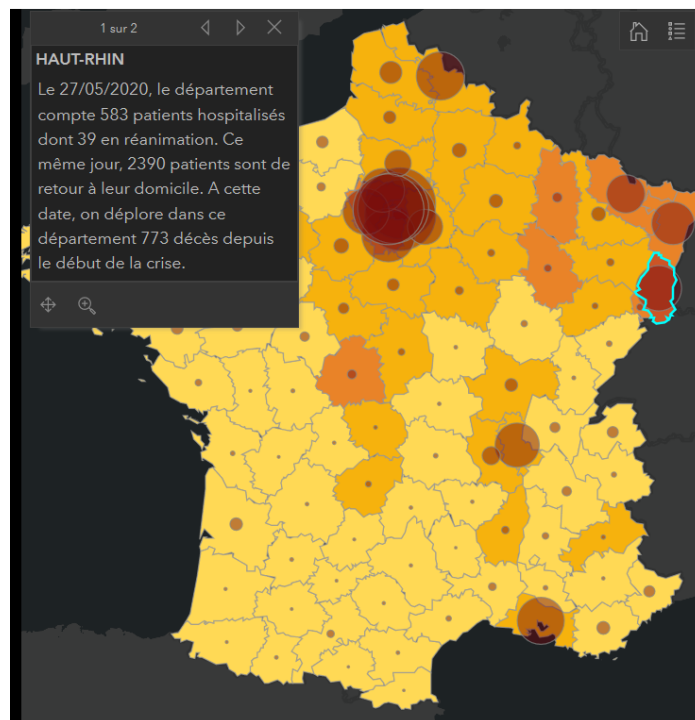
2.1. Les métropoles sont-elles les grandes perdantes en ces temps de crise sanitaire ?

2.1.1. La métropole : un espace à risque ?

2.1.1.1. Les zones urbaines sont-elles plus fortement touchées que les zones rurales et périphériques ?

Pour cette partie, nous nous baserons sur les recherches menées par *Metropolitique*, et dont les résultats sont présentés dans l'article *Covid-19 : les campagnes moins touchées que les villes ?* ainsi que sur la carte interactive réalisée par Gaëtan Laveau pour ESRI France.

Figure 3 : carte interactive de la France présentant la répartition des cas de COVID-19 pour l'ensemble des départements à la date du 27 mai 2020 (ici, données pour le département du Haut-Rhin)



Source : G. Laveau, ESRI France

En France, de nombreux scientifiques se sont intéressés à la question de la propagation du virus à l'échelle nationale. À partir de ces études, nombreux sont ceux qui en ont déduits

que le nombre de malades, notamment des cas graves, était nettement moindre dans les zones rurales (espaces dans lesquels les densités de population sont faibles et comprises entre 10 et 40 hab/km²) qu'au sein des principales zones sous influence urbaine (espaces comportant des mégapoles ainsi que des périphéries dont la densité de population est importante et comprise entre 113 et 3 000 hab/km²) (Payet, 2020). Mais quels sont les facteurs déterminants pour comprendre ce phénomène ? La densité est-elle le seul élément à prendre en compte ?

Pour comprendre l'expansion géographique de la pandémie en France, il faut tout d'abord savoir que les deux premiers foyers épidémiques sont les départements de l'Oise et du Haut-Rhin. Par la suite, le virus s'est propagé dans l'ensemble des départements de l'Est et du Nord. Le département de l'Oise se situant à proximité de la région parisienne, nous sommes en droit de penser qu'une partie de la population de ce dernier s'est rendue, peu avant la période de confinement qui a débutée à partir du 17 mars, au sein de la capitale. Paris étant également très ouverte sur le monde et le système mondialisé, il semble tout à fait concevable que des personnes étrangères aient pu y apporter le virus. La région parisienne étant densément peuplée, la maladie s'y est donc rapidement répandue, en particulier au cours des rassemblements et des événements, ainsi que dans les salles de spectacle, les musées, magasins, universités, etc. Avant la mise en place du confinement, de nombreux franciliens sont également partis s'installer dans des maisons de famille ou de campagne, notamment en Bretagne et en Normandie. Même si ces régions ont été peu touchées par la vague épidémique, l'arrivée de populations parisiennes dans ces secteurs est sans doute l'une des causes qui y explique l'apparition de cas de COVID-19.

Toujours autour de Paris, certains départements du Grand Est, tels que la Meuse, la Haute-Marne ou l'Aube, ont eux aussi vu leur nombre de cas augmenter de manière exponentielle. Ici, nous pouvons imaginer, qu'au sein de ces départements ruraux, ce sont principalement les déplacements professionnels qui ont conduit à une telle augmentation du nombre de cas. En effet, bon nombre de travailleurs qui habitent dans ces secteurs périphériques exercent leur activité professionnelle au sein des grandes agglomérations voisines, notamment Paris, Reims, Strasbourg, et dans une moindre mesure, Châlons-en-Champagne, Metz et Nancy. Ces villes étant bien souvent les principaux foyers épidémiques au sein du territoire, cette hypothèse semble tout à fait probable, ces travailleurs pouvant alors amener la maladie dans leurs départements respectifs. En parallèle, les départements du sillon rhodanien ressortent bien clairement comme étant des espaces fortement touchés par le virus. Une fois de plus, cela s'explique par le fait que les densités de population sont très importantes au sein des grandes agglomérations, dont les plus importantes ici sont Lyon et Marseille. Au sein de cet espace, nous constatons que certains départements ruraux, tels que la Loire et l'Ardèche comptent également un nombre important de cas de COVID-19. Dans ces derniers, de nombreux travailleurs exercent leur activité professionnelle dans des territoires urbains, notamment au sein de la Métropole lyonnaise. Ailleurs sur le territoire national, notamment dans les départements ruraux de l'ouest et du Massif Central, le nombre de cas de COVID-19 est nettement moindre. Dans ce cas-ci, la distance géographique vis-à-vis des principaux pôles urbains concernés par le virus, ainsi que les faibles densités de population, sont les principaux facteurs à prendre en compte.

2.1.1.2. Des résultats à relativiser

Toutefois, les résultats que nous venons de présenter sont à relativiser. En effet, ces derniers concernent uniquement les cas de COVID-19 qui ont été recensés sur le territoire et qui ont ainsi été traités. Ces derniers se sont donc manifestés au sein des milieux médicaux, hospitaliers ainsi que dans les établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD). En réalité, une grande partie des personnes atteintes par le virus n'ont pas été détectées, celles-ci ne présentant que peu, voire pas, de symptômes. Certains malades n'ayant pas quitté leur domicile durant la période au cours de laquelle ils ont développé des symptômes, ils n'ont pas pu être comptabilisés dans les chiffres donnés ci-avant. Le nombre de cas serait donc bien plus important sur l'ensemble du territoire, notamment dans les zones rurales, les moyens de détection y étant très limités. Il ne faut également pas oublier qu'il existe une disparité certaine dans la répartition géographique des établissements de santé en France. En effet, certains départements ruraux comptant très peu d'hôpitaux, le nombre de lits d'hospitalisation y est donc très limité. De ce fait, ces établissements n'ont pas été en mesure d'accueillir l'afflux du nombre de malades et de nombreux patients ont donc été déplacés vers d'autres départements plus urbanisés dans lesquels l'offre hospitalière est plus importante.

Ainsi, il semble bel et bien que ce sont essentiellement les territoires très urbanisés qui ont été le plus fortement touchés par la crise du coronavirus. Dans cette optique, le départ d'une partie de la population urbaine et métropolitaine vers les zones rurales et périphériques semble être un phénomène plausible.

2.1.2. La crise du coronavirus va-t-elle amplifier le phénomène d'exode urbain ?

Depuis les années 1970, nous assistons à l'émergence d'une nouvelle dynamique urbaine. Celle-ci, que certains n'hésitent pas à qualifier « d'exode urbain », consiste dans le fait de quitter les grandes agglomérations dans le but de s'installer en périphérie, en particulier dans les campagnes proches des grandes villes. Selon l'urbaniste et démographe Pierre Merlin, l'exode urbain serait « *la somme de deux mouvements : la périurbanisation – le développement des franges urbaines – et la rurbanisation – le départ vers les zones rurales* » (Merlin Pierre, 2009). Dans ce cas-ci, nous assisterions à une baisse d'attractivité des centres urbains au profit des zones périurbaines et rurales. Nous constatons également que l'exode urbain s'est, dans un premier temps, développé durant une période au cours de laquelle les ménages ont commencé à disposer d'une voiture individuelle. De ce fait, il leur était nettement plus simple de s'installer dans des espaces éloignés de leur lieu de travail. Au cours de la crise liée à l'émergence du nouveau coronavirus, nous constatons que le phénomène d'exode urbain s'est nettement amplifié, de nombreux citadins souhaitant alors quitter leurs petits appartements de ville pour aller s'installer dans des logements plus vastes et disposant de jardins individuels. En Île-de-France notamment, nous avons assisté, durant les dernières semaines, à une forte augmentation du nombre de demandes pour des maisons à la campagne ou en marge de l'agglomération. Mais

quelles sont les causes majeures de ce phénomène ? L'exode urbain, lié à l'apparition de la COVID-19, sera-t-il un phénomène temporaire ou durable ?

2.1.2.1. Les raisons de cette migration

2.1.2.1.1. La baisse de l'offre de services

Comme nous l'avons spécifié auparavant, le choix de déménager à la campagne est lié à la question sanitaire, la ville étant bien souvent perçue comme un espace à risque. Toutefois, il semblerait que la peur d'être contaminé ne résume pas à elle seule le choix qui est fait d'aller vivre au sein des zones périphériques et rurales. En effet, la situation actuelle a aussi un impact direct sur ce qui fait l'âme et l'intérêt de l'espace urbain, la grande offre de services, notamment dans les domaines du commerce et de la culture, jouant un rôle fondamental dans l'attractivité d'une ville. Comme l'a fait remarquer Christine Leconte, présidente de l'ordre des architectes d'Île-de-France : « *l'accès aux services publics, ainsi qu'à un grand panel culturel font partie intégrante d'une qualité de vie urbaine* » (Gintrand, 2020). Dans ce cas, la fermeture d'une partie des services sur une longue période entraînerait une baisse sensible de l'attrait du milieu urbain, et ce, pour une grande partie de la population. Avec la crise actuelle, c'est bel et bien ce phénomène qui est en train de se produire, de nombreux musées, salles d'expositions, et autres événements culturels et sportifs étant fermés ou annulés durant plusieurs mois. À Paris notamment, ce phénomène a un impact certain sur la population, bon nombre de citoyens n'hésitant pas à quitter la ville pour une longue période. Néanmoins, il semblerait que d'autres facteurs puissent également être pris en compte pour expliquer ce phénomène.

2.1.2.1.2. Un retour à la nature ?

Une autre raison qui incite une partie de la population urbaine à aller vivre à la campagne réside dans le fait que bon nombre de citoyens ressent le besoin de retrouver un contact avec la nature. Ce phénomène, qui était déjà bien présent avant la crise de la COVID-19, s'est nettement renforcé depuis, l'accès aux espaces verts ayant été très limité durant plusieurs semaines. Ainsi, durant le confinement, ceux-ci ont même été fermés au public dans de nombreux départements. En parallèle, les citoyens n'ont pas eu l'opportunité de s'aérer en forêt ou à la campagne, et sont donc restés dans des espaces fortement urbanisés. Comme l'ont fait remarquer de nombreux chercheurs, tels que Sandrine Mannusset, sociologue de l'environnement, les espaces verts, en plus de jouer un rôle important sur l'environnement urbain, ont un impact sur la santé psychologique des habitants. Leur fermeture, qui a eu pour objectif de limiter le nombre de contacts et donc le risque de contamination entre les individus, risquait ainsi d'engendrer certains risques pour la santé mentale des populations. Dans ce contexte, l'idée de partir vivre dans une maison individuelle à la campagne avec jardin prend donc tout son sens, la ville dense étant alors perçue comme « un espace gris » manquant grandement de zones vertes, de détente et de loisirs.

