



**HAL**  
open science

# PALMARÈS ÉCONOMIQUE DES AIRES URBAINES

Gérard-François Dumont

► **To cite this version:**

Gérard-François Dumont. PALMARÈS ÉCONOMIQUE DES AIRES URBAINES. Les Echos, 2002, pp.36-43. halshs-01527404

**HAL Id: halshs-01527404**

**<https://shs.hal.science/halshs-01527404>**

Submitted on 24 May 2017

**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.

## Palmarès économique des aires urbaines

# Thionville grimpe, Dreux plonge

**Entre 1990 et 1999, le classement économique des 137 aires urbaines n'a guère connu de changements dans les premières et les dernières places. Sans doute faut-il voir là un échec des politiques d'aménagement du territoire de la dernière décennie.**

L'Insee livre mensuellement les données nationales sur l'économie française. Mais elles ne sont que la moyenne de situations extrêmement variées selon les aires urbaines, avec, par exemple, des niveaux de chômage pouvant aller du simple au triple, 7 % ou moins à Rodez ou Cluses, et plus de 22 % à Maubeuge, Sète, Valenciennes ou Alès. Une distinction fine du dynamisme économique des territoires suppose un échelon géographique pertinent de ce point de vue, c'est-à-dire ni la commune, ni l'agglomération, mais l'aire urbaine (voir lexique p. 43), mais aussi des données détaillées, seulement disponibles les années de recensement. Il est alors possible, en considérant quatre critères significatifs (voir encadré p. 38), d'analyser le dynamisme économique comparé des 137 aires urbaines comptant plus de 50 000 habitants. Pour ce faire il est possible d'analyser tout d'abord les dix premières en 1990 et 1999, puis les dix dernières en 1990 et 1999, et enfin celles dont le rang s'est relativement le plus amélioré ou le plus détérioré.

Premier constat : les dix aires urbaines les plus dynamiques en 1999 sont exactement les mêmes qu'en 1990 (voir tableau pages 39 et 41), avec

néanmoins quelques modifications à l'intérieur du classement. Quelles caractéristiques expliquent une telle constance ? Faut-il en conclure que les éléments favorisant le dynamisme économique peuvent avoir un caractère pérenne, comme s'ils étaient une donnée structurelle ou comme si l'existence d'une situation dynamique stimulait des efforts afin de persévérer dans ce dynamisme ?

Les aires urbaines classées aux deux premières places en 1999, la partie française de la métropole de Genève-Annemasse et Orléans, bénéficient

chacune de la proximité d'une grande ville exerçant des fonctions internationales. La première se trouve en continuité physique avec Genève, dont l'expansion de l'économie et de l'habitat est limitée par son quasi-enclavement dans un espace français. Genève s'étale sur des communes de l'Ain et de la Haute-Savoie, soit par des activités, soit par des résidences. Parallèlement, les territoires français de cette aire urbaine peuvent développer des entreprises bénéficiant de la proximité d'un aéroport international et d'un important centre financier.

Médaille d'argent en 1999, l'aire urbaine d'Orléans s'étend à une distance faible du sud de l'aire urbaine de Paris, à laquelle elle est particulièrement bien reliée par autoroute et train à grande vitesse, et se trouve à une

position carrefour dans les réseaux de transport. La ville d'Orléans a été l'une des premières à organiser un service de promotion économique destiné à attirer des entreprises étrangères, auxquelles elle peut offrir de nombreux équipements – dont une université –, avec en même temps la proximité de Paris, sans les déséconomies d'échelle d'une grande métropole. Orléans bénéficie en outre de son rôle de capitale politique régionale.

### Valoriser la proximité de la capitale

Deux autres aires urbaines dans les dix premières de 1999 doivent leur classement à leur capacité de valoriser leur proximité de la région capitale : Chartres et Évreux, en effet, offrent des lieux de résidence à des actifs de l'aire urbaine de Paris et des espaces de délocalisations à des entreprises franciliennes. Mais leur dynamisme, calculé selon la méthodologie proposée (voir encadré ci-contre), est aussi le résultat d'un autre élément qui exerce des effets favorables sur les indicateurs retenus, bien que n'étant pas un élément positif : ces deux aires urbaines comptent une faible proportion de la tranche d'âge 20-24 ans, et donc un faible chômage des actifs jeunes. Ces derniers, plutôt que de risquer le chômage sur place, préfèrent quitter le territoire afin de poursuivre ailleurs des études supérieures ou de bénéficier des bassins d'emploi plus diversifiés de Paris et de la Basse-Seine. Ces deux aires urbaines profitent également d'un tertiaire non marchand non négligeable

### Méthodologie

Pour chacun des quatre critères retenus (taux de chômage, part des moins de vingt ans, part des ménages cadres et population active occupée par rapport à la population totale), un classement des 137 aires urbaines françaises (ou la partie française d'une aire urbaine internationale pour Lille ou Genève-Annemasse) comptant plus de 50 000 habitants au recensement de 1999 a été effectué par MMC (statistiques, études et conseil).

Le rang obtenu pour chaque aire urbaine leur donne un nombre de points équivalents. Par exemple, Agen étant 76<sup>e</sup> dans le classement du taux d'activité occupée, il lui est affecté 76 points. Chacun des critères étant considéré comme ayant un effet équivalent sur le dynamisme économique, les quatre niveaux de points correspondant aux quatre critères sont additionnés. Il en résulte un total permettant de distinguer les premiers en 1990 et en 1999 (ceux qui ont les plus faibles nombres de points), et les derniers, qui ont les nombres de points les plus élevés.

La différence entre les rangs 1990 et les rangs 1999 permet de donner le nombre de places gagnées ou perdues par chaque aire urbaine et, en particulier, de distinguer les dix ayant gagné le plus de places (entre quinze et trente places), et les dix en ayant perdu le plus (entre dix-huit et quarante-quatre places).

