

# Pages de Profils



**Volet 1**

L'aire métropolitaine de Lille s'étend, dans son versant français, de la frontière belge à Arras en passant par le bassin minier. Elle est devenue une réalité économique et sociale pour ses habitants et ses entreprises avec une intégration croissante des marchés de l'emploi, de l'habitat, de l'enseignement, de la consommation ou des loisirs.

Au-delà des seuls enjeux économiques, d'aménagement et de transport, il importe, sur ce territoire organisé historiquement de manière multipolaire, de partager une vision commune des enjeux humains et sociaux liés à la métropolisation.

Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, chefs de file en matière de politiques de solidarité, et l'Insee entendent, par une série d'études, qualifier les impacts sociaux de la métropolisation pour mettre en lumière le rôle de la cohésion sociale et de la solidarité territoriale dans le développement métropolitain.

En proposant une comparaison avec l'aire métropolitaine provençale et la région urbaine de Lyon, le premier volet de ces travaux met en évidence des difficultés sociales plus marquées dans l'aire métropolitaine lilloise. Si, autour de Lille et d'Arras, les couronnes périurbaines ressortent comme des espaces de richesse, l'ancien bassin minier, le territoire roubaisien de même que des quartiers lillois connaissent des situations de précarité importante. Dans le Cambrésis et l'Avesnois, la précarité se retrouve tant dans les espaces ruraux que dans les pôles urbains.

## Contrastes sociaux et systèmes métropolitains

**Pierre Chaillot**

**Arnaud Degorre**

**Nicolas Turban**

**Insee, Service études et diffusion**



INSEE NORD-PAS-DE-CALAIS - 130 AVENUE DU PRÉSIDENT J.F. KENNEDY - 59034 LILLE CEDEX

☎ 03 20 62 86 29 - 📠 : 03 20 62 86 00

La poursuite de la périurbanisation, l'émergence de nouveaux pôles d'emploi et l'accroissement des mobilités qui en découlent sont autant de signaux confirmant la réalité d'un système métropolitain multipolaire dans la partie centrale du Nord-Pas-de-Calais avec, comme élément moteur, l'agglomération lilloise.

### L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE AU CŒUR DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

En réponse à ces évolutions, les coopérations institutionnelles se développent entre acteurs publics  avec l'ambition de traiter les questions relatives aux transports, aux ressources naturelles, à l'urbanisme durable, à la société de la connaissance et de façon générale à l'attractivité du territoire. Selon des modalités et des périmètres variables, ces coopérations créent des espaces de dialogue et de projets entre les agglomérations : celle de Lille, celles issues de l'aventure minière de Valenciennes à Béthune mais également celles d'Arras, de Cambrai et du Val de Sambre du côté français, les intercommunales *IDETA* (Tournai, Ath), *IEG* (Mouscron), *LEIEDAL* (Kortrijk), et une partie de *WVI* (Ieper, Roeselare et Tielt) du côté belge.

Également investis des enjeux portés par le développement métropolitain, les Conseils généraux du Nord et du Pas-de-Calais ainsi que le Conseil régional Nord - Pas-de-Calais sont parties prenantes de ces dispositifs, avec l'ambition de hisser l'ensemble des territoires concernés au rang de grande métropole européenne.

### LA MÉTROPOLISATION RENFORCE LES LIENS ENTRE AGGLOMÉRATIONS ET REDISTRIBUE LES FONCTIONS ÉCONOMIQUES

Issu du rapprochement progressif d'un chapelet de villes et d'agglomérations reliées par un étroit maillage d'infrastructures routières et ferroviaires, le système métropolitain lillois est une traduction originale d'un phénomène économique, social et urbain plus général, observé à l'échelle des métropoles françaises et européennes.

La métropolisation (étymologiquement *meter-polis* : ville-mère) est une dynamique spatiale contribuant à organiser le territoire autour des villes capitales. Elle voit s'étendre la forme classique du tissu périurbain en reliant les principales agglomérations et, surtout, les modes de vie urbains.

La métropolisation se caractérise d'abord par la concentration des activités dans les grandes villes. Les "métropoles" regroupent les fonctions décisionnelles (économique, politique, culturelle...) tandis qu'un redéploiement des activités se met en œuvre : les fonctions consommatrices d'espace (loisirs, commerces, industries) se déplacent vers les périphéries ou dans des pôles secondaires, alors que les centres-villes concentrent les activités à forte valeur ajoutée.

La métropolisation fonctionne ainsi selon une double dynamique : concentration d'hommes et de valeurs sur un pôle urbain et redistribution d'activités sur un large territoire d'influence. Cette réorganisation de l'espace invite donc à repenser les oppositions traditionnelles entre la ville-centre et sa périphérie, ou encore entre l'urbain et le rural. Elle conduit à une interdépendance accrue des différents espaces sous influence métropolitaine.

### PENSER DE NOUVELLES ACTIONS PUBLIQUES POUR LE DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN

Les marchés du travail et de l'habitat de l'aire métropolitaine de Lille s'inscrivent dans cette interdépendance dans un contexte de développement des migrations résidentielles et des migrations alternantes. Les politiques de transport et d'aménagement du territoire doivent dès lors viser à coordonner au mieux l'implantation future et la desserte des grands équipements et des zones d'activité.

Au delà de l'intégration économique, la métropolisation lilloise génère des mutations sociales. Chefs de file en matière de solidarité et d'action sociale sur les deux départements que traverse la dynamique métropolitaine, les Conseils généraux du Nord et du Pas-de-Calais entendent, au travers de cette étude, qualifier des enjeux dépassant les limites

départementales, afin d'adapter conjointement leurs politiques et promouvoir la prise en compte de la question sociale dans l'élaboration des projets structurants à l'échelle métropolitaine.

### LES ENJEUX SOCIAUX DE LA « TRANSITION MÉTROPOLITAINE »

Le développement des mobilités et la concurrence accrue pour l'espace impliquent des enjeux sociaux importants pour les agglomérations impliquées.

Ainsi, la localisation des activités pose mécaniquement des questions d'accessibilité : la mobilité conditionne l'obtention d'un emploi, en particulier pour les emplois les plus qualifiés. L'évolution des marchés fonciers, concomitante de la dépréciation d'une partie du parc, alimente des migrations résidentielles qui font évoluer la géographie sociale des villes et des intercommunalités.