2.1.2.1.3. La question du prix des loyers

En compléments des éléments que nous avons évoqué ci-avant, il ne faut également pas oublier que les loyers en ville sont parfois très élevés et peuvent être un facteur dissuasif pour de nombreux ménages. En Île-de-France notamment, le loyer médian est de 19,30 € le mètre carré contre 10,60 € dans la région voisine de Normandie, alors que les logements en campagne sont souvent plus spacieux et confortables. Ce facteur, quoique déjà bien présent avant la crise du coronavirus, est également à prendre en compte ici (Billaud, 2017).

2.1.2.1.4. La généralisation du télétravail et l'attrait pour des produits de meilleure qualité

La généralisation du télétravail, ainsi que l'intérêt porté par une partie de la population française à son alimentation (agriculture biologique, production locale, etc.) sont aussi des facteurs déterminants dans le choix de partir vivre à la campagne. Notre analyse portera sur ces points dans une autre partie.

2.1.2.1.5. Conclusion de la sous-partie

Ainsi, plusieurs causes peuvent être évoquées pour expliquer les raisons du départ d'une partie de la population des grandes zones urbaines vers les zones rurales et périphériques. Toutefois, il faut garder à l'esprit le fait que ce phénomène est loin de se généraliser et concerne seulement une faible partie de la population des grands pôles urbains.

2.1.2.2. Le profil des ménages qui quittent la ville pour se rendre en périphérie

Chaque année, environ deux millions de Français déménagent (Hanimann, 2020). Avec la crise du coronavirus, de nombreux spécialistes estiment qu'un dixième d'entre eux vont quitter la ville pour aller s'installer durablement à la campagne. Ce processus est nettement visible en Île-de-France, de nombreux parisiens quittant aujourd'hui l'agglomération pour aller vivre dans des zones périphériques et rurales. Il s'agit bien souvent de personnes aisées, principalement issues de la classe moyenne supérieure et dont les moyens leurs permettent d'acheter ou de louer des logements neufs, ou anciens et rénovés. Dans de nombreux cas, il s'agit « *plutôt des vieilles fermes, des gares désaffectées, des granges, des chapelles ou d'anciens monastères* » (Hanimann, 2020), dont l'attrait majeur réside dans leur authenticité. Ici, l'immense majorité de ces Français qui quittent la ville pour aller s'installer à la campagne ont un emploi dans le secteur tertiaire, ce qui leur donne l'opportunité de télétravailler, leur lieu d'activité professionnelle se situant bien souvent au sein des agglomérations. Ces familles, comptant un, voire plusieurs enfants, leur choix du lieu d'habitation est souvent lié à l'offre de services que l'on retrouve à proximité. Ainsi, ces ménages s'installent préférentiellement à

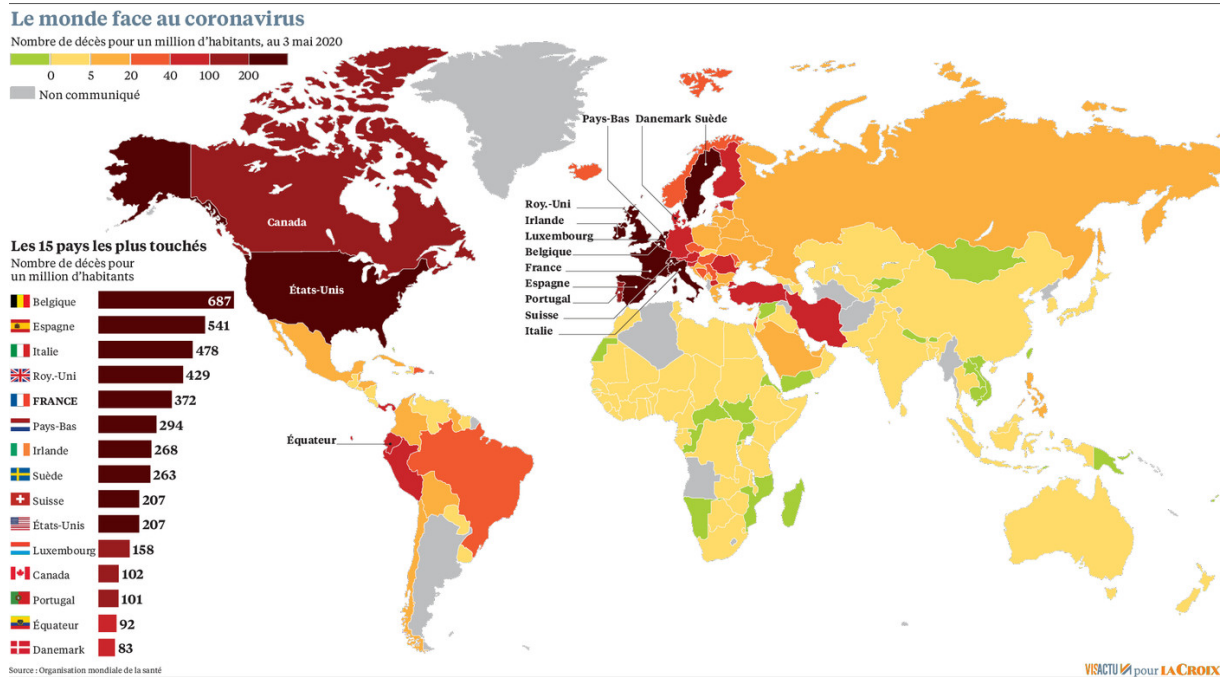
proximité des écoles, des collèges et parfois même des lycées. Bien souvent, ils font aussi le choix d'aller vivre dans des espaces bien desservis par les transports en commun, ce qui leur permet de se rendre rapidement en ville. Un bon accès aux services de soins, ainsi qu'aux commerces, est également primordial dans les choix opérés par ces populations (Hanimann, 2020). Dans le cas où ce phénomène d'exode urbain était amené à se prolonger dans le temps, nous assisterions à une modification profonde de notre perception des espaces métropolitains d'un côté et périphériques de l'autre.

2.1.2.3. Les impacts du processus d'exode urbain

2.1.2.3.1. Vers la fin des grandes agglomérations mondialisées ?

À ce jour, il est encore difficile de dire quels seront véritablement les impacts de « l'exode urbain » actuel. Ce phénomène sera-t-il ponctuel ou durable ? Va-t-on assister à la fin des grandes agglomérations mondialisées ? Même si nous ne pouvons donner de réponse satisfaisante à ces questionnements, nous pouvons supposer qu'une fin prochaine des grandes agglomérations semble être un phénomène peu réaliste. En effet, l'Histoire nous a appris que les villes, qui ont toujours été le principal lieu de propagation des grandes épidémies, ont souvent su se relever de ces épisodes marquants. Ainsi, dans les années 1920, la ville de New-York, quoiqu'étant considérée comme l'épicentre de la pandémie de grippe espagnole qui tua plus de cinquante millions de personnes à travers le monde en 1918-1919, a connu une période de forte croissance économique et démographique. Nous sommes également en droit de penser que la densité urbaine n'est pas la seule cause de la propagation des maladies dans les villes. Ici, l'élément qui est sans doute le plus déterminant réside dans le fait que ces agglomérations, et les pays dans lesquels elles se situent, sont pleinement intégrés dans le processus de la mondialisation. L'expansion de la peste noire au XIV^e siècle en est un très bon exemple. En effet, cette maladie, initialement apparue en Asie, serait arrivée en Europe par le biais du commerce, notamment maritime, entre l'Empire byzantin et les Empires orientaux. Le contexte économique était alors très particulier, le développement du commerce, le long de la Route de la Soie, pouvant être considéré comme la première véritable phase de mondialisation. Les villes qui étaient alors les plus tournées vers le commerce international (Constantinople, Venise ou Marseille) ont également été les premières à être concernées par la pandémie. Une fois de plus, bon nombre de ces villes, Constantinople mise à part, ont su faire face à la crise et ont connu une nouvelle phase de croissance lorsque cette dernière s'est éteinte.

Figure 4 : carte présentant le nombre de décès liés à la COVID-19 pour un million d’habitants dans les différents pays du monde à la date du 3 mai 2020



Source : *La Croix*

Données : *Organisation mondiale de la Santé (OMS)*

Dans le cas du coronavirus Sars-Cov2, nous constatons que celui-ci a préférentiellement touché des régions et des pays du monde qui sont pleinement intégrés dans le processus de la mondialisation. Ainsi, sur la carte ci-dessus, nous voyons que les pays qui concentrent le plus fort taux de décès pour un million d’habitants sont des pays européens et américains. Ces derniers, qui sont bien souvent très urbanisés, sont également des États au coeur de la mondialisation, qui exportent et importent de nombreux produits vers et depuis des pays asiatiques tels que la Chine. Les populations de ces pays sont également très mobiles, le développement du commerce et du tourisme international entraînant de nombreux départs depuis ces États vers d’autres nations à travers le monde. Par exemple, la France importe de nombreux produits en provenance de Chine. En 2018, le coût total de ces produits s’élevait à 48,8 milliards d’euros, ce qui donne un aperçu des relations internationales qui existent entre ces deux nations (Lefranc, 2019) Ainsi, l’idée que le virus se serait propagé par le biais du commerce international dans les pays occidentaux, notamment au sein des principales agglomérations qui s’y trouvent, semble tout à fait concevable.

De plus, le tourisme international peut également être identifié comme l’un des facteurs notables de propagation du virus à travers le monde. En effet, le premier décès officiel dû à la COVID-19, recensé sur le territoire français, a été celui d’un touriste Chinois, le 14 février 2020.

De ce fait, il semble très peu probable de voir les villes actuelles connaître une période de déclin prolongé. Dans le cas où les dynamiques démographiques et économiques post-coronavirus soient comparables à celles de l’Europe et du monde de l’après peste Noire ou de

l'après grippe espagnole, nous connaîtrions une nouvelle phase de croissance des grands pôles urbains d'ici quelques années. Toutefois, il est encore impossible de savoir comment la situation pourrait évoluer dans les mois et les années à venir. L'extension de l'urbanisation en direction des zones rurales semble néanmoins être un phénomène envisageable.

2.1.2.3.2. Allons-nous assister à une nouvelle phase de périurbanisation ?

Comme il a été développé précédemment, la crise sanitaire actuelle entraîne un regain d'attractivité des zones rurales et périphériques. Si l'attrait exercé par ces espaces était amené à se prolonger dans le temps, nous assisterions alors à une nouvelle vague de périurbanisation, des lotissements, dont l'objectif serait d'accueillir l'afflux de nouveaux habitants, étant alors amenés à voir le jour. Pour faire face, les acteurs territoriaux seraient donc dans l'obligation de créer de nouvelles offres de commerces et de transports dans des zones jusque-là relativement épargnées par le phénomène urbain. L'expansion de ces zones périurbaines devrait être d'autant plus importante que la peur d'être contaminé par le virus sera toujours bien présente dans les mois à venir. Nous serions alors sujets à un phénomène de « désagrégation spatiale », notre société privilégiant avant tout la distanciation physique entre les individus. Dans ce cas-ci, pour limiter la propagation du virus, nous favoriserions la création de logements individuels et espacés les uns des autres. Ce phénomène irait donc à l'encontre des objectifs écologiques promus par les politiques publiques depuis de nombreuses années. En effet, comme l'a dit Richard Sennett, professeur de sociologie et d'histoire à l'Université du MIT et référent du Programme des Nations Unies sur les villes et le changement climatique : « *dans l'ensemble, la densité est une bonne chose : les villes denses consomment moins* » avant d'ajouter : « *Je pense qu'à terme, nous allons voir apparaître une contradiction entre les exigences de santé publique et de préservation du climat* » (Shenker, 2020). Sennett évoque ici l'idée que la ville dense, dans laquelle on va notamment limiter l'étalement urbain, est une ville plus écologique. En effet, les déplacements, en particulier automobiles, y sont nettement plus limités que dans les villes très étendues. D'un autre côté, la promiscuité entre les individus est l'un des facteurs majeurs de propagation du virus. C'est donc dans cette optique que le professeur Sennett évoque l'idée d'une contradiction entre les exigences de santé publique, d'un côté et celles écologiques, de l'autre. Ainsi, à long terme, va-t-on privilégier la question sanitaire ou la question environnementale ? Pouvons-nous imaginer que ces deux domaines puissent être compatibles ? Dans l'idéal, les urbanistes devront trouver un moyen de concilier écologie et protection sanitaire.