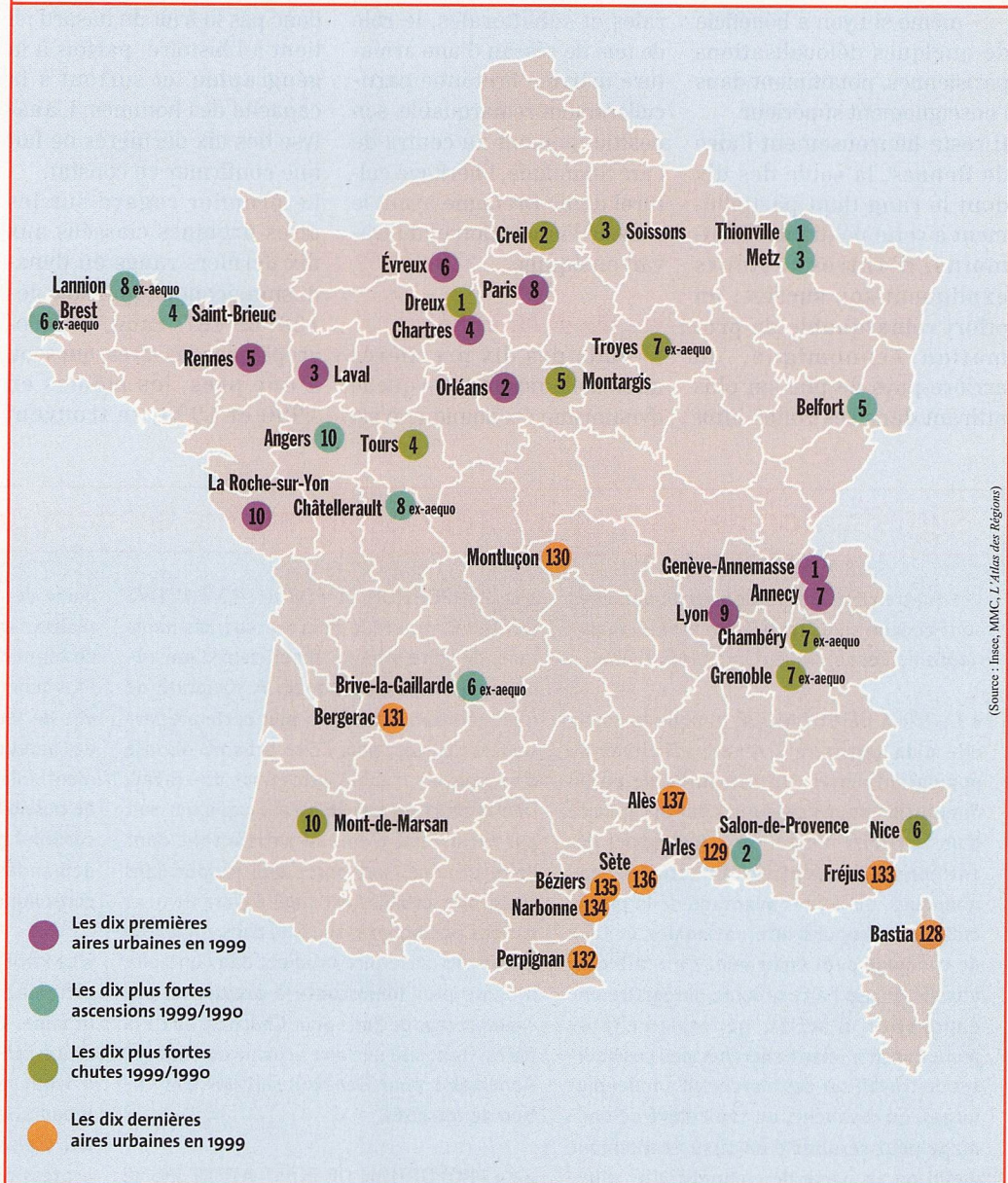
compte tenu de leur nature de capitale départementale. Chartres dispose en outre d'un atout patrimonial (et d'une notoriété agricole) qui lui vaut sa renommée mondiale.

### La force de la culture

Le facteur capitale départementale s'exerce également pour Laval et La Roche-sur-Yon, dont le bon classement peut néanmoins surprendre, car ces aires urbaines, surtout pour la seconde, sont relative-ment enclavées et éloignées des principaux marchés européens. L'explication est culturelle, ces territoires ayant puisé leur dynamisme économique dans leurs propres forces afin de susciter une croissance endogène. Ainsi s'est-on souvent étonné des entreprises vendéennes dispersées à la campagne, à rebours de toutes les analyses sur l'impératif de concentration et sur la priorité aux métropoles d'équilibre. Mais la volonté des hommes a obtenu davantage de résultats que les aides parisiennes, ou que la proximité, prétendument stimulante, de la « banane bleue », cette « tarte à la crème » guère explicative des niveaux de dynamisme économique.

Classée septième aire urbaine en 1999, Annecy peut, dans une certaine mesure, être incluse dans cette catégorie du succès de la croissance endogène. Mais Annecy bénéficie aussi d'autres atouts, la proximité d'un aéroport international (Genève-Cointrin) et sa position de porte du tourisme savoyard, par exemple. En huitième et neuvième places du classement 1999, presque au même rang qu'en

## Les aires urbaines les plus significatives en 1999



1990, se trouvent Paris et Lyon, les deux premières aires urbaines par le nombre d'habitants. Ces aires continuent de faire prospérer leurs avantages issus d'une longue histoire. Paris reste première en matière de ménages cadres, et ce rang est renforcé par l'émigration de retraités vers d'autres régions. Elle demeure dans le peloton de tête des

métropoles mondiales, avec une image de marque héritée de son histoire, de la richesse de son patrimoine urbain, de son importance artistique et culturelle, et de son rôle politique et diplomatique. L'aire urbaine de Lyon, malgré son faible poids par rapport à Paris, allie efficacité et discrétion. Elle parvient à restructurer un secteur secondaire très

important, et sait utiliser la diversité de son marché de l'emploi et de ses formations pour substituer de nouveaux emplois à ceux qui disparaissent sous l'effet d'une productivité industrielle toujours accrue. Son classement parmi les dix premières aires en 1999 ne peut être porté au crédit de la politique nationale d'aménagement du territoire, ➔

**Le dynamisme économique** tient à l'histoire,  
à la géographie et à la capacité des hommes.

→ même si Lyon a bénéficié de quelques délocalisations parisiennes, notamment dans l'enseignement supérieur.