Ce type de mécanisme a fait l'objet d'analyses approfondies à l'échelle des agglomérations. Marc Wiel (1999) examine ainsi les conséquences sociales de ce qu'il appelle la « transition urbaine », c'est à dire le passage d'un système économique et social de proximité, bâti à l'échelle d'une ville, à un système élargi, bâti à l'échelle d'une agglomération. La présente étude vise à questionner les conséquences sociales de la « transition métropolitaine », c'est-à-dire le passage d'un système pensé à l'échelle d'une agglomération à un système pensé autour d'un réseau d'agglomérations.

Le renforcement des ségrégations socio-spatiales, mis en évidence à l'échelle des villes et des aires urbaines (Bouzouina et Mignot, 2007), peut également être examiné à cette échelle plus vaste que représentent les espaces métropolitains. La polarisation de l'emploi et le développement des mobilités conduisent-ils à dessiner des espaces de plus en plus ségrégués et spécialisés ? Constituent-ils une opportunité pour accompagner voire accélérer la mutation économique et sociale de territoires en difficulté ?

## UN PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE ÉLARGI

L'étude se limite au versant français de l'aire métropolitaine de Lille, les sources statistiques ne permettent pas de réaliser un diagnostic social complet sur les dimensions transfrontalières.

Cette restriction ne doit pas faire oublier que l'intégration métropolitaine se développe progressivement sur cet espace franco-belge. À titre d'exemple, près de 20 000 actifs du Nord-Pas-de-Calais et 10 000 actifs de Belgique traversent la frontière pour se rendre sur leur lieu de travail. En outre, d'importants enjeux émergent quant à la coordination de politiques sociales mises en œuvre de part et d'autres de la frontière : la redistribution par l'impôt, les aides et minima sociaux, la politique du logement sont autant de spécificités nationales.

Afin de mesurer les enjeux sociaux de la métropolisation au sein des ensembles urbains qui la composent mais également dans des espaces ruraux qui en sont étroitement dépendants, le zonage d'étude retenu a été construit sur la base des 10 schémas de cohérence

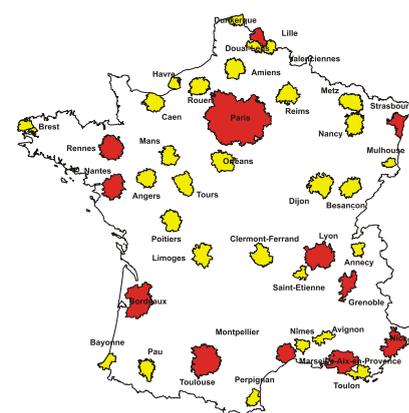
territoriale (Scot), qui englobent les intercommunalités partenaires de l'association *Aire métropolitaine de Lille*.

## LES EMPLOIS DES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES SE CONCENTRENT DANS LES GRANDES AGGLOMÉRATIONS

La métropolisation se caractérise par la concentration des fonctions tertiaires supérieures dans le cœur métropolitain – en l'occurrence, l'agglomération lilloise. Construites par regroupement de professions et catégories socio-professionnelles, cinq fonctions sont usuellement qualifiées de « métropolitaines » : conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion et culture-loisirs. Avec 140 000 emplois des fonctions métropolitaines dont 50 000 cadres, l'agglomération de Lille fait partie des 12 aires urbaines françaises accueillant plus de 60 000 emplois des fonctions métropolitaines (Carte 1). Les aires urbaines de Douai-Lens et de Valenciennes comptent chacune plus de 20 000 emplois des fonctions métropolitaines (29 000 emplois pour Douai-Lens, 22 000 emplois pour Valenciennes). À une autre échelle, les aires urbaines d'Arras et de

Béthune comptent respectivement 13 400 et 12 100 emplois des fonctions métropolitaines, contre 6 300 et 4 700 emplois pour celles de Maubeuge et de Cambrai. Prises ensemble, les principales aires urbaines de l'AML comptent ainsi plus de 230 000 emplois des fonctions métropolitaines dont 73 000 cadres.

### Carte 1 : LES EMPLOIS DES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES AU SEIN DES GRANDES AIRES URBAINES



■ Grandes aires urbaines  
■ Aires urbaines métropolitaines

©IGN - Insee 2011

Source : recensement de la population 2006 (Insee).

## ENCADRÉ 1 : LES DYNAMIQUES DE COOPÉRATION ET D'ÉCHANGES SUR L'AIRES MÉTROPOLITAINE DE LILLE

- L'association **Aire métropolitaine de Lille (AML)** : Créée en 2007, l'association *Aire Métropolitaine de Lille* réunit 2 communautés urbaines, 8 communautés d'agglomération, 1 communauté de communes et le syndicat mixte pour l'élaboration du Scot de l'Artois, le Conseil régional Nord - Pas-de-Calais et les Conseils généraux du Nord et du Pas-de-Calais. Elle se veut un espace de concertation sur les grandes orientations de développement et d'aménagement du territoire, de lancement de projets et de promotion du territoire.
- L'**Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai** : Créée en 2008, l'*Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai* est un Groupement européen de coopération territoriale (GECT) qui réunit *Lille métropole communauté urbaine* (LMCU) et 4 intercommunales belges frontalières. Son but est d'assurer la concertation, le dialogue entre les partenaires, de faciliter et porter des projets qui traduisent une stratégie de développement commune.
- Le **Cadre de cohérence de l'État** : La démarche préparatoire à un cadre de cohérence de l'aménagement et des transports pour l'Aire métropolitaine de Lille initiée par la Préfecture de Région propose l'élaboration de scénarios de développement à échéance 2020 – 2030 sur l'aire géographique de l'association AML.
- La **révision du SRADT et les DRA** : Le processus de révision du Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) et les Directives régionales d'aménagement (DRA) « Maîtrise de la périurbanisation » et « Trame verte et bleue » interrogent les problématiques de métropolisation et de coopération territoriale.
- Les **projets de pôles métropolitains** : La Loi du 16 décembre 2010 portant réforme des collectivités territoriales rend possible la création de « pôles métropolitains », syndicats mixtes qui fédèrent des Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) en vue d'actions d'intérêt métropolitain. Des projets de pôle métropolitain pourraient voir le jour entre des EPCI de l'aire métropolitaine de Lille.
- **Euralens** : Créée en 2009, l'association *Euralens* réunit des acteurs publics, économiques et sociaux (Région, Départements, communes, EPCI, CCI, universités, SNCF...) autour de la future implantation du Louvre à Lens. Elle a pour but d'élaborer le grand projet économique et urbain permettant de valoriser l'installation de cet équipement de dimension métropolitaine.