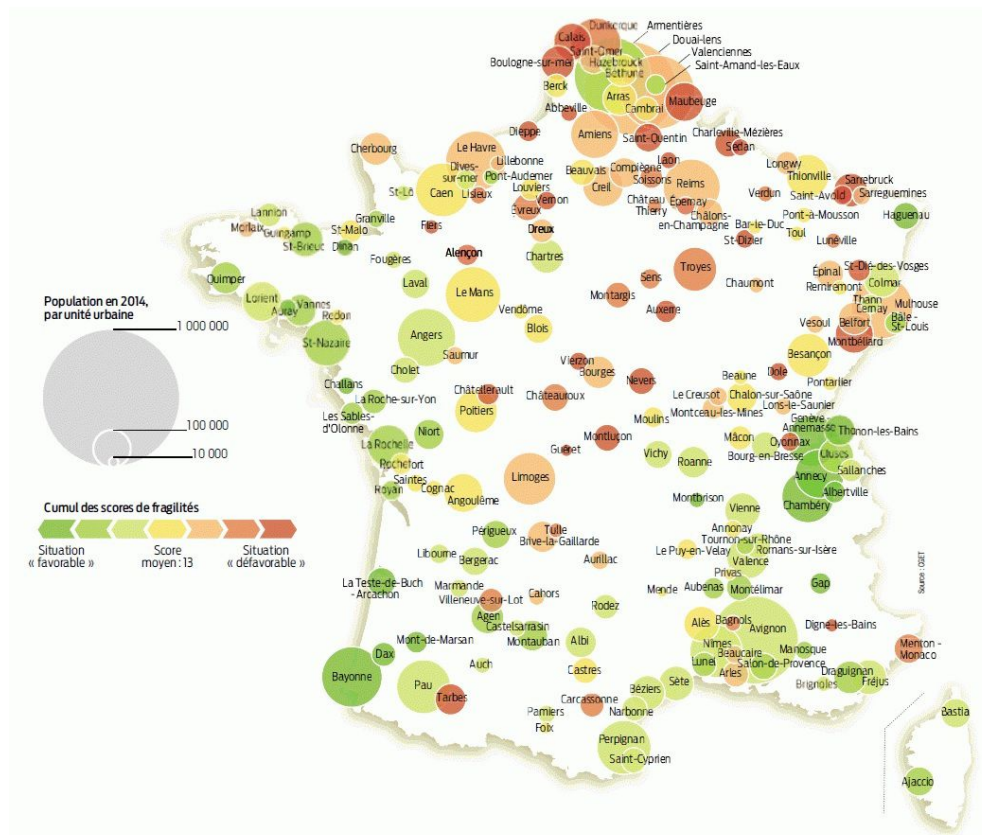
Dans ce contexte, une nouvelle phase de périurbanisation renforcerait le rôle des zones périphériques et rurales, ce qui permettrait aux pôles urbains secondaires de connaître un important regain d'attractivité.

2.1.2.4. *La crise de la COVID-19 : une revanche des petites villes et des villes moyennes ?*

En parallèle, de nombreux spécialistes pensent que la crise du coronavirus va entraîner une hausse d'attractivité des petites villes et des villes moyennes, comme le faisait notamment remarquer l'économiste-urbaniste Benjamin Taveau. Sur le thème du regain d'attractivité de ces espaces, ce dernier disait notamment : « *les villes moyennes et les petites villes sont le cadre idéal pour opérer ce changement de paradigme. Elles ont des atouts pour relocaliser l'activité primaire et secondaire notamment via des disponibilités foncières importantes et déjà artificialisées tant pour l'emploi que pour les salariés : friches, zones d'activités obsolètes, logements vacants* » (Gintrand, 2020). Dans cette optique, ces villes modestes seraient les grandes gagnantes de l'après-crise du coronavirus. Celles-ci, qui connaissent une baisse certaine d'attractivité depuis les années 1970-1980, possèdent aujourd'hui un important potentiel en termes de foncier, la fermeture des usines et commerces ayant bien souvent entraîné la création de « dents creuses » et donc de nouvelles zones à bâtir. En parallèle, le taux de chômage y étant parfois élevé, notamment dans le nord et le centre de la France, la main d'œuvre disponible est elle aussi importante.

Sur la carte ci-après, réalisée par le CGET, sont représentées les principales villes moyennes du territoire français. Ici, un nouvel indicateur a été réalisé de façon à permettre de visualiser les principales dynamiques de ces différents espaces. Cet « indicateur de fragilité » se fonde ainsi sur plusieurs données que sont : les « *dynamiques démographique et économique (taux de croissance annuel moyen de la population et de l'emploi entre 2008 et 2013) ainsi que le taux de pauvreté en 2013* » (Grimault). Dans ce sens, ce sont bel et bien les villes situées dans le nord et le centre du pays qui sont aujourd'hui confrontées aux plus importantes difficultés sociales et économiques, leur situation, en termes de scores de fragilité, y étant « défavorable ».

Figure 5 : carte présentant les dynamiques actuelles des principales villes moyennes françaises



Source : CGET (Commissariat général à l'égalité des territoires)

Toujours dans cette optique, il ne faut également pas oublier que ces zones urbaines sont très nombreuses au sein du territoire français. On estime ainsi qu'un Français sur deux vivrait aujourd'hui dans des agglomérations faisant entre 2 000 et 100 000 habitants. Notre pays comptant également 203 villes moyennes en 2017 (Le Breton, 2017), la revalorisation de ces dernières constituerait un atout majeur pour le territoire français. La relocalisation de certaines activités, notamment agricoles, permettrait en outre de réaménager les « dents creuses », c'est-à-dire « les parcelles non bâties insérées dans un tissu construit », présentes sur ces territoires (Gintrand, 2020). Toutefois, comme nous l'avons signalé auparavant, le principal risque ici est de voir apparaître une nouvelle vague de périurbanisation. Ce point est notamment soulevé par Philippe Druon, le président du conseil Français des urbanistes, ce dernier affirmant : « *En admettant un retour, sur le long terme, d'une population urbaine vers les petites et moyennes villes, il faudrait réinvestir leurs centralités pour ne pas consommer des terres agricoles* » (Gintrand, 2020). Le cas échéant, nous assisterions à nouveau à un phénomène de développement de la ville à la campagne, notamment grâce à l'apparition de grandes zones pavillonnaires. La distinction entre espace rural et espace urbain serait, alors, encore plus réduite qu'à l'heure actuelle, le développement du périurbain étant aujourd'hui un point de jonction entre ces deux zones.

Figure 6 : « dent creuse » en milieu urbain



Source : *Wikipedia*

Figure 7 : lotissement périurbain à Marly (21 mai 2020)



Source : *N. Morel--Doridat*

Ainsi, la crise sanitaire et socio-économique, liée à l'apparition d'un nouveau coronavirus à la fin de l'année 2019 en Chine, risque bel et bien d'entraîner un développement important des zones périurbaines et rurales, et ce, au détriment des grandes agglomérations et métropoles françaises. Ce phénomène est d'autant plus important aujourd'hui que l'impact de la crise sur l'économie de notre pays se fait particulièrement ressentir sur ces espaces densément peuplés. En effet, l'attractivité des grands centres urbains dépend grandement de l'offre de services que l'on y retrouve, alors que ceux-ci sont bien souvent les premiers à pâtir de la crise socio-économique engendrée par la COVID-19.

2.2. L'impact de la COVID-19 sur l'économie française

2.2.1. Vers une crise économique majeure ?

En France, ainsi que dans bon nombre d'autres pays d'Europe et du monde, le coronavirus a eu un impact majeur sur l'économie nationale et internationale. Dans certains secteurs, cette période de crise a été marquée par un arrêt total de la production et d'entrée de bénéfices. Les milieux, qui sont aujourd'hui le plus concernés par cette crise sociale et économique, sont ceux de : l'automobile, l'aéronautique, l'hôtellerie, la restauration, le tourisme ainsi que la culture. Le point commun entre tous ces domaines est qu'ils nécessitent du travail en présentiel. Dans ce cas-ci, la fermeture des lieux d'activité professionnelle et des relations internationales (importations et exportations, etc.), ainsi que la mise en place du chômage partiel durant plusieurs mois, sont responsables d'une forte baisse de la production de biens et de services. Dans les mois à venir, cela va se traduire par un fort recul du produit intérieur brut (PIB) français. Selon le ministre de l'économie, Bruno Le Maire, ce « *recul temporaire de l'activité* » devrait atteindre 11 % au cours de l'année 2020, et notre pays entrerait alors dans une phase de récession (source : *Insee*). Pour marquer ces propos, le ministre a également ajouté que « *le choc économique est extrêmement brutal* ». Ainsi, malgré les propos encourageants de certains acteurs économiques, il y a fort à parier que cette période de récession va se traduire par la disparition de certaines activités, notamment dans le secteur commercial. D'un point de vue humain, cela entraînerait une crise sociale d'ampleur, qui se manifesterait par une hausse importante du taux de chômage. Selon les données de l'*Insee*, ce dernier s'élevait à 7,8 % en France pour le premier trimestre de l'année 2020. Toutefois, comme l'a également expliqué l'institut de statistiques, « *cette baisse du taux de chômage résulte d'un fort recul du nombre de personnes sans emploi se déclarant disponibles ou en recherche active d'emploi pendant la période de confinement* », c'est-à-dire au cours de la deuxième quinzaine de mars (Youen, 2020). En réalité, la situation économique est toujours très fragile, notamment dans les secteurs du commerce et de la culture, deux domaines jouant un rôle important dans l'attractivité des milieux urbains.

2.2.2. Le secteur commercial : l'un des premiers à être touché par la crise

Au sein du territoire français, une grande partie des activités de services, notamment dans le secteur commercial, se situe en ville et dans les zones périphériques qui sont intégrées dans l'espace urbain. En effet, les centres-villes des agglomérations de plus de 20 000 habitants concentrent environ un tiers des magasins et un quart des emplois du secteur commercial (source : *Insee*). Ainsi, il semble tout à fait logique que les impacts de la crise sur ce secteur se répercutent sur l'ensemble de la vie économique et sociale des villes et des métropoles.

2.2.2.1. Un secteur fortement impacté par la crise du coronavirus

2.2.2.1.1. Le constat des impacts de la crise sur ce secteur

Durant l'épidémie de COVID-19, l'ensemble des commerces considérés comme non indispensables a dû fermer ses portes. C'est notamment le cas des magasins d'habillement ainsi que l'ensemble des bars et des restaurants, dont la très grande majorité se situe en milieu urbain. Pour le seul secteur de la restauration, chaque semaine de confinement a engendré une perte du chiffre d'affaire de 1,2 milliards d'euros à l'échelle nationale (Vinh, 2020). En parallèle, on estime que les mesures, prises pour lutter contre la propagation du virus sur le territoire, risquent d'entraîner une baisse de 16 % du chiffre d'affaire de ce secteur pour le premier trimestre de l'année.

Quant aux magasins d'habillement, qui ont rouvert depuis le 11 mai dernier, ceux-ci risquent d'être impactés à long terme par la crise du coronavirus. En effet, ces derniers dépendent grandement des importations mondiales, une partie des produits textiles venant d'Asie de l'Est, du Sud et du Sud-Est. Une baisse sensible de la clientèle est également à prévoir, bon nombre de personnes ayant peur d'être contaminées dans des espaces très fréquentés, notamment dans les commerces qu'ils se situent dans des zones périphériques ou dans des centres-villes. Toujours dans cette optique, une étude, menée par *Fastmag*, un éditeur de logiciels de caisse pour les chaînes de magasins d'habillement, montre qu'environ « 45 % des Français affirment vouloir réduire leur budget d'habillement au cours des 30 jours suivant la fin du confinement » (Boulate, 2020). Ceux-ci ont alors affirmé que leurs achats en temps ordinaire étaient bien souvent trop importants, futiles voire inutiles, tandis que d'autres ont avancé qu'ils souhaitaient profiter des économies faites durant la période de confinement. Dans cette optique, les difficultés économiques que rencontrent aujourd'hui les commerçants risquent de se poursuivre dans le temps. Pour soutenir ces derniers, des aides doivent donc être mises en place, tandis que les commerçants se trouvent dans l'obligation de trouver des méthodes alternatives pour soutenir leur production.