Il reste heureusement l'aire de Rennes, la seule des dix dont le rang tient partiellement à cette politique. Néanmoins, d'autres facteurs expliquent son succès : un effort remarquable de promotion économique, un arrière-pays de plus en plus attirant dans ses zones littorales

et sublittorales, le rôle de tête de réseau d'une armature urbaine bretonne particulièrement remarquable, son positionnement au centre de l'arc atlantique, l'héritage culturel d'une Bretagne ayant le sens de l'innovation et du travail en équipe.

### Les dix derniers rangs

L'étude des dix premières aires urbaines montre que le dynamisme économique n'est

donc pas le fruit du hasard : il tient à l'histoire, parfois à la géographie, et surtout à la capacité des hommes. L'analyse des dix dernières ne fait que confirmer ce constat.

Le premier regard sur les aires urbaines classées aux dix derniers rangs du dynamisme économique, soit des 128<sup>e</sup> au 137<sup>e</sup> rang, est géographique. Ces aires, qui sont, à une près, les mêmes en 1990 et 1999, se trouvent

dans la moitié Sud de la France, la plupart d'entre elles dans des départements méditerranéens, et six sont maritimes sinon littorales : Perpignan, Narbonne, Béziers, Sète, Fréjus et Bastia. Une première explication d'un piètre classement se résume à un système migratoire peu favorable au développement. En effet, en raison de l'attrait exercé par le soleil, ces aires urbaines comptent des →

## Signification des quatre critères de dynamisme économique retenus

Les quatre critères choisis pour ce palmarès sont chacun significatif d'un aspect du dynamisme économique d'une aire urbaine.

- Le TAUX DE CHÔMAGE indique la capacité d'un territoire à rendre efficiente sa population active. Un niveau faible ou en diminution peut s'expliquer par la capacité d'un territoire à créer ou à développer des entreprises, à redéployer ses activités économiques, ou à tirer avantage de la proximité de métropoles internationales. Le taux de chômage peut également être faible ou abaissé quand l'aire urbaine enregistre une émigration d'actifs, généralement de jeunes actifs, allant chercher des possibilités de travail sur des marchés d'emploi plus larges. En revanche, un taux élevé de chômage peut résulter d'un tissu économique vieilli ou en perte de compétitivité, d'une insuffisance de création d'entreprises, d'une population active peu qualifiée ou peu motivée, d'un enclavement relatif ou d'une image de marque peu attirante pour des entreprises extérieures. En outre, un niveau relativement élevé de taux de chômage peut s'expliquer par l'attraction climatique d'une unité urbaine méridionale, sans que le développement économique soit suffisant pour offrir des activités correspondantes à la demande d'emploi de cet apport migratoire.

- La PROPORTION DE POPULATION ACTIVE OCCUPÉE mesure le pourcentage des habitants de l'aire urbaine bénéficiant d'une rémunération liée au travail. À structure de rémunération semblable, plus cette proportion est élevée, plus l'aire urbaine dispose d'un pouvoir d'achat provenant du travail. Une proportion élevée peut s'expliquer soit par un niveau d'emploi satisfaisant dans l'aire urbaine, soit parce que résider dans cette aire urbaine est jugé favorablement par des personnes disposant d'un emploi en dehors de cette aire urbaine, dans une aire urbaine plus importante à proximité, par exemple (cas de Paris pour Chartres, ou de la partie française de l'aire urbaine de Genève-Annemasse pour Genève), soit par émigration de retraités.

- La PROPORTION DE POPULATION JEUNE (0-19 ans) présente une double signification. Elle mesure le degré de vieillissement de la population, car un pourcentage élevé de jeunes signifie généralement une proportion plus importante de personnes âgées et donc de retraités. Or, une telle proportion est un atout économique limité car l'effet d'emplois induits par la population des personnes âgées se révèle modeste, même lorsqu'il s'agit de retraités à fort pouvoir d'achat. D'autre part, une proportion plus élevée de jeunes peut signifier pour l'aire ur-

baine des obligations plus grandes dans la réalisation d'investissements pour l'avenir, en termes de formation, d'équipements, etc. Plus généralement, une proportion plus élevée de jeunes peut faciliter la stimulation des acteurs économiques vers le développement. Elle peut aussi donner une plus grande possibilité de rentabiliser la diffusion de certains produits nouveaux, généralement demandés par des jeunes commençant à consommer ou à s'équiper.

- La PROPORTION DE MÉNAGES DE CADRES offre une estimation de la richesse de l'aire urbaine. Une proportion plus élevée donne deux indications : d'abord, un pouvoir d'achat normalement supérieur dans l'aire urbaine, ensuite, une possibilité d'emplois induits plus grande, puisque les possibilités professionnelles et de consommation des cadres génèrent davantage d'emplois que celles des catégories socioprofessionnelles disposant de responsabilités, de compétences professionnelles et de revenus moindres. Par exemple, une proportion élevée signifie normalement un niveau culturel supérieur, en raison d'une formation plus longue, et davantage d'exigence pour les systèmes éducatifs, les équipements culturels et sportifs, etc. Donc une pression accrue pour stimuler le dynamisme économique.