Se dessine ainsi un système économique multipolaire, articulé autour du pôle central de Lille et relié à des zones urbaines se distinguant à une échelle tantôt nationale (Douai-Lens, Valenciennes), tantôt régionale (Arras, Béthune) par leur volume d'emplois métropolitains. Les zones présentant un moindre volume d'emplois métropolitains se caractérisent par leurs liens étroits, en termes de marché du travail, avec les pôles nationaux et régionaux : c'est notamment le cas pour Maubeuge et Cambrai, fonctionnant en système avec Valenciennes.

### LA PROGRESSION DU PÉRIURBAIN ET L'ALLONGEMENT DES NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL RENFORCENT LE RÉSEAU DES VILLES

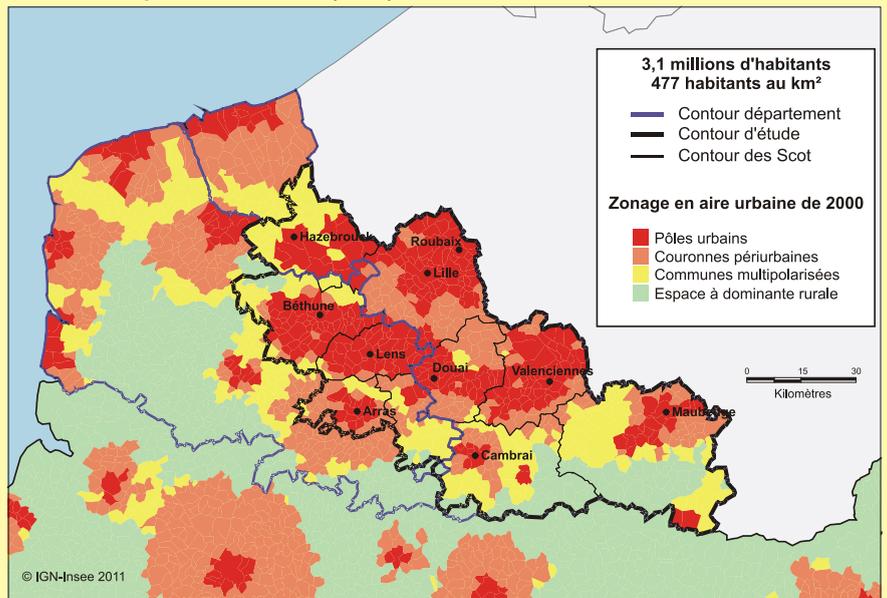
La métropolisation voit également s'étendre la forme classique du tissu périurbain, au point de relier les principales agglomérations entre elles. Depuis le début des années 2000, le périurbain a gagné plus de 0,5 % de population par an en Nord-Pas-de-Calais – une croissance cinq fois plus rapide que la moyenne régionale. Conséquence de son attractivité, le périurbain se densifie progressivement.

La métropolisation conduit à de nouvelles mobilités entre lieu de résidence et lieu de travail, sur des distances allongées. Au modèle classique selon lequel les migrations alternantes s'articulent autour d'une ville-centre, d'une banlieue et d'une couronne périurbaine, le modèle métropolitain substitue progressivement des mobilités de grande distance, soit directement d'une agglomération à une autre, soit indirectement en élargissant les zones d'influence des pôles urbains.

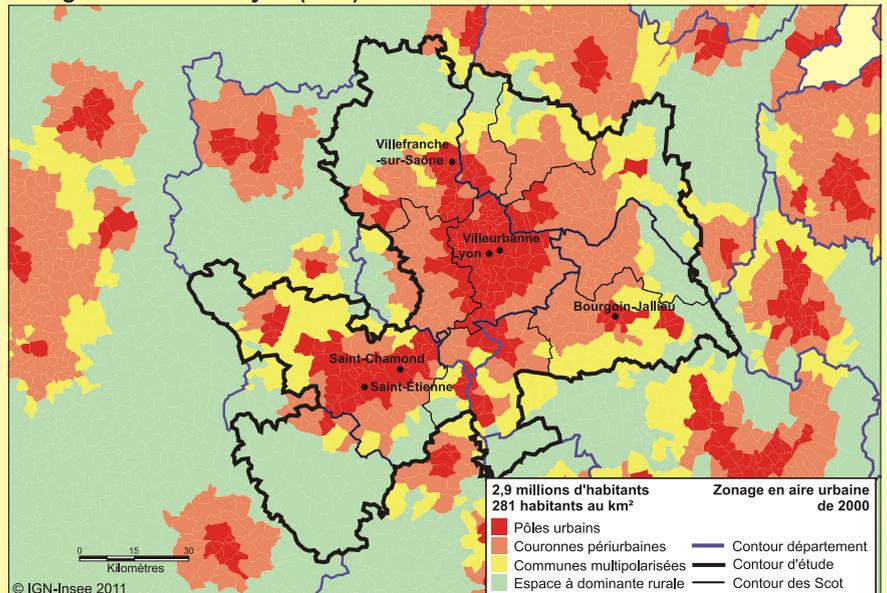
En 2006, près d'un quart des actifs occupés de la région habite et travaille dans des zones d'emploi différentes. Le volume des navettes domicile-travail impliquant un changement de zones d'emploi a augmenté de près de 25 % depuis 1999 tandis que la population active occupée augmentait de seulement 10 %. Ainsi, parmi les actifs occupés résidant et travaillant en Nord-Pas-de-Calais, 47 % travaillent à une distance comprise entre 5 et 30 km de leur domicile, et 8 % à plus de 30 km.