2.2.2.1.2. Les aides accordées au secteur commercial

De façon à soutenir les commerçants en cette période de crise, une aide a été octroyée, en avril dernier, aux travailleurs indépendants des secteurs de l'artisanat et du commerce. Cette dernière, financée par la sécurité sociale des indépendants, atteindra « jusqu'à 1 250 € nets d'impôts et de charges sociales » et ne devra « pas excéder le montant des cotisations annuelles » (Baylet, 2020). Selon les trois organisations patronales que sont le Medef, la Confédération des petites et moyennes entreprises (CPME) et l'Union des indépendants (U2P) cela aura pour objectif que les « travailleurs indépendants de l'artisanat et du commerce aujourd'hui en grande difficulté, bénéficieront d'une forme de revenu de substitution et ce, sans que les finances publiques soient mises à contribution » (Baylet, 2020). Ici, l'idée de cette aide est avant tout de soutenir les petits commerçants, que l'on retrouve bien souvent en centre-ville, de façon à leur éviter de faire faillite lors de cette période de crise.

En parallèle, le gouvernement a mis en place un « fonds de solidarité et d'aide exceptionnel » dont la valeur peut s'élever jusqu'à 1 500 € nets. Pour être éligible à ce programme, l'entreprise en question doit compter moins de dix employés et doit avoir enregistré un bénéfice inférieur à un million d'euros au cours de l'année 2019. Les difficultés rencontrées par cette dernière peuvent être de deux types : soit elle s'est retrouvée dans l'obligation de fermer ses portes pour des raisons administratives (ensemble des commerces et services considérés comme non-essentiels), ou sinon elle a été en mesure de continuer son activité mais son chiffre d'affaires était inférieur à 50 % de ce qu'il était avant la période de crise (Maurel, 2020). Dans ces deux-cas, l'aide accordée par l'État est fondamentale de façon à éviter que ces entreprises ne déclinent.

Durant la période de crise, les commerçants ont eux aussi mis en place certaines mesures alternatives de façon à maintenir et soutenir leur production. Dans ce contexte, les ventes à emporter ainsi que les livraisons à domicile se sont pleinement développées.

2.2.2.1.3. Les livraisons et les ventes à emportées sont-elles l'avenir du commerce du proximité ?

Depuis plusieurs années, nous assistons à l'émergence d'une nouvelle façon de faire ses achats avec l'apparition du e-commerce. Au cours de la période de confinement, celui-ci s'est de plus en plus généralisé, la peur de sortir dans des espaces fortement fréquentés, tels que des supermarchés, étant bien présente chez de nombreuses personnes. Ainsi, nous avons vu augmenter de manière exponentielle le nombre de livraisons à domicile, notamment chez *Uber Eats*, entreprise qui livre directement à domicile des plats cuisinés. Certains restaurants et bars, qui ont été dans l'obligation de fermer leurs portes, du dimanche 15 mars au mardi 2 juin, voire au lundi 15 juin, ont, quant à eux, opté pour des ventes à emporter, ces dernières favorisant le respect des règles de distanciation physique entre les individus, tout en permettant une continuité de l'activité.

Dans notre situation d'après confinement, les livraisons à domicile, ainsi que les ventes à emporter seront-elles toujours aussi présentes ? Seront-elles l'avenir du commerce, notamment dans le secteur de la restauration ? *A priori*, les prochaines semaines seront marquées par le retour de la clientèle dans ces différents commerces. Toutefois, la généralisation des livraisons et des ventes à emporter semble envisageable, notamment pour les personnes craignant la contamination. Nous pouvons également imaginer que certains clients puissent préférer se procurer des plats dans des restaurants avant d'aller les consommer chez eux, le domicile étant bien souvent perçu comme un espace plus agréable, convivial et sécurisé.

Ainsi, ces changements importants dans nos façons de percevoir le commerce alimentaire pourraient potentiellement engendrer certaines modifications dans nos façons de consommer. C'est ce sur quoi nous allons nous pencher à présent.

2.2.2.1.4. Vers de nouvelles façons de consommer ?

Durant les semaines de confinement, nous avons assisté à un regain d'activité des petits commerces de proximité, notamment dans les centres-villes ainsi que dans les zones rurales. Bien souvent, ces derniers ont été perçus comme plus sûrs car moins étendus et bien moins fréquentés que les grandes zones commerciales et les hypermarchés des zones périphériques. Selon Philippe Moati, professeur d'économie à l'Université de Paris Diderot, la crise du coronavirus renforce avant tout les clivages qui existaient déjà auparavant entre des populations aisées issues de la classe moyenne supérieure d'un côté et, de l'autre, des populations plus modestes, qui ont été les premières victimes de la crise sanitaire et sociale, celles-ci exerçant souvent une activité professionnelle dans les secteurs primaire ou secondaire. Ces populations modestes n'ont pas été en mesure de télétravailler, et ont donc connu une baisse certaine de leur pouvoir d'achat durant la période de crise. De ce fait, chez les populations aisées, l'idée de « consommer moins mais mieux », s'est renforcée, ces dernières faisant bien souvent le choix d'acheter des produits locaux, parfois issus d'une production biologique, même si ceux-ci sont bien souvent plus onéreux que des produits de qualité moindre. Ce processus, déjà bien en cours avant la crise, s'est développé, notamment à cause de la limitation des déplacements ainsi que

la peur de fréquenter des grands supermarchés. Ici, nous sommes donc loin de constater une crise pleine et entière du modèle métropolitain, les commerces alimentaires des centres-villes devant garder leur clientèle. Selon le professeur Moati, c'est bien souvent le phénomène inverse qui se met en place chez les populations les plus modestes. À la fin du confinement, ces dernières, qui ont très peu consommé faute de moyens, profitent pleinement du déconfinement pour aller se procurer des produits de toutes sortes. Ce consumérisme certain d'une partie de la population est en grande partie dû au fait que ces dernières se sont bien souvent « privé » durant plusieurs mois.

Ainsi, la crise n'engendre pas de véritables modifications dans nos manières de consommer. En réalité, elle renforce surtout les dynamiques préexistantes. En effet, les populations issues de la classe moyenne supérieure, qui vivent bien souvent en milieu urbain, se sentent de plus en plus concernées par la question environnementale, consommant des produits locaux et souvent issus d'une production biologique. De même, les populations plus modestes tendent à favoriser la quantité de produits achetés avant leur qualité. Il risque donc d'y avoir un clivage de plus en plus important entre la clientèle des hypermarchés et celle des commerces de proximité.

2.2.2.1.5. Conclusion de la sous-partie

Il semblerait donc que la crise sanitaire impacte directement le secteur commercial, notamment dans les domaines de la restauration et de l'habillement, sans toutefois entraîner de véritables changements dans nos façons de consommer. En parallèle, c'est l'ensemble des mondes de la culture et du tourisme qui connaissent aujourd'hui de graves difficultés d'ordre économique et social.

2.2.3. La culture et le tourisme : les premières victimes de la crise ?

2.2.3.1. Le monde de la culture lors de la période de crise

2.2.3.1.1. L'attractivité des territoires urbains est fortement dépendante du secteur culturel

En France, avant la crise liée à l'apparition de la COVID-19, le secteur culturel faisait vivre directement ou indirectement, environ 1,3 millions de personnes (Finance, 2020). En effet, le pays possède un patrimoine riche et diversifié, ce qui en fait l'une des principales destinations touristiques dans le monde. Au sein du territoire français, le patrimoine culturel se manifeste préférentiellement en milieu urbain, ce dernier concentrant la majeure partie des musées, salles d'expositions et autres festivals. Ainsi, les dix premiers monuments et musées français, en termes du nombre de visiteurs, se situent à Paris et dans sa banlieue, le château de Versailles étant le seul à ne pas se situer dans la capitale. Plusieurs mois après l'apparition du virus en France, nous constatons que le secteur culturel est l'un des premiers à souffrir de la crise. En effet, dès le 12 mars dernier, c'est l'ensemble des prestations culturelles qui devait se

tenir sur le territoire national qui a été annulé. Aujourd'hui encore, certains grands musées et monuments n'ont toujours pas pu rouvrir leurs portes au public après près de trois mois de fermeture, ce qui génère un manque à gagner certain pour ce secteur d'activité. Sur la période s'étendant de la mi-mars à la fin août, on estime que les pertes dans le secteur culturel s'élèveront entre 2,34 et 5,83 milliards d'euros (Finance, 2020). De nombreux travailleurs du secteur culturel risquent également d'avoir un statut de plus en plus précaire, notamment les intermittents du spectacle, les contrats de ces derniers étant liés au nombre de représentations (théâtre, danse, musique, etc.) auxquelles ils participent (Lorriaux, 2020). Avec la fermeture des salles de spectacle, ces travailleurs ne seront pas en mesure de réaliser certaines prestations, ce qui risque d'engendrer la suppression de leurs contrats. En-dehors même du simple aspect culturel, la fermeture de ces espaces est un facteur à prendre en compte pour expliquer la baisse sensible d'attractivité des zones urbaines et métropolitaines, ces dernières dépendant grandement de l'afflux de touristes et de visiteurs venant apprécier le riche patrimoine qui s'y trouve. Dans cette optique, la fréquentation des musées entraînant une augmentation de la clientèle dans les secteurs de l'hôtellerie et de la restauration, c'est l'ensemble de la vie économique urbaine qui est impactée. De façon à soutenir l'économie de ces pôles urbains, l'État français a donc débloqué une aide spéciale pour le secteur culturel.

2.2.3.1.2. Les aides de l'État accordées au secteur de la culture

Dès le début de la crise de la COVID-19, il est apparu nécessaire de soutenir le secteur culturel. Ainsi, dès le 18 mars, l'État français a débloqué un fonds d'aide pour ce secteur dont la somme s'élevait alors à 22 millions d'euros (Marolle, 2020). Le 6 mai, le président de la République, Emmanuel Macron, a affirmé que l'État mettrait en place une aide au chômage partiel pour les intermittents du spectacle. En parallèle, le gouvernement a affiché son soutien aux festivals qui devaient se tenir durant cette période. Dans cette optique, le président a assuré que des aides allaient être débloquentées dans ce secteur. Il a affirmé que « *l'État sera présent avec un apport en fonds propres avec la banque publique d'investissements pour que les petits festivals, les petites structures puissent en bénéficier* » (Marolle, 2020).

En parallèle de ces aides, ce secteur a mis en place des méthodes alternatives, dans l'objectif de maintenir une offre culturelle malgré la fermeture des salles de spectacles et autres musées.

2.2.3.1.3. Les alternatives mises en place par les acteurs de la culture durant la période de crise sanitaire

En cette période de crise sanitaire, il est apparu nécessaire de continuer à faire vivre le secteur culturel. Comme le disait Ernesto Ottone Ramirez, Sous-Directeur Général de l'UNESCO pour la Culture : « *Les musées sont plus que de simples lieux où le patrimoine de l'humanité est préservé et mis en valeur. Ils sont aussi des espaces clés d'éducation, d'inspiration et de dialogue. À un moment où des milliards de personnes dans le monde sont séparées les unes des autres, les musées peuvent nous rassembler* » (Azoulay, 2020). Ainsi, pour continuer à faire vivre ces musées tout en les rendant visitables et accessibles par tous, de

nombreux musées, notamment celui du Louvre, ont développé des programmes de « visites virtuelles » ou « visites numériques » de façon à permettre aux visiteurs de pouvoir découvrir les trésors culturels qui s’y trouvent. Ainsi, au mois de mars, on estime que plus de 400 000 visites virtuelles ont été réalisées au sein du premier musée du monde (Meysan, 2020). Ces visites peuvent se faire au travers de liens sur les réseaux sociaux ainsi que sur les sites internet de ces musées, ce qui permet aux visiteurs de s’immerger pleinement dans ceux-ci.