## Classement des aires urbaines en 1999

AIRE URBAINE	POPULATION EN 1999	PART DES 0-19 ANS (en %)	PART DES MÉNAGES CADRES (en %)	TAUX D'ACTIVITÉ OCCUPÉE EN 1999 (en %)	TAUX DE CHÔMAGE EN 1999 (en %)	RANG AU CLASSEMENT 1990	RANG AU CLASSEMENT 1999	ÉVOLUTION (en nombre de rangs)
Agen	94 552	23,5	9,1	40,0	12,8	79	71	+ 8
Ajaccio	77 241	23,3	8,9	36,1	15,8	125	120	+ 5
Albi	86 325	21,9	9,4	38,2	12,3	83	80	+ 3
Alençon	64 987	26,3	9,2	40,5	12,2	29	41	- 12
Alès	89 485	22,1	6,2	32,2	22,3	134	137	- 3
Amiens	270 913	25,7	10,1	37,6	16,0	72	70	+ 2
Angers	332 884	26,6	12,0	39,6	12,0	41	26	+ 15
Angoulême	153 503	23,2	8,8	39,8	14,3	81	86	- 5
Annecy	189 325	24,9	14,3	44,7	9,8	2	7	- 5
Arcachon	54 193	21,0	9,8	35,6	14,5	117	117	0
Arlès	52 921	23,6	7,2	34,6	19,5	128	129	- 1
Armentières *	58 490	28,5	8,3	37,5	14,8	80	67	+ 13
Arras	124 329	26,3	10,3	39,4	12,8	42	46	- 4
Aurillac	56 609	21,9	7,9	42,5	11,1	75	66	+ 9
Auxerre	85 178	24,8	9,1	42,0	11,1	34	38	- 4
Avignon	290 575	25,5	9,3	36,7	16,4	90	88	+ 2
Bâle* - Saint-Louis *	83 565	23,5	8,2	47,6	6,1	51	37	+ 14
Bastia	76 433	22,8	7,9	34,2	18,2	130	128	+ 2
Bayonne	214 203	21,8	9,3	37,7	14,0	114	105	+ 9
Beauvais	100 660	28,3	9,3	41,8	13,8	25	32	- 7
Belfort	104 879	25,3	12,4	40,2	11,8	53	30	+ 23
Bergerac	72 718	21,4	6,4	35,8	14,9	127	131	- 4
Besançon	222 089	25,0	12,3	40,6	11,1	17	24	- 7
Béthune	268 435	27,1	5,3	32,2	18,8	119	121	- 2
Béziers	125 142	22,1	6,7	31,6	21,0	135	135	0
Blois	116 677	24,9	10,5	42,0	11,5	16	28	- 12
Bordeaux	925 305	23,5	13,4	40,2	14,5	60	61	- 1
Boulogne-sur-Mer	135 155	28,6	7,3	33,7	19,6	110	114	- 4
Bourg-en-Bresse	101 242	24,9	9,6	43,4	7,9	18	18	0
Bourges	123 455	24,0	10,9	41,4	12	43	43	0
Brest	303 728	25,3	11,6	38,1	12,1	68	50	+ 18
Brive-la-Gaillarde	89 190	21,6	8,1	39,8	11,8	102	84	+ 18
Caen	370 910	26,2	11,4	39,3	13,7	46	48	- 2
Calais	125 381	29,7	6,1	33,8	21	112	118	- 6
Cambrai	58 809	26,1	8,7	35,8	19,2	101	103	- 2
Carcassonne	82 633	23,3	8,2	36,5	17,2	124	125	- 1
Castres	61 936	24,1	8,5	37,5	15,2	91	102	- 11
Chalon-sur-Saône	130 585	24,6	8,2	41,7	12	71	62	+ 9
Châlons-en-Champagne	79 354	26,7	9,7	40,6	11,5	19	19	0
Chambéry	131 328	24,7	12,0	40,4	11,2	14	33	- 19
Charleville-Mézières	107 732	27,2	7,4	37,6	1,06	77	78	- 1
Chartres	130 925	26,9	10,9	44,5	9,9	7	4	+ 3
Châteauroux	90 505	23,3	7,7	42,1	11,3	65	63	+ 2
Châtellerauld	68 740	24,3	7,0	38,2	13,4	111	95	+ 16
Cherbourg	117 654	28,6	8,2	37,5	15,3	56	72	- 16
Cholet	73 570	26,3	8,8	43,1	10,9	24	20	+ 4
Clermont-Ferrand	409 648	22,5	11	41,3	11,1	47	49	- 2
Cluses	61 086	27,8	7,1	47,9	7	11	13	- 2
Colmar	115 835	24,7	11,4	44,6	8,5	20	12	+ 8
Compiègne	108 377	26,9	12,5	40,6	11,9	12	14	- 2
Creil	98 085	29,6	7,4	38,2	16,8	45	76	- 31
Dieppe	81 710	26,1	6,5	37,3	16,1	106	110	- 4
Dijon	326 413	24,2	13,2	42,1	10,7	21	17	+ 4
Douai-Lens	551 766	28,3	5,2	30,6	21,3	121	124	- 3
Dreux	58 053	31,0	5,8	36,1	18,3	67	111	- 44
Dunkerque	266 138	29,4	6,9	35,3	17,7	108	107	+ 1
Elbeuf	86 542	27,7	6,2	38,0	16,8	95	89	+ 6
Épinal	89 607	26,2	9,5	39,9	12,3	59	45	+ 14
Évreux	97 231	28,6	11,5	43,1	11,9	1	6	- 5
Forbach *	103 644	26,0	4,6	34,4	14	115	116	- 1
Fréjus	83 352	21,4	7,4	32,8	18,7	131	133	- 2
Genève* - Annemasse *	212 313	26,4	13,2	45,9	8,6	4	1	+ 3
Grenoble	514 751	24,4	17,5	40,6	12,2	15	34	- 19
Haguenau	59 797	25,3	9,4	44,7	8,7	22	15	+ 7
La Roche-sur-Yon	98 016	25,9	9,7	38,2	9,1	8	10	- 2
La Rochelle	171 510	23,3	9,4	43,6	15,2	97	94	+ 3
Lannion	59 017	22,6	15,6	36,8	12,8	84	68	+ 16
Laval	102 473	26,9	9,9	44,9	8,2	5	3	+ 2
Le Havre	296 758	27,5	7,9	35,9	17,2	100	93	+ 7
Le Puy-en-Velay	66 484	23,9	7,8	40,7	11,5	62	65	- 3

(Source : Insee, MMC, L'Atlas des Régions)

## **Enclavement, image négative** et restructurations expliquent les dernières places d'Alès, Montluçon, Bergerac et Vichy.