## ENCADRÉ 2 : COMPOSITION DES AIRES MÉTROPOLITAINES DE COMPARAISON

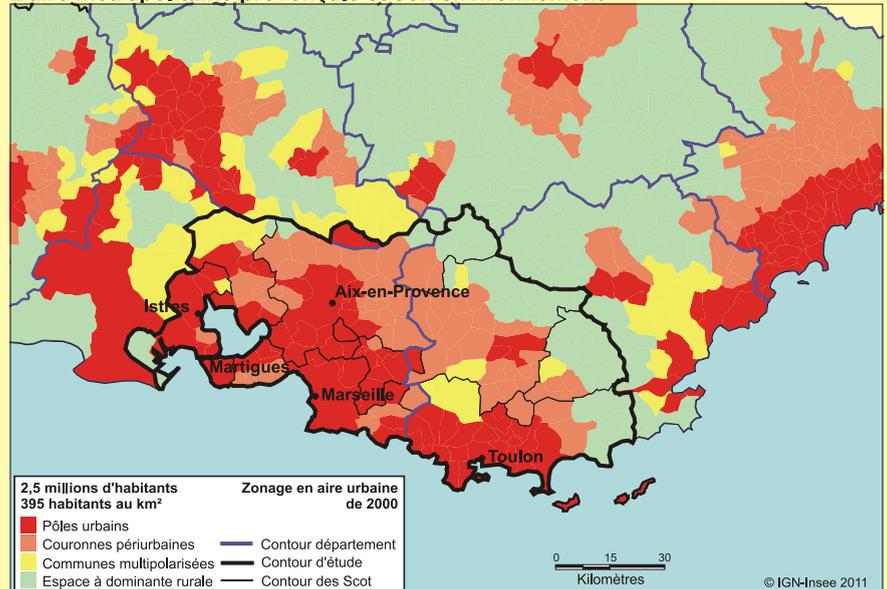
### L'aire métropolitaine de Lille (AML) et son environnement



### La région urbaine de Lyon (RUL) et son environnement



### L'aire métropolitaine provençale et son environnement



## VERS UN MARCHÉ DU TRAVAIL D'ENVERGURE MÉTROPOLITAINE ?

Ces migrations alternantes sont une traduction des liens croissants entre les marchés locaux du travail, qui s'orientent vers un marché métropolitain intégré. Les déplacements maillent un réseau intense entre les zones urbaines de l'aire métropolitaine de Lille : chaque jour, 37 200 navetteurs effectuent la liaison entre les aires urbaines de Douai-Lens et de Lille, 18 600 entre les aires de Valenciennes et de Lille, 11 200 entre celles de Valenciennes et de Douai-Lens

☉ **Tableau 1.** Rapportées au nombre total d'emplois de ces aires, les migrations alternantes présentent une intensité exceptionnelle, nettement supérieure à celles observées entre les autres grandes aires urbaines françaises.

Les flux entre les autres aires urbaines de l'espace métropolitain sont denses également. Par exemple, 12 500 navetteurs relient les aires d'Arras et de Douai-Lens et 3 700 entre Arras et Béthune. En dépit d'une distance plus grande, les liens avec le cœur métropolitain restent importants, avec plus de 3 500 navetteurs entre les aires de Lille et d'Arras.

Ces mobilités sont socialement typées : les cadres et les professions intermédiaires effectuent les déplacements les plus longs et sont ceux qui contribuent le plus aux échanges entre aires urbaines. Les ouvriers habitent le plus souvent dans un rayon relativement proche de leur emploi, même si la concentration des emplois industriels dans de grands établissements induit le plus souvent des navettes de plus de 5 km. Enfin, les employés réalisent en moyenne des déplacements plus courts que ceux des ouvriers, en partie du fait d'une répartition uniforme des emplois qui leur sont proposés sur le territoire, mais aussi de la surreprésentation dans cette catégorie des femmes qui sont moins mobiles que les hommes.

La métropolisation se vit ainsi avec des modalités propres à chaque catégorie sociale. Elle touche en partie directement les cadres et les professions intermédiaires pour des raisons professionnelles, en raison d'un élargissement de leur zone de prospection. Elle touche plus indirectement les employés et les ouvriers, à travers la hausse du foncier et la mutation progressive des marchés résidentiels. Ces polarités sociales diffèrent selon les territoires et leur éloignement au cœur métropolitain. Ainsi, les cadres représentent 24 % des

mobilités sur l'axe Lille – Valenciennes contre 22 % pour les employés ; à l'inverse, les cadres ne représentent que 19 % des mobilités sur l'axe Lille – Douai-Lens contre 24 % pour les employés.

## L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE, UNE ORGANISATION SPATIALE UNIQUE EN SON GENRE

Afin d'examiner les évolutions sociales inhérentes au phénomène de métropolisation, l'aire métropolitaine de Lille est comparée à d'autres aires présentant des similitudes dans leur organisation spatiale, c'est à dire comportant à la fois : (i) un cœur métropolitain d'une importance similaire à celle de l'agglomération lilloise, (ii) de grandes aires urbaines comportant des emplois des fonctions métropolitaines en nombre suffisant, (iii) des relations intenses entre les différentes aires et le cœur métropolitain. Le premier critère conduit à retenir quatre cœurs métropolitains : les aires urbaines de Lyon (257 000 emplois des fonctions métropolitaines), de Marseille-Aix-en-Provence (170 000 emplois), de Toulouse (142 000 emplois) et de Bordeaux (123 000 emplois). L'absence de grandes aires urbaines environnantes invite à ne retenir ni Toulouse ni Bordeaux au regard du second critère : l'espace métropolitain y est monocentrique. À l'inverse, l'aire urbaine de Toulon (41 000 emplois des fonctions métropolitaines) complète celle de Marseille-Aix-en-Provence, de même que l'aire urbaine de Saint-Étienne (33 000 emplois) jouxte celle de Lyon. L'ampleur des liens entre ces zones confirme l'émergence de systèmes métropolitains et vérifie le troisième critère : 18 500 navetteurs transitent quotidiennement entre les aires provençales, de même que 7 500 navetteurs entre les aires lyonnaises

☉ **Tableau 1.**

Les enjeux sociaux de l'aire métropolitaine de Lille (AML) sont ainsi comparés à ceux de la région urbaine de Lyon (RUL), définie sur un périmètre de 11 Scot comprenant ou jouxtant les agglomérations de Lyon et de Saint-Étienne. Ils sont également comparés à ceux de l'aire métropolitaine provençale (AMP), définie sur un périmètre de 8 Scot comprenant ou jouxtant les agglomérations de Marseille, Aix-en-Provence et Toulon