Au cours de sa période de fermeture, l’opéra de Paris a décidé de mettre à disposition du plus grand nombre des opéras et des ballets, tels que *Carmen* ou le *Lac des Cygnes*. Ainsi, tous les lundis de la période de confinement, ce dernier a mis en ligne une pièce enregistrée avant le début de la crise, de façon à continuer à produire une offre culturelle pour le plus grand nombre. Ce programme a été un franc succès, plusieurs centaines de milliers de personnes ayant pu assister à distance à ces représentations.

Ainsi, le numérique apparaît comme étant un moyen de détourner les contraintes liées à la fermeture des musées et des salles de spectacle. Il permet aussi d’accéder plus facilement à la culture pour tous. Toutefois, comme le faisait remarquer Dominique de Font-Réaulx, responsable de la médiation au Louvre : « *le virtuel ne pourra jamais remplacer la rencontre physique avec une œuvre d’art* » (Meysan, 2020). Il semble donc peu probable que ce type d’offres entraîne, à long terme, une baisse de la clientèle des espaces culturels, notamment en milieu urbain. La reprise d’activité pleine et entière ne pourra s’y faire qu’avec l’ouverture de ces différents espaces.

2.2.3.1.4. La réouverture des espaces culturels

Le 28 mai dernier, le premier ministre, Édouard Philippe, a affirmé que les théâtres, ainsi que les salles de spectacles, pouvaient rouvrir sur l’ensemble du territoire français à partir du 2 juin, sauf dans les départements au sein desquels le virus circule encore largement (Pradal, 2020). En ce qui concerne les cinémas, ceux-ci seront de nouveau accessibles au public à partir du 22 juin prochain (Pradal, 2020). L’ouverture des musées dépend, quant à elle, de la taille de ces derniers, les plus petits ayant pu être à nouveau accessibles au public à partir du 11 mai dernier, tandis que les plus grands, tels que le Louvre, ne rouvriront pas avant le 6 juillet prochain. Toutefois, il semblerait que l’accès au public se fasse dans des conditions particulières. En effet, au sein de ces différentes salles, le port du masque sera obligatoire et des distances de sécurité devront être prises. Ainsi, les spectateurs des théâtres et des cinémas devront obligatoirement laisser une chaise libre entre chacun d’entre eux, tandis que la distance d’un mètre entre chaque visiteur sera toujours de mise au sein des musées. Dans ce cas-ci, la reprise d’activité ne semble pas pleine et entière, ces espaces ne pouvant accueillir le même nombre de personnes qu’auparavant. La peur d’être contaminé étant toujours bien présente chez une grande partie de la population, nous pouvons imaginer qu’une baisse sensible de la clientèle dans ces espaces pourrait avoir lieu. La situation internationale actuelle étant toujours complexe, il semble également peu probable de voir arriver un afflux de touristes étrangers cet été. La reprise totale de l’économie du secteur culturel ne se fera donc pas avant plusieurs mois, voire plusieurs années.

2.2.3.1.5. L'annulation des festivals d'été

Le 28 avril dernier, le premier ministre, Édouard Philippe, a annoncé que l'ensemble des festivals d'été sera annulé ou reporté, les rassemblements de plus de 5 000 personnes devant être interdits au moins jusqu'en septembre (Jolivet, 2020). Une fois de plus, cela va engendrer un fort manque à gagner pour le secteur culturel, ainsi que pour l'attractivité des territoires, notamment urbains, les festivals se tenant préférentiellement dans les villes moyennes et au sein des grandes métropoles. L'année dernière, on estimait que « *7,5 millions de visiteurs ont été répertoriés dans les plus grands festivals de l'Hexagone* » (Guillot *et al.*, 2020). Parmi les plus importants festivals qui ont lieu en France, on retrouve notamment le Hellfest, qui se tient chaque année au sein de la petite ville de Clisson, en Loire-Atlantique, ainsi que celui d'Avignon, dans le Vaucluse. L'annulation de ces derniers entraîne un manque à gagner certain pour les professionnels de la Culture, d'autant plus que les festivals jouent pour beaucoup dans l'attractivité des territoires, ces derniers permettant notamment de faire venir de nombreux touristes au sein de certains espaces, mais aussi de rendre ces derniers plus agréables et dynamiques pour ceux qui y vivent. Selon le Prodiss, le syndicat national français du spectacle musical et de variété, du 1^{er} mai au 15 août, la suppression des concerts en France va entraîner un manque à gagner de 440 millions d'euros (Guillot *et al.*, 2020). Au total, ce sont 19 000 représentations qui ont été annulées, 180 000 heures de travail qui n'ont pas eu lieu, tant au niveau des spectacles, des répétitions, des résidences et des activités annexes pour les artistes, de mars à juin 2020, selon Union syndicale des employeurs du secteur public du spectacle vivant (Moisselin 2020).

Ainsi, la baisse de l'offre de services culturels sur le long terme risque également d'impacter le secteur du tourisme. En cette période de crise, ce dernier est apparu comme étant un domaine particulièrement sensible, l'ensemble des hébergements de vacances ayant dû fermer tout au long de la période de confinement.

2.2.3.2. 2020 : une année néfaste pour le secteur du tourisme

2.2.3.2.1. Un fort manque à gagner dans le secteur du tourisme

Comme pour les musées, c'est l'ensemble du secteur de l'hôtellerie qui a dû fermer ses portes durant plusieurs mois. Ainsi, France Bleu Azur estimait que, pour les seuls mois de mars et avril, le manque à gagner, dans le monde du tourisme s'élevait à 2,5 milliards d'euros (Fourel, 2020). D'autres chiffres évoquent une perte de quarante milliards d'euros en trois mois, ces données prenant en compte le mois de mai, ce dernier devant initialement être marqué par un fort afflux de touristes, notamment grâce aux nombreux ponts et jours fériés qu'il comptait. En ce qui concerne les relations internationales, les frontières entre les différents pays européens devraient rouvrir à compter du 15 juin ou du 1^{er} juillet. Les vols internationaux ne devraient pas reprendre, quant à eux, avant le mois de juillet prochain. Ainsi, il semble peu probable que nous connaissions un afflux de touristes étrangers cet été, notamment en milieu urbain, les sites les plus visités par ces derniers se situant bien souvent en région parisienne, le musée du Louvre ainsi que le Domaine de Versailles attirant chacun plus de sept millions de visiteurs chaque année (Godoy Hilario, 2017).

2.2.3.2.2. Vers un nouveau type de tourisme cet été ?

Depuis le 2 juin dernier, les Français ont l'opportunité de se déplacer sur l'ensemble du territoire national. Ainsi, il leur est à tous possible de se rendre dans les grandes métropoles et sur les côtes, ces dernières étant, en temps ordinaire, les lieux privilégiés par les touristes en période estivale. Toutefois, comme il a été évoqué auparavant, les espaces densément peuplés sont bien souvent perçus comme des zones à risque, la maladie pouvant y ressurgir à tout moment. Les professionnels du tourisme ont alors constaté que leurs clients recherchent de préférence des logements individuels pour cet été, en particulier au sein des zones côtières mais aussi montagnardes, ces dernières connaissant un regain d'attractivité sans précédent. Toujours dans cette optique, les villages de vacances, ainsi que les hôtels de ville, risquent de connaître une forte baisse de fréquentation pour les prochains mois, le respect des distances physiques entre les individus y étant nettement plus compliqué qu'au sein des logements individuels. La baisse d'attractivité des milieux urbains passerait donc également par le secteur du tourisme, les visiteurs privilégiant bien souvent des logements personnels en zones rurales, plutôt que des logements collectifs et fortement fréquentés que l'on retrouve au sein des principales stations balnéaires et des métropoles françaises.

2.3. Conclusion de la deuxième partie

Ainsi, la crise sanitaire liée à l'apparition de la maladie COVID-19 semble remettre en question l'organisation territoriale française, l'attractivité des villes et des métropoles étant alors nettement diminuée. En effet, celles-ci sont bien souvent perçues comme le lieu de propagation de l'épidémie, la promiscuité urbaine favorisant grandement les échanges physiques entre les individus. C'est dans ce contexte qu'est apparue une crise profonde du modèle social et économique des villes, ces dernières perdant une grande part de leur attractivité, notamment par la fermeture temporaire des commerces et autres événements culturels. La baisse de l'offre de services, ainsi que la peur d'être contaminé par le nouveau coronavirus sont les causes majeures du développement d'une nouvelle phase d'exode urbain, l'envie d'aller vivre dans un logement individuel en zone périphérique n'ayant jamais été aussi forte au sein de la population. Au cours de cette période de crise sanitaire, nos rapports au milieu urbain sont amenés à changer. Ainsi, quelles sont les modifications majeures qui y sont apportées ? Celles-ci seront-elles temporaires ou durables ?

3. Quel avenir pour les villes et les territoires métropolitains pour l'après crise du coronavirus ?

3.1. L'urbanisme tactique modifiera-t-il l'aspect de nos villes ?

Durant la période de crise liée à l'apparition de la COVID-19, l'idée de faire respecter par l'ensemble de la population certaines distances physiques entre les individus s'est imposée à travers le monde. Pour ce faire, l'urbanisme tactique est apparu comme étant une solution simple et efficace, notamment dans le domaine des mobilités en milieu urbain. Ainsi, à long terme, les différents projets d'urbanisme tactique qui ont vu le jour les dernières semaines, modifieront-ils l'aspect de nos villes ? C'est ce à quoi nous allons tenter de répondre ici.

3.1.1. Définition d'urbanisme tactique

L'urbanisme tactique peut être défini comme l'ensemble des « *aménagements temporaires qui utilisent du mobilier facile à installer pour démontrer les changements possibles à l'aménagement d'une rue, d'une intersection ou d'un espace public. On peut aussi montrer comment l'aménagement peut influencer le comportement des gens* » (Vidalenc et Chassignet, 2020). L'urbanisme tactique serait donc l'ensemble des modifications apportées au tissu urbain, notamment dans le domaine de la mobilité. De plus, ces aménagements ont également pour principal intérêt de pouvoir être facilement montables et démontables en fonction des besoins des populations. Durant la période de crise, de nombreux projets de ce type ont vu le jour, les acteurs publics et privés ayant profité de la baisse de fréquentation des espaces urbains durant la période de confinement pour tester ces différents aménagements. Ces derniers ont bien souvent eu un franc succès car ils permettent de repenser la ville en incitant notamment les gens à concevoir différemment leurs modes de déplacements. Dans cette optique, l'urbanisme tactique favorise bien souvent l'utilisation des mobilités actives. À l'heure actuelle, ce type de projets n'est aucunement encadré juridiquement. Selon l'urbaniste Américain Mike Lydon, l'urbanisme tactique serait le fruit de l'accumulation de plusieurs facteurs divers. Il s'agirait ainsi d'une « *intervention à un échelon local (une rue, une intersection, une place publique), à un faible coût, et à court terme, résultant d'une initiative privée et locale (les habitants d'un quartier, les usagers d'une rue ou d'une piste cyclable jugée non sécurisée)* » (Laffitte et Lherminier, 2020). Sous cet angle, l'urbanisme tactique serait l'ensemble des aménagements simples que peuvent mettre en place les acteurs publics ou privés présents sur un territoire de façon à rendre un espace plus pratique et mieux conçu pour les besoins des populations du secteur en question. Durant la période de crise liée à l'apparition de la COVID-19, ce dernier a pris tout son sens car il permet notamment de faire respecter certaines distances physiques entre les individus.

3.1.2. Le développement de l'urbanisme tactique durant la période de crise sanitaire

3.1.2.1. Les atouts des mobilités actives en ville

3.1.2.1.1. Le vélo : un moyen efficace de se déplacer sans prendre de risque ?

Pour de nombreux groupes, organisations et partis écologiques, le développement de nouveaux axes pour les cyclistes en ville serait fondamental en cette période de crise sanitaire, sociale et économique. En effet, le vélo aurait pour principal avantage de permettre aux individus de respecter les normes de distanciation physique en vigueur. De ce fait, le vélo permet de tenir facilement une distance supérieure à un mètre entre chaque individu. Il peut aussi être considéré comme étant une alternative à l'utilisation des transports en commun, ces derniers étant de potentiels lieux de contamination, de nombreuses personnes s'y tenant dans une certaine promiscuité.