→ soldes migratoires positifs, dont la nature n'exerce guère d'effets favorables sur les critères de dynamisme retenus. L'attraction porte en effet principalement sur les retraités – dont l'effet sur l'induction d'emploi est limité – et sur des populations faiblement qualifiées, voire en échec professionnel. Par exemple, ces zones hautement touristiques créent pendant la haute saison des emplois temporaires ne supposant pas, en moyenne, un haut niveau de formation. La saison terminée, certaines personnes demeurent sur place sans y trouver des potentialités professionnelles importantes. Il en résulte un fort taux de chômage. En outre, l'importance des retraités se traduit par un faible pourcentage de la population jeune et de la population active occupée. Ces six aires urbaines – hormis Bastia qui bénéficie davantage que Perpignan de son statut de chef-lieu de département – se retrouvent également mal classées pour la proportion de ménages cadres.

### **Les cadres font la différence à Arles**

Bien que non exactement maritime, mais deltaïque, l'aire urbaine d'Arles se trouve dans une situation semblable aux six précédentes. Elle ne diffère que par une proportion moins faible de ménages cadres, qui lui permet d'être classée le moins mal des dix dernières. Outre leur système migratoire, une deuxième explication d'un mauvais rang tient à la faible tradition de créativité économique de ces aires

urbaines, les périodes fastes de leur histoire économique ayant plutôt reposé sur une monoculture agricole ou portuaire, sans recherche suffisante d'une diversification. Enfin, troisième raison, le peuplement des arrière-pays est relativement réduit, ce qui ne peut être favorable à un fort essor des échanges et à la vitalité du commerce.

Cette dernière raison vaut également pour les quatre autres aires urbaines classées parmi les dix dernières : Alès, Montluçon, Bergerac et Vichy. Pour ces aires urbaines, d'autres facteurs s'ajoutent, comme un relatif enclavement (Bergerac et Alès), une image encore fortement liée au passé (Vichy) ou une situation de bassin anciennement industriel (Alès et Montluçon), confronté aux nécessités de la restructuration.

La relative équivalence dans le classement des dix premières et des dix dernières aires urbaines entre 1990 et 1999 signifie-t-elle une quasi-stabilité du dynamisme économique ? Non, car la période 1990-1999 a connu bien des évolutions locales conduisant à de nombreux changements dans le classement. Considérons d'abord les dix ayant le plus amélioré leur dynamisme économique relatif entre 1990 et 1999, puis les dix ayant, au contraire, relativement régressé.

Parmi les dix premières aires urbaines ayant enregistré les plus fortes ascensions, bon nombre se localisent aux frontières de l'Hexagone, illustrant une évolution vers un développement périphérique de la France au détriment des ter-

ritoires continentaux. Pourtant, ce n'est pas le cas de Châtelleraut, au Nord-Est de la Vienne, dont le taux de chômage recule, tandis que sa population de ménages cadres augmente de 19,8 % (contre seulement 2,12 % pour la moyenne des aires urbaines), soit la deuxième progression après Belfort. Un tel résultat, exceptionnel au regard de la situation géographique de cette aire, s'explique par ce que l'on peut appeler « l'effet Futuroscope », projet dont le développement a nécessité la venue d'habitants, d'où le solde migratoire positif de la Vienne, et notamment de cadres qualifiés.

### **L'image positive de Saint-Brieuc**

Le cas de Saint-Brieuc, qui a gagné vingt-trois places, est lié aussi à la notoriété et à l'image. En changeant de nom au début des années 1990, les Côtes-d'Armor (auparavant Côtes-du-Nord) ont bénéficié rapidement d'un regain d'intérêt, notamment des touristes étrangers en provenance d'outre-Manche et des retraités en quête d'air pur et vivifiant. Une industrie du tourisme a pu ainsi prendre son essor, et des emplois nouveaux en ont découlé. Les infrastructures autoroutières et ferroviaires ont fait le reste. Les autres motifs de progression relative s'inscrivent dans des logiques variées. D'abord la situation de l'aire urbaine au sein d'un bassin anciennement industriel parvenu à améliorer son rang après de lourdes restructurations. Une telle évolution est parfois facilitée par la proximité fronta-

lière, qui offre des possibilités d'emploi à l'étranger. Le gagnant de l'étape 1990-1999, Thionville, au Nord-Ouest de la Moselle, était fort mal classé en 1990 (122<sup>e</sup>), encore sous les effets de la fermeture, en 1977-1978, de la grande usine Usinor, qui lui valait le titre de « capitale du fer ». Thionville gagne trente places et se hisse au 92<sup>e</sup> rang, notamment sous trois effets, à commencer par une baisse du chômage de 13,4 % en 1990 à 12,9 % en 1999, soit – 4 %, inverse de l'évolution moyenne (+18,2 %). Ainsi Thionville passe-t-elle d'un taux de chômage supérieur de plus de deux points à la moyenne des aires urbaines en 1990 à un taux inférieur d'un demi-point à cette moyenne en 1999 (13,2 %). Parallèlement, son taux d'activité occupée présente la troisième augmentation des 137 aires urbaines, passant de 34,4 % à 37,8 %. Deux raisons expliquent cette progression. En premier lieu, davantage d'actifs de nationalité française disposent d'un emploi au Luxembourg ou en Allemagne, ensuite, des actifs de nationalité allemande ayant un emploi en Allemagne installent leur résidence principale dans l'aire urbaine de Thionville, où le coût du foncier est moindre que dans la Sarre.

Dans la même région, l'aire urbaine de Metz gagne vingt-quatre places (de la 76<sup>e</sup> à la 52<sup>e</sup> place) pour des raisons semblables : baisse de 0,4 point du taux de chômage, soit – 3,3 %, et croissance de 2,2 points du taux d'activité occupée, soit + 5,7 %. →