☉ **Encadré 2.**

**Tableau 1 - ÉCHANGES LES PLUS INTENSES ENTRE LES GRANDES AIRES URBAINES**

Unités : nombre, %

Aires urbaines A	Aires urbaines B	Migrations alternantes entre A et B	Intensité (en %)
Douai-Lens	Lille	37 236	6,2
Valenciennes	Douai-Lens	11 175	4,2
Valenciennes	Lille	18 629	3,2
Toulon	Marseille	18 459	2,3
Nancy	Metz	6 322	2,0
Nîmes	Montpellier	5 276	2,0
Rouen	Le Havre	3 130	1,1
Saint-Étienne	Lyon	7 383	0,9
Nîmes	Avignon	1 360	0,7
Dunkerque	Lille	3 514	0,6

Lecture : les flux de migrations alternantes entre Douai et Lille représentent 6,2 % des emplois totaux de ces deux aires urbaines.

Source : Recensement de la population 2006 (Insee).

Ainsi définies, l'AML compte 3,1 millions d'habitants, la RUL 2,9 millions d'habitants et l'AMP 2,5 millions d'habitants.

D'autres zones de comparaison ont été envisagées au regard de critères communs avec l'AML en matière de tissu productif à l'instar du sillon lorrain, et de critères de précarité à l'instar de l'arc languedocien : ces territoires seront évoqués à des temps spécifiques de l'analyse [Encadré 3](#).

### L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE DAVANTAGE INTÉGRÉE QUE LA RÉGION URBAINE DE LYON ET L'AIRE MÉTROPOLITAINE PROVENÇALE

La comparabilité de ces aires métropolitaines comporte toutefois quelques limites. Rapportés aux emplois présents sur les aires de Lyon et de Saint-Étienne, le flux de navetteurs présente une intensité migratoire de 0,9 % ; ce taux atteint 2,3 % pour les échanges entre Marseille-Aix-en-Provence et Toulon. Il est dans les deux cas inférieurs à l'intensité mesurée au sein de l'AML : 6,2 % entre les aires urbaines de Douai-Lens et Lille, 4,2 % entre Douai-Lens et Valenciennes, 3,2 % entre Valenciennes et Lille [Tableau 1](#).

L'intégration de l'AML se construit en outre selon une double dynamique : concentrique d'une part, autour de l'agglomération lilloise, transversale d'autre part, le long de l'ancien bassin minier. Une analyse des migrations alternantes à

l'échelle des Scot met en avant la forte imbrication des espaces allant de Béthune à Valenciennes, en passant par Lens et Douai [Carte 2](#). En comparaison, l'espace lyonnais s'organise avec des flux presque exclusivement polarisés autour du Scot de l'agglomération lyonnaise. Sur l'AMP, les migrations sont particulièrement intenses entre les Scot de Marseille et d'Aix – qui constituent d'ailleurs une seule aire urbaine – mais les échanges sont plus limités entre les autres Scot du territoire, en particulier sur le versant toulonnais.

Dans chacune des aires retenues dans l'analyse, le poids économique et démographique du cœur métropolitain diffère : le cœur lillois représente 450 000 des 1 150 000 emplois de l'aire, soit près de 40 % ; le cœur lyonnais regroupe 720 000 des 1 250 000 emplois de la zone et l'axe Marseille-Aix concentre 585 000 des 950 000 emplois de l'aire, soit dans les deux cas près de 60 %.

### ENCADRÉ 3 : DES ZONES DE COMPARAISON COMPLÉMENTAIRES

**Le sillon lorrain** : centré sur le Luxembourg et descendant sur les aires de Nancy et Metz, le sillon lorrain présente une histoire économique qui fait écho à celle de l'AML et se caractérise par une intégration forte (6 000 navetteurs entre Metz et Nancy et environ autant entre les deux aires urbaines françaises et Luxembourg). En dépit de transformations sectorielles d'une ampleur similaire à celle de l'AML, le sillon lorrain bénéficie d'indicateurs sociaux globalement plus favorables, avec une moindre proportion de ménages à bas revenus et surtout à très bas revenus : le niveau moyen des revenus des ménages non imposables du sillon lorrain s'établit à près de 11 000 euros, contre 9 300 euros pour les ménages non imposables de l'AML. Les espaces urbanisés longeant la frontière belge et luxembourgeoise, autour de Longwy et de Thionville, constituent néanmoins un corridor concentrant les difficultés sociales, de façon similaire à celle de l'ancien bassin minier du Nord-Pas-de-Calais. Les pôles urbains des espaces ruraux, partiellement à l'écart du processus de métropolisation, ont également des indicateurs sociaux dégradés, autour de Dieuze et de Morhange, de façon similaire au Cateau-Cambrésis ou à Avesnes-sur-Helpe. En revanche, d'autres caractéristiques spatiales s'écartent du cas de l'AML : les deux agglomérations centrales de Nancy et Metz apparaissent globalement peu touchées par les difficultés sociales, contrairement à l'agglomération lilloise. L'organisation spatiale du sillon lorrain est d'ailleurs distincte de celle de l'AML, avec un cœur métropolitain situé de l'autre côté de la frontière, à Luxembourg, offrant un marché du travail largement recruteur, tandis que les aires urbaines de Nancy (43 000 emplois des fonctions métropolitaines) et de Metz (39 000 emplois) ne figurent pas au premier plan sur une échelle nationale. En outre, Luxembourg polarise intensément les zones d'emploi limitrophes, avec près de 50 000 navetteurs en provenance de Longwy et Thionville. Enfin, le sillon lorrain s'inscrit dans un jeu d'influences transfrontalières multiples, en connexion avec la Rhénanie et plus précisément l'aire de Sarrebruck.