3.1.2.1.2. La promotion des mobilités actives : un atout majeur du point de vue environnemental

La promotion des modes de déplacements actifs a également pour principal intérêt de limiter la pollution atmosphérique, notamment aux particules fines, au sein des espaces urbains. Dans ce sens, le vélo serait une alternative à la voiture individuelle, ce qui donnerait l'opportunité d'avoir une circulation apaisée dans nos villes. Cet objectif, déjà bien présent avant la période de crise, est d'autant plus fondamental aujourd'hui que la quantité de particules fines dans l'air est sans doute un facteur déterminant dans la propagation du virus. En effet, la pollution atmosphérique est cause de nombreuses atteintes pulmonaires et cardiovasculaires, ce qui risque grandement de renforcer l'apparition de cas graves de COVID-19, notamment chez des personnes âgées. Sur ce thème, *Santé publique France* écrivait notamment que « *l'exposition à court et long terme à la pollution atmosphérique est un facteur de risque à l'origine de maladies aiguës et chroniques respiratoires et cardiovasculaires, et que la pollution favorise l'inflammation et diminue la réponse immunitaire de l'organisme face aux infections. Il est donc raisonnable de considérer la pollution de l'air comme un co-facteur de morbi-mortalité par COVID-19* » (Chene, 2020). Ainsi, la pollution atmosphérique nous rendrait plus fragiles face aux différentes maladies et virus, telles que la COVID-19. L'idée de créer de nouveaux aménagements pour les mobilités actives prendrait alors tout son sens.

Dans ce contexte, l'urbanisme tactique est apparu comme étant fondamental en cette période de crise, et ce, partout dans le monde. Nous allons ainsi voir quelques exemples de projets qui ont été mis en place.

3.1.2.2. Les différents projets mis en place

3.1.2.2.1. Les exemples d'urbanisme tactique à travers le monde

Pour faire respecter les distances physiques entre les individus, les territoires du monde entier ont fait preuve d'une grande originalité. En pleine crise du coronavirus, la notion d'urbanisme tactique a pris tout son sens, la baisse de la circulation routière durant le confinement ayant permis la mise en place de pistes cyclables et piétonnes temporaires en milieu urbain. À New-York, États-Unis, notamment, l'une des villes les plus touchées par la maladie à travers le monde, certaines grandes avenues ont été fermées à la circulation, et des pistes cyclables et piétonnes temporaires y ont vu le jour. Certaines places de stationnement des véhicules automobiles y ont également été réquisitionnées, de façon à permettre un élargissement des trottoirs, ce qui a donné aux piétons l'opportunité de garder une certaine distance physique entre eux lorsqu'ils se croisent. Dans les magasins, des aménagements simples ont également vu le jour. Les commerçants ont mis au sol des bandes de scotch, espacées d'un mètre les unes des autres, de façon à faire respecter les distances sanitaires entre les individus. De ce fait, la ville de New-York a été pionnière en ce qui concerne la mise en place des aménagements temporaires en cette période de crise sanitaire. Toutefois, de nombreux habitants de cette grande mégalopole n'ont pas jugé ces aménagements pleinement satisfaisants car seulement quelques kilomètres de pistes piétonnes et cyclables ont vu le jour dans une ville comptant pourtant des centaines de kilomètres de grandes avenues (Vidalenc et Chassignet, 2020).

Des projets similaires ont aussi été réalisés dans d'autres grandes agglomérations à travers le monde. C'est notamment le cas à Bogota en Colombie, ville dans laquelle des pistes cyclables temporaires sont installées tous les dimanches de l'année. Durant la période de crise, vingt-deux puis cent-dix-sept kilomètres de pistes cyclables temporaires y ont été installés (Vidalenc et Chassignet, 2020). Toutefois, depuis la reprise progressive de l'activité liée au déconfinement, qui a été entamé à partir du 25 mai dernier, de nombreux tronçons de ces pistes ont été démantelés et rouverts à la circulation automobile. En ce qui concerne la mairie de cette capitale sud-américaine, elle a clairement affiché l'idée de vouloir rendre pérennes les trente-cinq kilomètres de pistes encore en place à l'heure actuelle (Vidalenc et Chassignet, 2020).

Figure 8 : piste cyclable temporaire dans la ville de Bogota, en Colombie



Source : *The conversation*

Ainsi, plusieurs grandes villes à travers le monde ont opté pour la mise en place de ce type de projets. En France, plusieurs agglomérations ont également fait le choix de mettre en place ce type d'aménagements.

3.1.2.2.2. L'urbanisme tactique en France

Durant la période de crise sanitaire, la mise en place de projets d'urbanisme tactique en France est arrivée assez tardivement, le gouvernement ayant notamment opté pour une restriction importante des déplacements durant la période de confinement. Ainsi, l'utilisation des mobilités actives a été très limitée sur l'ensemble du territoire pendant plus de deux mois, l'État considérant alors le vélo comme étant, avant tout, une activité sportive et non un mode de déplacement à part entière. Toutefois, dès la mi-avril, de nombreux projets, mettant en avant les mobilités douces, ont vu le jour sur le territoire français. Montpellier a alors pris l'allure d'une ville pionnière dans ce domaine, cette dernière ayant favorisé la création de cinq kilomètres de pistes cyclables temporaires sur son territoire à la date du 13 avril dernier (Finger, 2020). Ce projet a notamment été félicité par de nombreuses organisations de cyclistes ainsi que par des groupes et partis écologiques qui y voient une nouvelle façon de percevoir la mobilité au sein du milieu urbain.

Figure 9 : piste cyclable temporaire réalisée le long d'une route, à Montpellier



Source : *Weelz*

Les semaines suivantes, de nombreuses autres agglomérations ont optées pour la mise en place de ce type d'aménagements. Ainsi, cinquante kilomètres de pistes cyclables ont vu le jour au sein de la conurbation parisienne. Ici, les pistes ont surtout été créées au niveau des axes routiers les plus chargés de la ville. Dans cette optique, la rue de Rivoli, située en plein cœur de la capitale, a été totalement fermée à la circulation automobile, et l'une des voies de circulation y a été transformée en piste cyclable temporaire. Dans le cas parisien, nous constatons également que bon nombre de projets de ce type suit les principales lignes de transports en commun, notamment les lignes 1, 4 et 13 du métro (Lasserre, 2020). L'idée ici est donc de donner d'autres alternatives à la voiture ou aux transports en commun pour l'ensemble des actifs et résidents de l'agglomération parisienne.

Des projets similaires ont aussi été réalisés à Metz, sept tronçons cyclables temporaires y ayant vu le jour. Une fois de plus, ces aménagements ont été créés, dans un premier temps, au niveau des principaux axes de circulation, notamment au niveau des boulevards du Pontiffroy et Paixhans, ainsi qu'au niveau de la rue de Verdun et de l'avenue Foch. Au sein de ces secteurs, une voie de circulation a été neutralisée dans chaque sens de façon à permettre la circulation cyclable. En tout, c'est un peu plus de trois kilomètres de pistes qui ont été réalisés au sein de la commune. Dans un second temps, cinq nouveaux tronçons ont été aménagés au sein des quartiers Nouvelle-Ville et Sablon le 15 juin dernier, d'autres extensions étant en projet.

La mise en place de pistes cyclables temporaires s'est faite sur l'ensemble du territoire national. Aujourd'hui, ces projets, ainsi que leurs promoteurs, sont pleinement soutenus par l'État français, Élisabeth Borne, ministre de la Transition écologique, ayant affirmé qu'« *il y a mille kilomètres de pistes cyclables temporaires qui sont déployées grâce aux collectivités territoriales* », avant d'ajouter : « *Je veux encourager très fortement les élus à poursuivre la dynamique* » (Lorriaux 2020).

Figure 10 : vue du tronçon cyclable temporaire réalisé au niveau du boulevard Paixhans à Metz (8 mai 2020)



Source : N. Morel--Doridat

3.1.2.3. Vers une pérennisation des « coronapistes » en ville ?

3.1.2.3.1. Un bilan optimiste pour les cyclistes

Aujourd'hui, ces aménagements temporaires connaissent généralement un franc succès en France. De fait, c'est l'ensemble du monde du cyclisme qui connaît un regain d'activité durant cette période de crise. Ainsi, selon une étude menée par le *Bulletin bimensuel de suivi de la fréquentation cyclable* de l'association Vélo & Territoires, la part des usagers du vélo aurait augmentée de 44 % lors de la première semaine de déconfinement par rapport à ce qui se faisait avant le confinement (Lasserre, 2020). Cela est sans doute lié à la mise en place du « Coup de pouce vélo », une aide de 50 € accordée par l'État aux cyclistes de façon à les aider à réparer ou acheter un vélo, mais aussi grâce à l'installation de plusieurs tronçons cyclables temporaires. En effet, certains usagers du vélo peuvent avoir peur de rouler en ville au milieu de la circulation automobile, ce qui était sans doute, jusque-là, l'un des facteurs dissuasifs dans leur choix de pratiquer ce type d'activité. Ainsi, l'image de ce mode de transport a bien évolué, le gouvernement français favorisant aujourd'hui son utilisation, de façon à éviter les transports collectifs ainsi que l'usage de la voiture individuelle. Cette augmentation certaine du nombre de cyclistes justifierait alors la nécessité de mettre en place ce type d'aménagements pour une plus longue période. Certains élus, organisations et autres usagers ont ainsi affiché leur souhait de voir ces pistes devenir pérennes. Sur ce thème, la ministre de la transition écologique a affirmé que « *l'État accompagnera les collectivités pour qu'elles pérennisent ces pistes* » (Lorriaux, 2020). Sur le même thème, la ministre a également ajouté : « *Ne laissez pas la voiture reprendre la place* » (Lorriaux, 2020).

3.1.2.3.2. Les limites de ces projets

Il semblerait que les résultats de la mise en place de ces pistes cyclables temporaires soient à relativiser. Même si ces différents aménagements ont, dans l'ensemble, souvent eu un franc succès, leur efficacité est parfois remise en question. La première cause évoquée par les élus, qui les ont démontées seulement quelques semaines, voire quelques jours après les avoir mises en place, concerne leur utilité et leur dangerosité, ces dernières étant bien souvent situées aux abords de routes où la circulation automobile est parfois dense et rapide. Cela s'est notamment produit à Argenteuil, ville de la région parisienne au sein de laquelle la mairie a justifié son choix en évoquant l'idée suivante : « *la principale raison concernait les deux roues motorisées qui se sont approprié cet espace de circulation au détriment des cyclistes, parfois à des vitesses élevées* » (Razmon, 2020). Ici, la mairie a évoqué l'idée que les lieux puissent être dangereux pour les cyclistes, ce qui a été très mal perçu par de nombreux usagers des pistes cyclables, ces derniers estimant que ce n'est aucunement aux scooters et aux motos de s'approprier ces espaces. En somme, la pérennisation de l'ensemble de ces pistes cyclables sur le territoire national semble être un phénomène peu réaliste. En effet, leur mise en place de manière définitive dépend exclusivement des choix faits par les élus en fonction de leur efficacité.

3.1.2.4. Conclusion de la sous-partie

L'urbanisme tactique parvient aujourd'hui à modifier en profondeur l'aspect du milieu urbain. En effet, il nous conduit à revoir complètement nos modes de déplacements, les mobilités actives, telles que le vélo et la marche à pieds, prenant alors une place prépondérante au sein des villes, de nouveaux tronçons cyclables et piétons voyant le jour dans des espaces jusque-là uniquement réservés à la circulation automobile. Ces projets connaissant bien souvent un franc succès, certains acteurs des territoires souhaitent maintenant les rendre pérennes. Toutefois, après plusieurs semaines de déconfinement, nous constatons que ces aménagements ne font pas toujours l'unanimité, des élus décidant alors de les démonter, ces derniers ne répondant pas pleinement aux attentes escomptées.