## Classement des aires urbaines en 1999 (suite)

AIRE URBAINE	POPULATION EN 1999	PART DES 0-19 ANS (en %)	PART DES MÉNAGES CADRES (en %)	TAUX D'ACTIVITÉ OCCUPÉE EN 1999 (en %)	TAUX DE CHÔMAGE EN 1999 (en %)	RANG AU CLASSEMENT 1990	RANG AU CLASSEMENT 1999	ÉVOLUTION (en nombre de rangs)
Lille *	1 142 002	28,3	13,3	37,4	15,5	50	53	- 3
Limoges	247 757	20,8	10,5	40,9	11	58	58	0
Lons-le-Saunier	54 407	23,0	8,4	42,0	7,7	52	55	- 3
Lorient	186 809	24,5	8,9	36,7	15,1	98	101	- 3
Lyon	1 648 231	26,0	15,2	41,2	11,4	10	9	+ 1
Mâcon	88 600	25,2	9,0	42,7	10,1	32	27	+ 5
Mans	293 104	25,3	9,9	40,8	12,3	57	44	+ 13
Marseille-Aix-en-Provence	1 515 323	23,9	11,8	34,7	20	109	112	- 3
Maubeuge *	117 611	30,0	5,0	29,7	23,2	120	122	- 2
Menton-Monaco *	66 758	20,3	7,5	39,5	10,4	82	85	- 3
Metz	429 564	25,2	10,8	39,5	12	76	52	+ 24
Mont-de-Marsan	54 575	23,8	9,7	39,2	11,8	38	56	- 18
Montargis	66 341	24,3	7,6	41,4	14,4	74	97	- 23
Montauban	75 142	23,4	8,3	37,9	13	69	82	- 13
Montbéliard	179 930	25,6	6,9	39,5	11,9	73	69	+ 4
Montélimar	58 439	25,3	9,2	37,9	14,8	87	75	+ 12
Montluçon	78 310	19,9	5,9	36,8	14,9	133	130	+ 3
Montpellier	459 791	23,8	15,8	36,3	17,8	88	83	+ 5
Moulins	58 555	22,3	7,7	40,8	11,6	66	73	- 7
Mulhouse	270 430	25,9	9,8	41,3	11	27	22	+ 5
Nancy	410 484	24,5	13,5	39,5	11,3	37	36	+ 1
Nantes	711 395	26,0	14,6	40,7	12,6	28	21	+ 7
Narbonne	70 980	22,2	6,6	33,4	20,7	137	134	+ 3
Nevers	100 540	23,5	8,0	39,7	12,9	94	81	+ 13
Nice	933 971	21,3	11,1	36,3	14,9	93	115	- 22
Nîmes	221 273	25,1	10,0	35,0	19,5	103	108	- 5
Niort	125 528	23,5	10,2	43,2	11,3	49	35	+ 14
Orléans	355 364	26,1	14,4	43,6	9,6	3	2	+ 1
Paris	11 170 334	25,3	20,0	44,4	11,5	9	8	+ 1
Pau	216 780	23,4	12,3	39,0	12,1	70	60	+ 10
Périgueux	91 727	21,6	8,4	40,4	12,4	86	79	+ 7
Perpignan	249 110	23,1	7,1	32,5	19,6	132	132	0
Poitiers	208 820	22,9	12,0	40,6	10,8	35	42	- 7
Quimper	120 728	24,0	11,7	41,2	11,1	33	29	+ 4
Reims	291 918	25,4	11,6	39,8	13,5	40	47	- 7
Rennes	521 379	25,6	14,9	42,4	9,1	6	5	+ 1
Roanne	104 779	23,8	6,8	39,5	12,4	78	91	- 13
Rodez	65 113	23,1	10,0	45,6	6,4	23	23	0
Romans-sur-Isère	65 935	25,8	7,7	37,3	16,3	107	99	+ 8
Rouen	517 475	25,8	11,5	39,1	14,5	48	59	- 11
Saint-Brieuc	121 067	25,0	9,6	40,2	10,8	63	40	+ 23
Saint-Chamond	85 347	26,3	6,0	36,8	14,8	113	100	+ 13
Saint-Dizier	55 647	26,8	5,7	37,2	15	85	98	- 13
Saint-Étienne	321 996	23,8	8,8	36,9	14,5	96	104	- 8
Saint-Malo	70 358	24,7	8,3	36,6	13,4	99	87	+ 12
Saint-Nazaire	172 401	24,5	7,5	36,7	15,7	118	119	- 1
Saint-Omer	93 555	28,4	5,9	36,3	15,8	89	96	- 7
Saint-Quentin	104 185	27,2	7,1	38,0	17,3	92	106	- 14
Saintes	51 456	22,6	8,4	36,8	13,8	104	109	- 5
Salon-de-Provence	50 581	25,3	12,7	35,8	16,9	105	77	+ 28
Sens	56 705	26,0	8,6	39,7	13,8	61	64	- 3
Sète	66 169	22,3	6,5	31,0	22,9	136	136	0
Soissons	63 884	26,6	7,1	37,4	15,4	64	90	- 26
Strasbourg *	611 635	24,3	14,2	43,1	9,5	13	11	+ 2
Tarbes	110 374	21,9	9,0	37,4	14,2	116	113	+ 3
Thionville	156 633	24,8	7,0	37,8	12,9	122	92	+ 30
Thonon-les-Bains	70 264	25,4	8,9	42,4	10,1	36	25	+ 11
Toulon	565 101	22,7	9,4	33,3	18,6	126	126	0
Toulouse	965 353	23,3	16,9	40,8	13,9	44	51	- 7
Tours	376 019	24,0	12,2	40,4	12,6	30	54	- 24
Troyes	172 632	25,1	8,3	40,0	14,6	55	74	- 19
Valence	167 335	25,6	11,0	39,5	13,5	54	57	- 3
Valenciennes *	399 284	27,8	6,0	30,5	22,4	123	123	0
Vannes	117 771	25,8	11,8	40,6	10,8	26	16	+ 10
Vichy	79 992	19,9	7,1	36,5	14,6	129	127	+ 2
Vienne	53 752	26,1	10,2	40,4	12,8	31	39	- 8
Villefranche-sur-Saône	63 678	27,5	9,1	40,4	11,6	39	31	+ 8
<b>Total</b>	<b>39 761 540</b>	<b>25</b>	<b>13,6</b>	<b>46,4</b>	<b>13,2</b>			

\* Partie française de l'aire urbaine.

**Seules Lannion et Brest** doivent leur progrès  
à la politique nationale d'aménagement du territoire.

→ Metz tire bénéfice de ses fonctions de capitale administrative de la Lorraine, du développement de son université (créée en 1970), de l'implantation récente de quelques grandes écoles (Supélec, Arts et métiers, etc.), de l'emploi transfrontalier, et de la symbolique de renouveau apportée par l'usine automobile Smart, malgré les vicissitudes que l'on connaît.