**L'arc languedocien** : système multipolaire articulé autour de Montpellier, Nîmes et Avignon, l'arc languedocien présente des disparités de revenus proches de celles de l'AML et des situations de précarité de même ampleur. Le cœur métropolitain, constitué autour de Montpellier, est d'importance intermédiaire (62 000 emplois des fonctions métropolitaines) et se voit renforcé par Nîmes (21 000 emplois) et Avignon (30 000 emplois). La pauvreté se concentre principalement dans ces villes-centres, quand les couronnes et espaces périurbains accueillent des populations plus aisées. Cette géographie n'est pas sans lien avec les flux migratoires très prononcés en provenance d'autres régions et d'autres pays. Ces flux représentent une forme de « renouvellement » social, avec l'arrivée aussi bien de populations relativement aisées (actifs ou retraités à la recherche du cadre de vie méditerranéen) que de populations précaires ou modestes (immigrés récents). Cet effet, exogène au fait métropolitain, induit une dynamique propre au territoire, qui ne s'observe pas sur l'AML. Enfin, le tissu productif de l'arc languedocien se distingue par une économie touristique et une économie présentielle très développées. Ces dernières offrent des opportunités de recrutement pour des emplois saisonniers ou des emplois de services à la personne, le plus souvent à faible qualification, ce qui permet de réduire le chômage de longue durée : la proportion de demandeurs d'emploi depuis plus d'1 an oscille autour de 30 % dans l'arc languedocien, quand elle s'approche des 40 % dans l'AML.

Enfin, l'organisation du cœur métropolitain est monocentrique sur Lyon (290 000 emplois), bipolaire sur Marseille et Aix (335 000 et 85 000 emplois), multipolaire sur Lille, Villeneuve d'Ascq, Roubaix et Tourcoing (Lille ne regroupant "que" 150 000 emplois). L'AML présente donc une organisation spatiale unique, du fait de la multiplicité de ses pôles économiques et du réseau tissé par l'ensemble des agglomérations qui constituent des pôles d'emplois et des bassins d'habitat en tant que tels.

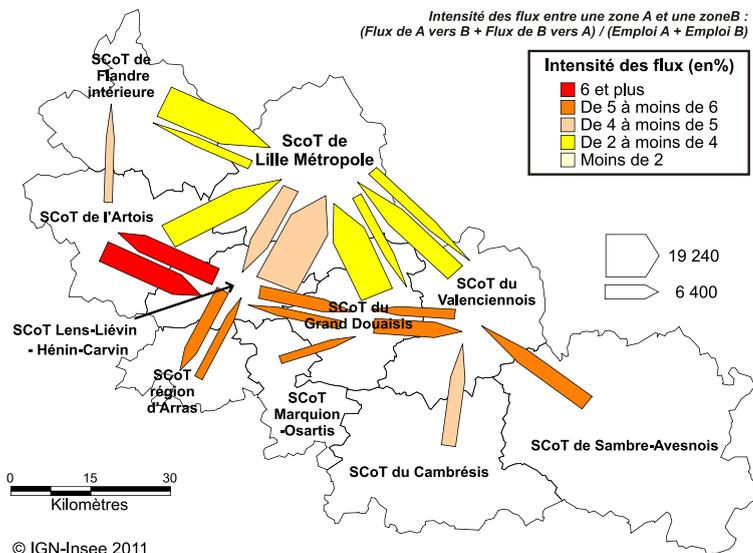
### UNE PRÉCARITÉ ACCENTUÉE AU SEIN DE L'AML

Comparée à l'aire métropolitaine provençale (AMP) mais surtout à la région urbaine de Lyon (RUL), l'aire métropolitaine lilloise présente des niveaux de revenus globalement plus faibles, témoins de difficultés sociales plus marquées. Le revenu fiscal médian s'établit en 2007 à 15 245 € par UC [Définitions](#), ce qui le situe 14 % en dessous du revenu fiscal de l'AMP et 20 % en dessous de celui de la RUL [Tableau 2](#). À cette faiblesse du revenu médian s'ajoute la faiblesse des revenus les plus bas. En particulier pour les revenus des 10 % des ménages les plus pauvres (ou premier décile) la différence entre l'aire métropolitaine lilloise et la RUL s'intensifie : le revenu lyonnais étant près de 50 % plus élevé. Au contraire la différence avec l'AMP s'estompe largement puisque le premier décile des revenus s'établit au même niveau que celui de l'AML.

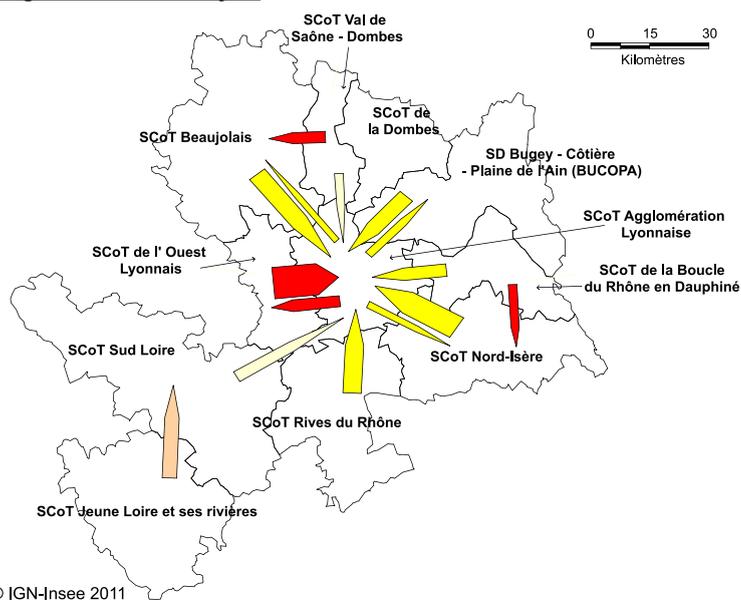
Parmi les personnes âgées de moins de 65 ans, près de 23% de la population de l'AML se situe sous le seuil de bas revenus, une proportion bien plus élevée que celle rencontrée dans la RUL (13,7 %) et dans une moins mesure, dans l'AMP (19,7 %). Cause de ces revenus faibles, la sur-représentation des minima sociaux témoigne de la fréquence des situations de précarité dans l'aire métropolitaine lilloise. Cet important recours aux minima sociaux témoigne en particulier des difficultés d'accès au marché du travail dans l'AML : avant même le début de la crise en cours, 15 % de la population active de l'aire était au chômage, contre 14% dans l'AMP et 10 % dans la RUL [Tableau 3](#).