3.2. Le télétravail et son impact sur la vie urbaine

Au cours de la période de crise liée à l'apparition du nouveau coronavirus en Chine à la fin de l'année 2019, le télétravail s'est pleinement développé, notamment dans le secteur des services. Ce dernier a modifié en profondeur le rapport au monde professionnel de nombreux actifs, ces dernières exerçant jusque-là leur profession au sein des milieux urbains, notamment métropolitains. Dans ce sens, une généralisation du télétravail changerait-elle en profondeur l'allure de ces espaces ? C'est ce à quoi nous allons tenter de répondre.

3.2.1. Vers une généralisation du télétravail sur le long terme ?

3.2.1.1. La mise en place du télétravail durant la période de crise

Durant les deux mois de confinement, le télétravail s'est imposé comme étant une nouvelle norme pour de nombreux actifs, notamment ceux du secteur tertiaire. Ainsi, une étude menée par la Direction de l'Animation et de la recherche, des Études et des Statistiques (DARES) a montré qu'un Français sur quatre a été placé en télétravail durant cette période de crise sanitaire (Couturier, 2020). Sa mise en place a eu, avant tout, pour objectif de limiter les contacts, et donc les risques de contamination, entre les individus. Dans ce cadre, les employeurs ont eu l'opportunité de placer leurs salariés dans cette situation, sans accord préalable, les risques liés à l'épidémie étant encore trop importants pour permettre la tenue du travail en présentiel. Cela a donc nettement renforcé la baisse de fréquentation des milieux urbains, de nombreux actifs placés en télétravail exerçant d'ordinaire leur activité professionnelle au sein de ces secteurs.

3.2.1.2. Le télétravail restera-t-il la norme dans les mois et les années à venir ?

Même si, depuis le 11 mai dernier, de nombreux actifs ont pu reprendre leur activité professionnelle en présentiel, le télétravail est encore bien souvent la règle, ce dernier permettant de limiter les contacts entre les individus et donc d'éviter une potentielle reprise de l'épidémie. Dans cette optique, le premier ministre, Édouard Philippe, a annoncé que « *dans les entreprises, les gestes barrières et la distanciation sociale doivent passer d'abord lorsque c'est possible, par le maintien du télétravail* » (Brézet, 2020). Ainsi, il semblerait que, dans de nombreux secteurs d'activités, le télétravail resterait la norme durant plusieurs mois, voire plusieurs années. Cela modifierait donc en profondeur les choix de lieu d'habitation d'une partie de la population, mais aussi les rapports de celle-ci à la question des déplacements professionnels. Les grandes villes, en particulier les métropoles, perdraient, quant à elles, une grande part de leur attrait.

3.2.2. La généralisation du télétravail serait-elle la cause d'une baisse d'attractivité des grands pôles urbains et métropolitains ?

3.2.2.1. Le télétravail favorise-t-il le développement de l'exode urbain ?

Comme nous l'avons évoqué précédemment, la crise liée à l'apparition de la COVID-19 risque d'engendrer une nouvelle phase d'exode urbain, de nombreux habitants quittant alors la ville pour aller s'installer à la campagne et dans des villes moyennes. Ici, une potentielle généralisation du télétravail devrait nettement renforcer ce phénomène, les gens partant alors bien souvent vivre dans des zones plus éloignées de leur lieu de travail. Sur ce thème, Patrick

Lévy Waitz, président de la Fondation *Travailler autrement* a affirmé que le développement économique actuel, lié notamment à la généralisation du télétravail, « *va pouvoir aller vers une démétropolisation* » (Couturier, 2020), ce qui serait bénéfique pour l'attractivité des villes moyennes. Ce dernier évoque également l'idée que ce travail à distance pourrait être favorisé par la mise en place de « *lieux partagés* » et de « *tiers-lieux* », ces derniers ayant pour principal intérêt de permettre « *aux actifs de travailler à distance, à proximité de leur domicile et dans le même confort, dans des lieux aussi bien équipés et aménagés que l'entreprise* » (Mille, 2017). Il s'agirait ainsi d'une sorte de compromis entre travail en présentiel et télétravail, les actifs ayant l'opportunité de travailler à distance tout en disposant d'un lieu adéquat pour la concentration et dont l'allure serait similaire à celle d'un bureau.

3.2.2.2. *Les impacts du télétravail sur la configuration des villes et des grandes agglomérations*

Dans le cas où le télétravail serait amené à se généraliser, les déplacements pendulaires, depuis les campagnes et les espaces périurbains en direction des métropoles, seraient nettement moins importants. Cela aurait pour principal avantage de réduire considérablement la circulation, notamment automobile, en milieu urbain, ce qui entraînerait à la fois un gain de temps pour les travailleurs des zones périurbaines et rurales, ainsi qu'une baisse de la pollution atmosphérique en ville.

De même, une délocalisation de certaines entreprises et bureaux depuis les centres des grandes villes serait également envisageable, ces espaces n'étant plus occupés par une partie des employés. Avant même la crise sanitaire liée à l'apparition du nouveau coronavirus, le groupement des autorités responsables des transports (GART) a délocalisé une partie des bureaux parisiens de l'association des collectivités locales au service de la mobilité, notamment pour les employés qui n'habitent pas à Paris (Petillon, 2020). Avec une généralisation du télétravail et une hausse d'attractivité des zones périurbaines et rurales, il y a fort à parier que la mise en place de ce type de projet puisse se poursuivre dans les mois et les années à venir.

Le dernier point que nous pouvons évoquer ici concerne la fréquentation des cellules commerciales des centres-villes. Dans l'hypothèse d'une généralisation du télétravail, qui entraînerait une délocalisation de certains bureaux situés en centre-ville, nous pourrions alors imaginer que les commerces qui se trouvent dans ces espaces puissent connaître une baisse sensible d'attractivité, notamment en semaine. En effet, les actifs qui exercent leur activité en milieu urbain sont parmi les principaux clients des commerces que l'on y retrouve, notamment dans le secteur de la restauration.

Ainsi, une potentielle généralisation du télétravail modifierait grandement l'aspect des grandes agglomérations françaises, ces dernières risquant alors de connaître une baisse d'attractivité. En parallèle, cela pourrait se traduire par un regain de l'attrait exercé par les villes petites et moyennes, d'où une augmentation des achats ou des locations de logements situés en périphérie des métropoles.

3.2.3. Les impacts potentiels de la crise dans les zones rurales et dans les petites villes et villes moyennes

3.2.3.1. Vers une augmentation des achats et des locations de logements dans les zones rurales et périphériques françaises

Comme nous l'avons spécifié auparavant, la crise du coronavirus, ainsi que la mise en place du confinement du 17 mars au 11 mai dernier, a entraîné le départ d'une petite partie de la population urbaine et métropolitaine vers les zones périphériques et rurales. Si cela était amené à se poursuivre dans le temps, nous assisterions alors à une forte augmentation de l'attractivité de ces espaces. Cela pourrait notamment s'y traduire par une hausse des achats ou des locations de nouveaux logements. Dans ce contexte, depuis le début du déconfinement, entamé en France à la date du 11 mai dernier, les agences immobilières ont pu rouvrir leurs portes, après près de deux mois de fermeture forcée. Sur ce thème, le ministre du Logement, Julien Denormandie, a affirmé qu'il « *y a une véritable envie, une véritable confiance des Français dans leur projet immobilier* », avant d'ajouter « *énormément de Français sont retournés dans les agences immobilières* » (Venries, 2020). Dans ce sens, nous pourrions imaginer que bon nombre de ces clients des agences immobilières puissent vouloir se procurer des logements en périphérie des grandes métropoles, ces dernières ayant connues un regain d'attractivité certain depuis le mois de mars. La motivation de ces acheteurs et loueurs serait également renforcée par la mise en place du télétravail, comme nous l'avons évoqué précédemment.

3.2.3.2. Une augmentation des prix du loyer dans les zones périphériques pourrait-elle avoir lieu dans les mois à venir ?

Toutefois, comme pour de nombreux secteurs d'activité, la crise sanitaire actuelle risque d'entraîner, à long terme, une crise économique majeure. Dans ce domaine, cette dernière dépendra notamment de l'attitude des banques, et du fait que celles-ci puissent limiter ou non les prêts immobiliers (Venries, 2020). De fait, cette crise économique pourrait se traduire, dans les mois et les années à venir, par une hausse des prix du loyer, en particulier dans les zones rurales et périphériques, dans le cas où ces dernières continueraient à être de plus en plus attractives. Ainsi, la distinction entre espace rural et espace urbain ne serait pas uniquement liée à l'émergence d'une nouvelle phase d'exode urbain, mais serait aussi due à la hausse des prix du foncier, ce dernier pouvant devenir aussi élevé au sein des départements périphériques que dans ceux fortement urbanisés et comptant des zones métropolitaines.

Conclusion

Ce mémoire a pour objectif de voir si la crise sanitaire et socio-économique que nous connaissons aujourd'hui est également une crise profonde du modèle urbain et métropolitain, mais aussi de voir, si cela se confirmait, quels en seraient les principaux impacts en termes d'attractivité des territoires. Pour ce faire, il nous est tout d'abord paru pertinent de traiter des fonctions des différents espaces urbains présents en France, ainsi que d'analyser le rôle central que prennent les métropoles au sein du territoire national. En effet, celles-ci concentrent une grande majorité des emplois du secteur tertiaire ainsi que des fonctions de commandement, ce qui les rend donc très dynamiques d'un point de vue démographique. *A contrario*, les villes moyennes et petites, dont la population est comprise entre 5 000 et 200 000 habitants, sont bien souvent dans des situations difficiles d'un point de vue économique et démographique, l'attractivité de ces dernières souffrant parfois de la comparaison face aux vingt-deux métropoles présentes sur le territoire. Toutefois, la crise sanitaire risque à long terme de bouleverser ces dynamiques préexistantes. De ce fait, les grandes agglomérations sont souvent perçues comme étant des espaces à risque, les fortes densités de population favorisant la diffusion du virus dans la société. Ainsi, nous assistons aujourd'hui à l'émergence d'une nouvelle phase d'exode urbain, une partie de la population française quittant les aires métropolitaines pour aller vivre dans des logements individuels situés dans des espaces périphériques et ruraux. Ce phénomène est également renforcé par la généralisation du télétravail, ce dernier permettant aux actifs de pouvoir habiter dans des espaces plus éloignés de leur lieu d'exercice professionnel que cela ne se faisait auparavant, lorsque le travail en présentiel était la norme pour tous. En parallèle, la vie culturelle et économique des grands pôles urbains connaît une forte baisse d'attractivité, la reprise d'activité y étant difficile après près de deux mois de fermeture forcée. Ainsi, il semblerait que la crise sanitaire et socio-économique actuelle soit bien une crise profonde du modèle métropolitain français, les grandes agglomérations étant les premières à être impactées.

Toutefois, l'Histoire nous a appris que les villes et les agglomérations ont toujours su faire face aux grandes épidémies. En effet, lorsque les crises sanitaires sont terminées, celles-ci connaissent bien souvent une nouvelle période de croissance économique et démographique, et ce, au détriment des zones rurales. C'est notamment ce qui s'est passé aux États-Unis dans les années 1920, les grandes villes, telles que New-York, connaissant alors une période florissante au sortir de la crise sanitaire mondiale liée à l'apparition de la grippe espagnole. Pouvons-nous alors imaginer assister à un phénomène semblable en France et dans le monde après la crise liée à l'apparition du coronavirus Sars-Cov2 ? Les modifications profondes du système urbain que nous avons évoquées ici ne seront-elles alors qu'un simple phénomène temporaire ? Aujourd'hui, nous ne sommes pas en mesure de répondre à ces différents questionnements.