**Belfort profite de l'industrie automobile**

Quatrième progression avec un gain de vingt-trois places, l'aire urbaine de Belfort profite notamment de l'industrie automobile française, et donc de ses sous-traitants. Belfort se place première pour l'amélioration de la proportion de ménages cadres, qui passe de 10,3 % en 1990 à 12,4 % en 1999, soit une hausse de 19,8 % (contre 2,12 % en moyenne). Son taux de chômage augmente beaucoup moins que la moyenne et reste inférieur à celle-ci, sans toutefois atteindre le bas niveau de l'Alsace, dont Belfort est toute proche.

Les autres aires urbaines dont le rang de progression est important sur la période 1990-1999 sont aussi bien localisées le long du littoral (Brest, Lannion) qu'au centre d'un bassin (Brive-la-Gaillarde, Angers). Le gain de dix-huit places de Brive-La-Gaillarde s'explique principalement par l'amélioration de son taux de chômage, cette aire jouant de sa position de convergence et d'échange entre les départements du Lot et de la Dordogne. Ce carrefour économique a été renforcé

par la liaison autoroutière Paris-Toulouse (A20), presque terminée, dont la moitié est gratuite. Les années qui viennent vont encore accroître cette position de nœud autoroutier avec la liaison Clermont-Ferrand-Bordeaux.

L'ascension d'Angers (un gain de quinze places) est d'une autre nature. Très touchée par les restructurations industrielles au début des années 1990, Angers a su pleinement jouer la carte de la promotion économique et aussi attirer de nouvelles activités, notamment dans le domaine de la biologie végétale et de la platurgie. Le rôle de la municipalité, à l'époque entre les mains de Jean Monnier, a été déterminant. En dix ans, le taux de chômage a fortement régressé et le taux de population active occupée fortement progressé.

L'avancée (de vingt-huit places) de Salon-de-Provence était davantage prévisible. Cette aire urbaine au centre des Bouches-du-Rhône, à une encablure de Marseille-Aix-en-Provence, déjà fort bien desservie par le réseau autoroutier, se trouve désormais à proximité de la nouvelle gare du TGV Méditerranée inaugurée en juin 2001. Tout se passe comme si cette ouverture avait été anticipée, la population de cette aire urbaine passant de 45 724 habitants en 1990 à 50 581 en 1999, soit une augmentation de 10,6 %, contre une moyenne nationale des aires urbaines de 4,1 %. Une telle augmentation résulte d'un apport migratoire important de familles, apport ayant entraîné l'une des plus faibles

diminutions de la proportion des moins de vingt ans, passée de 25,6 % en 1990 à 25,3 % en 1999, soit - 1,3 % pour une moyenne des aires urbaines de - 6,7 %.

Le positionnement de Brest vers les industries et la recherche maritime ainsi que l'amélioration de ses liaisons expliquent son avancée de la 68<sup>e</sup> place en 1990 à la 50<sup>e</sup> place en 1999. Cette progression est la seule, avec Lannion (gain de seize places), susceptible d'être portée au crédit de la politique nationale d'aménagement du territoire. Lannion est en effet devenue un pôle électronique de renommée mondiale, profitant à plein de l'essor des technologies de l'information et des besoins suscités par le nouveau marché des téléphones portables dans les années 1990. D'où une baisse du taux de chômage (- 7,3 %) et une augmentation de la proportion de ménages cadres à 15,6% (contre une moyenne de 13,6%).

**Un dynamisme qui s'essouffle**

Les dix aires urbaines perdant le plus de places entre 1990 et 1999 se situent en majorité - Dreux, Montargis, Creil, Soissons et Troyes - dans le Grand Bassin parisien. Mais le classement indique aussi Grenoble en Isère, Chambéry en Savoie, Nice dans les Alpes-Maritimes, Tours en Indre-et-Loire et Mont-de-Marsan dans les Landes. Pour certaines, le recul doit être relativisé, compte tenu d'un niveau élevé de dynamisme initial. En effet, si Chambéry, par

exemple, recule de la 14<sup>e</sup> à la 33<sup>e</sup> place, c'est en partie à cause de l'augmentation sensible du chômage (+ 31,4 %). Pour cette aire urbaine de la Savoie, il convient désormais de suivre les effets du prochain TGV Lyon-Turin. Il en est de même pour Grenoble - dont l'essor a été enrayé un temps par de graves affaires nuisant à sa politique de promotion économique et à son image de marque - qui recule de la 15<sup>e</sup> à la 34<sup>e</sup> place. En outre, Grenoble est relativement enclavée, mal desservie par le train à grande vitesse et par un axe autoroutier (A51) qui ne se fait pas vers Sisteron.

En ce qui concerne Mont-de-Marsan, même si elle recule de dix-huit places, elle demeure dans la première moitié du classement. L'aire, qui comprend le chef-lieu du département, se trouve éloignée d'un littoral plus attractif, subit les difficultés des industries forestières, une hausse du chômage, une diminution de la proportion de cadres et une baisse de la population jeune.

Parmi les autres aires urbaines dont le rang a le plus régressé, certaines - notamment Dreux, Soissons, Montargis - présentent au moins trois caractéristiques semblables. Elles se situent la plupart du temps dans une position géographique relativement excentrée dans leur département, plutôt à l'écart des grands axes, et sont de dimension moyenne, entre 58 053 habitants pour Dreux et 66 431 habitants pour Montargis. Le décrochage des deux aires urbaines du Bassin



## Lexique

### AIRE URBAINE

Ce concept permet d'associer dans un même territoire un ensemble de communes limitrophes qui se trouvent en interrelation économique, y compris celles dont l'habitat est séparé des précédentes par de vastes zones agricoles ou forestières. Il situe l'importance économique d'une agglomération, puisqu'une aire urbaine suppose une agglomération comportant au moins 5 000 emplois. D'autre part, le concept d'aire urbaine mesure l'influence économique d'une agglomération en lui additionnant toutes les communes alentour dont au moins 40 % des actifs travaillent dans l'aire urbaine. Celle-ci peut en conséquence être très étendue, la plus vaste étant celle de Paris, qui comprend Paris, les trois départements de la petite couronne, la totalité de l'Essonne, des Yvelines et du Val-d'Oise, la quasi-totalité de la Seine-et-Marne, et, en outre, des communes de l'Eure-et-Loir, de l'Eure, de l'Oise, de l'Aisne, de l'Yonne et du Loiret.