## Carte 2 : PRINCIPAUX FLUX DOMICILE-TRAVAIL ENTRE SCOT DES AIRES MÉTROPOLITAINES

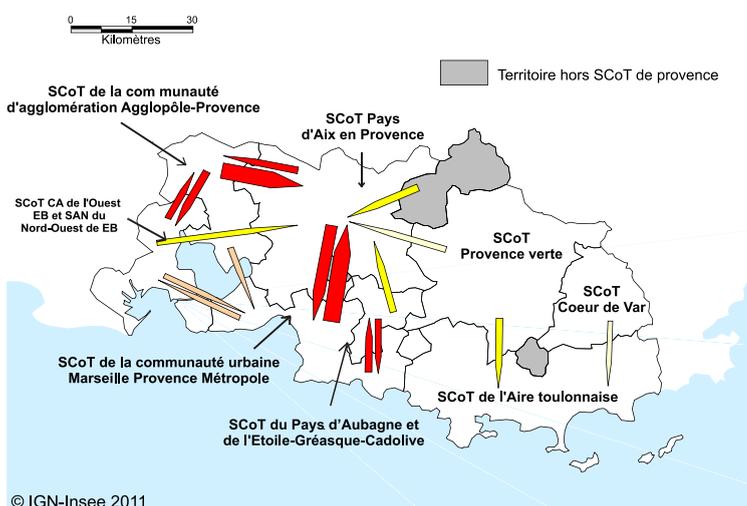
### Aire métropolitaine de Lille



### Région urbaine de Lyon



### Aire métropolitaine provençale



Source : Recensement de la population 2007 (Insee).

La faiblesse des revenus dans l'aire métropolitaine lilloise se conjugue à des inégalités plus fortes qu'à Lyon mais néanmoins inférieures à celle de Marseille. Le rapport interdécile <sup>(Définitions)</sup> des revenus fiscaux est de 6,5 (contre respectivement 5,1 et 7,2). Le haut de l'éventail des revenus (dernier décile ou les 10 % des ménages les plus riches) dans la métropole nordiste est inférieur aux deux autres aires métropolitaines mais l'écart avec celle de Lyon est nettement moins marqué que pour le premier décile. La région urbaine de Lyon connaît une situation moins inégalitaire, du fait de cas d'extrême pauvreté relativement rares. A contrario, l'AMP fait le grand écart entre un premier décile des revenus proche de celui de l'AML et le dernier décile proche de celui de la RUL.

### DES CONTRASTES TERRITORIAUX INHÉRENTS À LA MÉTROPOLISATION ?

Au sein des aires métropolitaines apparaissent de fortes disparités de richesses entre territoires, parfois voisins. Néanmoins, les formes que prennent ces contrastes territoriaux diffèrent selon l'aire.

L'espace métropolitain lillois porte encore la marque du passé industriel et minier du Nord-Pas-de-Calais. Du fait des difficultés de reconversion, il présente une persistance des situations de pauvreté, particulièrement dans le corridor minier. Ce dernier présente de nombreuses facettes : certains territoires ont vu leurs revenus progresser en lien avec une attractivité résidentielle d'actifs venant de Lille ou d'Arras ; d'autres territoires ont en partie réussi leur reconversion économique. Reste que le bassin minier concentre l'essentiel des situations de

Territoires	Part des ménages à bas revenus en 2008 (%)	Taux de chômage des 15-64 ans (%)
Aire métropolitaine de Lille	23,1	15,0
Nord-Pas-de-Calais	22,5	14,8
Aire métropolitaine provençale	19,7	14,0
Provence-Alpes-Côte d'Azur	18,0	13,0
Région urbaine de Lyon	13,7	10,0
Rhône-Alpes	12,6	9,5

Source : Données 2008 (Caf), Recensement de la population 2007 (Insee).

pauvreté de l'AML <sup>(Carte 3)</sup>. En effet, dans de nombreuses communes, les revenus fiscaux médians sont inférieurs à 13 000 € par UC. Outre le bassin minier, les crises industrielles ont aussi marqué l'agglomération lilloise et ont établi de forts contrastes en son sein. Avec un revenu fiscal médian inférieur à 10 000 €, Roubaix est en effet la ville la plus en difficulté de l'agglomération. Les villes voisines de Tourcoing et Wattrelos connaissent aussi des situations de précarité importante mais toutefois moins marquées que Roubaix. Enfin, la faiblesse des revenus s'observe dans le sud de l'AML, dans le Cambrésis et l'Avesnois, tant dans les espaces ruraux et que dans les pôles urbains (Cambrai, Maubeuge, Avesnes-sur-Helpe...).

Comparativement à la RUL et à l'AMP, les communes aux revenus médians les plus élevés sont deux fois moins présentes dans l'AML. Celle-ci compte en effet 6 % de communes aux revenus médians supérieurs à 22 000 € par UC, contre 12 % pour la RUL et 15 % pour l'AMP. Dans l'AML, ces communes aux revenus médians élevés se situent majoritairement en périphérie de Lille (Bondues, Mouvaux, Marcq-en-Barœul...) ou d'Arras (Duisans,

Anzin-Saint-Aubin, Neuville-Saint-Vaast...) et recouvrent une large partie de la Pévèle et des Weppes. La périphérie de Lille peut toutefois se distinguer de celle d'Arras par des hauts revenus particulièrement présents et élevés. Le neuvième décile des revenus s'établit en effet au-dessus de 50 000 € par UC à Bondues, Mouvaux, Marcq-en-Barœul ou Verlinghem alors que dans la périphérie d'Arras seules deux communes dépassent 40 000 € par UC, tout en ayant un poids démographique largement inférieur à la banlieue lilloise (Anzin-Saint-Aubin et Sainte-Catherine).

L'espace métropolitain lillois est un modèle fortement marqué par son histoire économique qui le rend difficilement comparable aux autres métropoles. La RUL présente un modèle beaucoup plus classique de métropole articulée concentriquement autour de la ville de Lyon. En effet, les communes aux revenus fiscaux médians les plus faibles se situent soit aux franges de la RUL, soit au centre de la métropole lyonnaise où l'on observe un fort contraste entre communes riches et communes pauvres (Vaulx-en-Velin, Vénissieux...).