Bibliographie

- AZOULAY A., 2020, « Les musées confrontés aux défis du COVID-19 restent engagés auprès des communautés », *UNESCO*. site internet (<https://fr.unesco.org/news/musees-confrontes-aux-defis-du-covid-19-restent-engages-aupres-communautes>), consulté le 4 juin 2020.
- BAYLET J.-N., 2020, « Coronavirus : une nouvelle aide financière annoncée pour les artisans et commerçants », *ladepeche.fr*.
- BILLAUD F., 2017, « Région par région, les prix des loyers en 2017 ! », *Seloger*. site internet (<https://edito.seloger.com/conseils-d-experts/louer/region-par-region-les-prix-des-loyers-en-2017-article-23124.html>), consulté le 15 juin 2020.
- BOULATE C., 2020, « Coronavirus : après le confinement, 45 % des Français entendent réduire leur budget concernant l'habillement »,.
- BRÉZET A., 2020, « Coronavirus : «le télétravail toujours privilégié après le 11 mai», selon Philippe », *Le Figaro.fr*.
- CHENE G., 2020, « Pollution de l'air et COVID-19 : audition de Santé publique France », site internet ([/les-actualites/2020/pollution-de-l-air-et-covid-19-audition-de-sante-publique-france](https://www.santepubliquefrance.fr/les-actualites/2020/pollution-de-l-air-et-covid-19-audition-de-sante-publique-france)), consulté le 8 juin 2020.
- COUTURIER B., 2020, « La contre-urbanisation : tous à la campagne ? », *France Culture*.
- DELPIROU A., 2019, « Action cœur de ville : une réponse en trompe-l'œil à la crise des villes moyennes ? - Métropolitiques », 8.
- DOCEUL M.-C., 2016, « Macrocéphalie — Géoconfluences », site internet (<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/macrocephalie>), consulté le 29 mai 2020.
- EBELLE K., 2019, « Les 10 plus grands aéroports du monde », *Generation Voyage*. site internet (<https://generationvoyage.fr/plus-grands-aeroports-monde/>), consulté le 15 juin 2020.
- FINANCE M., 2020, « Cinéma, littérature, jeux vidéo, musique... La place de la culture en France et en dix chiffres », *Le Figaro.fr*. site internet (<https://www.lefigaro.fr/culture/cinema-litterature-jeux-video-musique-la-place-de-la-culture-en-france-et-en-dix-chiffres-20200506>), consulté le 3 juin 2020.
- FINGER S., 2020, « Vélo : Montpellier explore de nouvelles pistes », *Libération.fr*. site internet (https://www.liberation.fr/france/2020/05/03/montpellier-explore-de-nouvelles-pistes_1787226), consulté le 6 mai 2020.
- FOUREL F., 2020, *Coronavirus : trois milliards d'euros de pertes dans le tourisme depuis le début de la crise à Nice*. Paris.
- GENTHIAL F., 2018, « Nombre record de touristes en 2017 pour Paris et sa région », *Capital.fr*.
- GINTRAND F., 2020, « Opinion | Coronavirus : tous à la campagne ? | Les Echos »,.

- GODOY HILARIO P.M., « Attractions touristiques françaises les plus fréquentées 2017 », *Statista*. site internet (<https://fr.statista.com/statistiques/469862/sites-touristiques-les-plus-visites-en-france/>), consulté le 12 juin 2020.
- GRIMAULT V., 2017, « Les villes moyennes sont-elles condamnées ? », *Alternatives Economiques*.
- GUILLOT C., S. DAVET, R. BOISSEAU, S. SICLIER et F. DARGE, 2020, « Coronavirus : les festivals d'été ne pourront se tenir « au moins jusqu'à mi-juillet » », *Le Monde.fr*.
- HANIMANN J., 2020, « Vu d'Allemagne. Après la crise en France, un exode urbain ? », *Courrier international*.
- HASLÉ A., 2019, « ▷ La région parisienne crée 31 % de la richesse nationale | ParisJob », *www.parisjob.com*. site internet (<https://www.parisjob.com/actualites/lile-de-france-reste-le-principal-moteur-de-leconomie-francaise.html>), consulté le 14 juin 2020.
- JOLIVET C., 2020, « Pas de grands festivals avant septembre, les festivals musicaux d'été reportés en France », site internet (<https://www.sortiraparis.com/scenes/concert-musique/articles/213362-pas-de-grands-festivals-avant-septembre-les-festivals-musicaux-d-ete-reportes-en>), consulté le 18 mai 2020.
- LAFFITTE P. et C. LHERMINIER, 2020, « L'urbanisme tactique au service du renouveau urbain ? »,.
- LASSERRE J.-B., 2020, « Les aménagements cyclables du déconfinement en France post Covid-19 », *Citycycle*. site internet (<https://www.citycycle.com/60125-velo-et-deconfinement-france/>), consulté le 8 juin 2020.
- LE BRETON Y., 2017, « En bref | Villes moyennes en France : vulnérabilités, potentiels et configurations territoriales », 6.
- LEFRANC F.-X., 2019, « France-Chine: les dossiers économiques dans le cartable de Macron », *Ouest-France.fr*.
- LORRIAUX A., 2020, « Pandémie et précarité, la double peine pour les intermittents du spectacle »,.
- MAUREL L., 2020, « Le fonds de solidarité élargi et maintenu en mai », *L'echommerces*. site internet (<https://lechommerces.fr/des-nouveautes-sur-le-fonds-de-solidarite/>), consulté le 11 juin 2020.
- MERLIN PIERRE, 2009, <> *exode urbain: de la ville à la campagne / Pierre Merlin,...*, Paris, La Documentation française.
- MEYSSAN S., 2020, « La culture face au COVID-19 », *MuseumTV*. site internet (<https://www.museumtv.art/artnews/articles/la-culture-face-au-covid-19/>), consulté le 11 juin 2020.
- MILLE E., « La Coopérative des Tiers-Lieux | travailler autrement », site internet (<https://coop.tierslieux.net/>), consulté le 11 juin 2020.

- MOISSELIN V., 2020, « Plan de relance pour le spectacle vivant subventionné », *SYNDEAC*. site internet (<https://www.syndeac.org/plan-de-relance-pour-le-spectacle-vivant-subventionne-10148/>), consulté le 18 juin 2020.
- PAYET C., 2020, « Covid-19 : les campagnes moins touchées que les villes ? - Métropolitiques »,.
- PETILLON C., 2020, « Télétravail : vers de nouvelles géographies du travail ? », *France Culture*.
- PRADAL L., « Coronavirus : réouverture des théâtres et salles de spectacle partout en France », site internet (<https://www.sortiraparis.com/scenes/theatre/articles/218241-coronavirus-reouverture-des-theatres-et-salles-de-spectacle-partout-en-france>), consulté le 12 juin 2020.
- RAZMON O., 2020, « « Ne laissez pas la voiture reprendre la place » : Elisabeth Borne, la ministre de la transition écologique, veut pérenniser les pistes cyclables temporaires », *Le Monde.fr*.
- SHENKER J., 2020, « Comment le Covid-19 va-t-il changer nos ville ? », *Courrier international*.
- TAULELLE F., L. CAILLY et M. VANIER, 2010, « La France des villes petites et moyennes », 16.
- VENRIES P., 2020, « Immobilier : le marché du logement va évaluer les dégâts du coronavirus », *SudOuest.fr*.
- VIDALENC E. et M. CHASSIGNET, 2020, « S'inspirer de l'urbanisme tactique pour adapter les villes à la distanciation physique », *The Conversation*.
- VINH C., 2020, « L'impact du Covid-19 sur la restauration : quelles conséquences et répercussions ? - Malou », *Malou Food Influencer Marketing*. site internet (<https://malou.io/impact-covid-19-restauration-consequences-repercussions/>), consulté le 4 juin 2020.
- YOUEN T., 2020, « Chômage : le taux s'élève à 7,8% au premier trimestre 2020, selon l'Insee »,.

Table des illustrations

Figure 1 : schéma présentant l'expansion de l'aire urbaine de Toulouse, une grande métropole française	10
Figure 2 : carte présentant la situation des 22 métropoles françaises.....	13
Figure 3 : carte interactive de la France présentant la répartition des cas de COVID-19 pour l'ensemble des départements à la date du 27 mai 2020 (ici, données pour le département du Haut-Rhin).....	18
Figure 4 : carte présentant le nombre de décès liés à la COVID-19 pour un million d'habitants dans les différents pays du monde à la date du 3 mai 2020	24
Figure 5 : carte présentant les dynamiques actuelles des principales villes moyennes françaises.....	27
Figure 6 : « dent creuse » en milieu urbain.....	28
Figure 7 : lotissement périurbain à Marly (21 mai 2020).....	28
Figure 8 : piste cyclable temporaire dans la ville de Bogota, en Colombie.....	41
Figure 9 : piste cyclable temporaire réalisée le long d'une route, à Montpellier	42
Figure 10 : vue du tronçon cyclable temporaire réalisé au niveau du boulevard Paixhans à Metz (8 mai 2020)	43

Table des sigles

CGET : commissariat général à l'égalité des territoires

COVID-19 : coronavirus disease 2019

CPME : confédération des petites et moyennes entreprises

DARES : direction de l'animation et de la recherche, des études et des statistiques

DATAR : délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale

EHPAD : établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes

EPCI : établissement public de coopération intercommunal

GART : groupement des autorités responsables des transports

MAPTAM : loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles de 2014

MEDEF : mouvement des entreprises de France

MIT : massachusetts institute of technology

NOTRe : loi portant nouvelle organisation territoriale de la République de 2015

PRODISS : syndicat national des producteurs, diffuseurs et salles de spectacles

RCT : loi de réforme des collectivités territoriales

Sars-Cov2 : severe acute respiratory syndrome coronavirus 2

U2P : Union des entreprises de proximité

Résumé / Abstract

Dans la hiérarchie territoriale française, les villes ont toujours pris une place centrale, celles-ci concentrant la majeure partie des emplois et des fonctions de commandement. Il existe toutefois des disparités entre celles-ci, les métropoles étant les principaux pôles d'attractivité tandis que les villes moyennes et petites sont bien souvent confrontées à de plus grandes difficultés sociales, économiques et démographique. Néanmoins, la crise sanitaire actuelle nous a amené à remettre en cause ces dynamiques préexistantes, les grandes agglomérations connaissant alors une baisse d'attractivité sans précédent, ces dernières étant considérées comme les principaux lieux de propagation de la maladie. C'est dans ce contexte que nous assistons à l'émergence d'une nouvelle phase d'exode urbain, les plus faibles densités de population dans les zones périphériques et rurales les rendant bien plus attractives que les grands pôles urbains, tandis que le développement du télétravail offre, à de nombreux actifs, l'opportunité d'aller vivre dans des espaces plus éloignés de leur lieu d'exercice professionnel. En parallèle, les grandes villes, qui ont connu une baisse d'attractivité certaine, suite à la fermeture de nombreux services, notamment dans les domaines de la culture et du commerce, sont aujourd'hui dans l'obligation de favoriser de nouvelles façons de se déplacer, en particulier dans le domaine des mobilités actives, cela dans l'objectif de faire respecter les distances physiques réglementaires entre les individus.

In the French territorial hierarchy, cities have always taken a central place, with cities concentrating most of the jobs and command functions. There are, however, disparities between them, with metropolises being the main centres of attraction while medium and small towns often face greater social, economic and demographic difficulties. Nevertheless, the current health crisis has led us to question these pre-existing dynamics, with large cities experiencing an unprecedented decline in attractiveness, as they are considered to be the main places where the disease spreads. It is in this context that we are witnessing the emergence of a new phase of urban exodus, with the lower population densities in peripheral and rural areas making them much more attractive than large urban centres, while the development of teleworking offers many workers the opportunity to live in areas further away from their place of work. At the same time, large cities, which have seen a certain decline in attractiveness following the closure of many services, particularly in the fields of culture and commerce, are now obliged to promote new ways of getting around, particularly in the field of active mobility, with the aim of enforcing regulatory physical distances between individuals.

Mots-clés : COVID-19, métropole, villes petites et moyennes, télétravail, économie, culture, urbanisme tactique, périurbanisation, exode urbain, Bogota, Metz, New-York, Paris.

Keywords : COVID-19, metropolis, small and medium-sized cities, telework, economy, culture, tactical urban planning, suburbanisation, urban exodus, Bogota, Metz, New York, Paris.