### AGGLOMÉRATION

Au sens statistique, une agglomération diffère de la communauté d'agglomération, formule d'intercommunalité créée par la loi de 1999. Elle désigne un ensemble de communes liées par la continuité de l'habitat, sur lesquelles s'étend une zone bâtie comptant au minimum 2 000 habitants.

### CADRES

Ce terme désigne l'une des six catégories socioprofessionnelles de la nomenclature Insee, dont l'intitulé complet est « cadres et professions intellectuelles supérieures ». Celle-ci comprend les sous-catégories suivantes : « professions libérales », « cadres de la fonction publique », « professeurs et professions scientifiques », « professions de l'information, des arts et des spectacles », « cadres administratifs et commerciaux d'entreprises », et « ingénieurs et cadres techniques d'entreprises ».

### POPULATION ACTIVE

Addition des actifs occupés et des demandeurs d'emploi.

### TAUX D'ACTIVITÉ OCCUPÉE

Rapport du nombre d'actifs occupés à la population totale.

### TAUX DE CHÔMAGE

Rapport de la population s'étant déclarée demandeur d'emploi à la totalité de la population active.

parisien proches de Paris – Dreux, en Eure-et-Loir, et Creil, dans l'Oise – peut s'expliquer par d'autres facteurs. Ayant d'abord bénéficié, dans les années 1960, de délocalisations d'établissements de la région parisienne pour des activités à valeur ajoutée réduite, elles ont souffert ensuite, surtout dans le cas de Creil, de la fin de l'ère industrielle. En outre, les liaisons routières et ferroviaires de Dreux avec Paris ont stagné, contrairement à

d'autres villes moyennes qui ont bénéficié du développement des réseaux autoroutier et ferroviaire (TER et TGV). Au total, la population de Creil n'a augmenté que de 0,3 %, en raison d'un solde migratoire négatif, et celle de Dreux a baissé de 4,8 %. Quant au recul de Montargis, au Nord-Est du Loiret, il est le fruit d'une croissance importante du chômage, de 31 %, soit de 11 % en 1990 à 14,4 % en 1999. Dans toutes ces aires urbaines, le marché

de l'emploi est peu diversifié en raison de sa dimension, et les possibilités de reconversion sur place sont limitées, d'autant que l'attraction économique est faible.

L'aire urbaine de Troyes, en revanche, qui perd dix-neuf places entre 1990 et 1999, est bien placée dans le réseau autoroutier. Mais cette capitale de la bonneterie a perdu 5 % d'emplois et son taux de chômage a augmenté de 23,5 %, tandis que la proportion de jeunes baissait d'un pourcentage supérieur à la moyenne des 137 aires. Les efforts de développement de magasins d'usine n'ont pas totalement amorti l'effet des délocalisations à l'étranger, et l'émiettement communal de l'agglomération n'a peut-être pas facilité une politique commune de promotion économique, tandis que la rivale régionale, Reims, bénéficiait de facto d'un statut de capitale régionale (officiellement située à Châlons-en-Champagne) avec le rectorat, l'Insee et le futur TGV Est au sud de l'aire.

### Le parcours spécifique de Tours et de Nice

Ainsi, une localisation dans le Bassin parisien n'est pas un avantage déterminant lorsque d'autres processus négatifs s'exercent qui ne permettent pas de bénéficier de l'influence économique de Paris, la seule métropole mondiale française. Ainsi en est-il du vieillissement du tissu économique, du handicap d'une monoculture industrielle qui, après des décennies, voire des siècles, favorable, comme à Troyes, n'est plus porteuse de

création d'emplois, de l'éloignement des nouveaux réseaux de transport, de la détérioration de l'image de marque.

Les aires urbaines de Tours et Nice – dont les évolutions, entre 1990 et 1999, sont relativement décevantes – ont connu des parcours spécifiques. Tours n'arrive toujours pas à se remettre de ne pas avoir été choisie comme capitale régionale, et cette malchance prend toute sa dimension depuis la fin de la gestion municipale par Jean Royer. Son économie s'est détériorée avec une hausse du chômage supérieure à la moyenne nationale et une baisse du taux d'activité occupée de deux points.

Nice, à sa façon, souffre des conséquences de la fin coûteuse du règne de Jacques Médecin, mais aussi de l'arrivée en nombre des retraités et des chômeurs qui préfèrent le soleil aux villes jugées grises du Nord de la Loire, d'où un taux de chômage en augmentation de 12,7 % en 1990 à 14,9 % en 1999.

Comme tout instrument de mesure d'une réalité complexe, les quatre indicateurs retenus et la méthodologie proposée dans cette étude ne sont pas parfaits. Néanmoins, leur intérêt est validé par la pertinence des enseignements livrés. Une analyse de ce palmarès peut ainsi permettre aux dirigeants nationaux d'élaborer des politiques d'aménagement du territoire plus efficaces, et aux acteurs régionaux et locaux de mettre en œuvre de meilleures politiques de développement territorial. ● Gérard-François Dumont

An aerial photograph of a historic town, likely Carcassonne, France. The town is built on a hillside, featuring numerous stone buildings with red-tiled roofs. A prominent stone bridge with multiple arches spans across a river in the foreground. The scene is captured in warm, golden light, suggesting late afternoon or early morning.

**Les Echos** L'ATLAS  
des Régions

Tome **2**

# Palmarès des villes

**Actifs occupés, cadres,  
moins de 20 ans,  
chômage**

## **France**

**Emploi, retraités,  
R & D, exportations**

## **Outremer**

**Bilan du tourisme dans les Dom-Tom**

## **Europe**

**Poids des entreprises, brevets, Eurêka**

Hors-série du 24 juin 2002 - 10,7 €