Tableau 2 - DISTRIBUTION DES REVENUS FISCAUX 2007 PAR UNITÉ DE CONSOMMATION (UC)

Territoires	1 <sup>er</sup> Décile	1 <sup>er</sup> Quartile	Médiane	3 <sup>e</sup> Quartile	9 <sup>e</sup> décile	Rapport Interdécile
Aire métropolitaine de Lille	4 773 €	9 420 €	15 245 €	22 094 €	30 882 €	6,5
Nord-Pas-de-Calais	4 955 €	9 490 €	15 189 €	21 907 €	30 507 €	6,2
Aire métropolitaine provençale	4 935 €	10 583 €	17 324 €	25 299 €	35 488 €	7,2
Provence-Alpes-Côte d'Azur	5 425 €	10 772 €	17 243 €	25 141 €	35 618 €	6,6
Région urbaine de Lyon	7 033 €	12 059 €	18 147 €	25 566 €	35 797 €	5,1
Rhône-Alpes	7 308 €	12 231 €	18 143 €	25 499 €	35 684 €	4,9

Source : Revenus fiscaux localisés des ménages 2007 (Insee-DGFip).

La comparaison de l'aire métropolitaine lilloise avec l'AMP confirme la spécificité du système métropolitain lillois, notamment par la présence du bassin minier. L'AMP est un système en effet beaucoup plus homogène où la précarité est fortement concentrée dans les villes-centres (Marseille et certains de ses arrondissements et dans une moindre mesure Toulon). Les communes autour de l'étang de Berre bien que se caractérisant, comme le bassin minier nordiste, par une spécialisation historique industrielle aujourd'hui sur le déclin, ne présentent pas une aussi forte concentration de situations de pauvreté.

### DES CONTRASTES MARQUÉS AU SEIN DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LILLOISE

Un éclairage supplémentaire peut être apporté en analysant si les communes sont situées à proximité de communes aux revenus similaires ou différents. Les communes aux revenus faibles dont l'environnement connaît les mêmes difficultés se situent principalement aux franges des trois aires [Carte 4](#). Ce type de communes est fortement présent dans l'AML et recouvre une large bande du sud du Cambrésis au sud de l'Avesnois. On retrouve également ces situations à la frange Nord-est de l'AMP et de manière plus ponctuelle dans la RUL. Toutefois la partie centrale du bassin minier à proximité de Lens, elle aussi concernée, constitue une exception importante puisqu'elle se situe au cœur de l'espace métropolitain.

De même, certaines communes aux revenus supérieurs à la moyenne sont situées au sein d'un environnement homogène, principalement dans la Pévèle et la périphérie d'Arras, au nord-est de Marseille et de manière plus homogène, concentriquement autour de Lyon. Au contraire certains espaces de richesse présentent des écarts importants avec leur entourage. C'est particulièrement le cas dans l'agglomération lilloise où des communes riches, même parmi les plus riches de l'aire, peuvent jouxter les communes les plus pauvres (par exemple Bondues et Tourcoing).

### CARACTÉRISTIQUES DE LA PRÉCARITÉ DANS LES TROIS AIRES MÉTROPOLITAINES

Les analyses ont jusqu'à présent mis en avant la spécificité de l'aire métropolitaine de Lille en termes de niveau, de distribution et de localisation des revenus. Cependant, les difficultés sociales d'un territoire ne peuvent se résumer aux revenus de ses habitants. Le chômage, l'inactivité, le niveau de qualification, la catégorie sociale ou l'âge des habitants sont autant d'éléments pouvant générer des problèmes spécifiques de précarité et différencier des territoires au niveau de revenu comparable. Ainsi en reliant toutes ces informations, les communes des trois aires d'observation sont regroupées au sein d'une typologie de la précarité en 7 classes intégrant une approche plus large que la seule dimension financière [Encadré 4](#).

Premier constat, les cinq classes de précarité propres aux communes sont présentes sur les trois aires illustrant ainsi une diversité de situations de précarité propre aux territoires métropolitains [Carte 5](#). Néanmoins, comme pour les revenus, l'importance de chacune de ces cinq classes et leur répartition sur le territoire diffèrent : autour des grandes villes des trois zones les contrastes entre centre et périphérie sont très marqués. À Lyon, Saint-Étienne, Marseille, Aix-en-Provence, Lille ou Arras, une démarcation prend place entre les villes et arrondissements centres très touchés par les différentes formes de précarité et leur périphérie en situation nettement plus favorable.

La prise en compte de données plus larges que le seul revenu permet de nuancer l'apparente homogénéité des banlieues sud, ouest et nord de Lille. On peut ainsi distinguer un *patchwork* de situations depuis les communes où sont en effet surreprésentés les revenus les plus élevés et les résidents les plus qualifiés (Marcq-en-Barœul, Bondues ou Phalempin au sud) jusqu'à celles où les revenus sont plus proches de la moyenne et les résidents beaucoup moins qualifiés en passant par certaines où les spécificités tiennent à l'importance de la population retraitée.

Pour l'ensemble de la partie est de la métropole lilloise s'étendant jusqu'à Roubaix-Tourcoing, le zonage communal tend à faire apparaître un continuum de précarité élevée sur toute cette zone avec en périphérie des communes plus aisées. Ce continuum s'estompe avec l'analyse au niveau des quartiers [Carte 6](#). Lille et Villeneuve d'Ascq présentent en réalité une juxtaposition de quartiers très hétérogènes. A contrario, sur Roubaix et Tourcoing, on constate, à de rares exceptions, près une continuité de la précarité d'une commune sur l'autre jusqu'à la frontière belge au Nord et délimitée par des zones plus aisées autour des axes de communication avec Lille.

### LE CŒUR DU BASSIN MINIER : UN CONTINUUM SPÉCIFIQUE DE PRÉCARITÉ

La limite de comparabilité entre les 3 zones sur la répartition de la précarité tient particulièrement à la présence du bassin minier dans l'AML. Bien que présentant une diversité à ses franges, son cœur constitue le seul territoire des trois aires métropolitaines à présenter une zone continue de précarité de cette ampleur, se démarquant du modèle centre-périphérie. Certes, la RUL voit également dans le bassin stéphanois une zone où les situations de précarité sont relativement fréquentes ; elles n'y atteignent cependant pas le même degré de concentration, sur une population aussi nombreuse, que dans le bassin minier de l'AML.

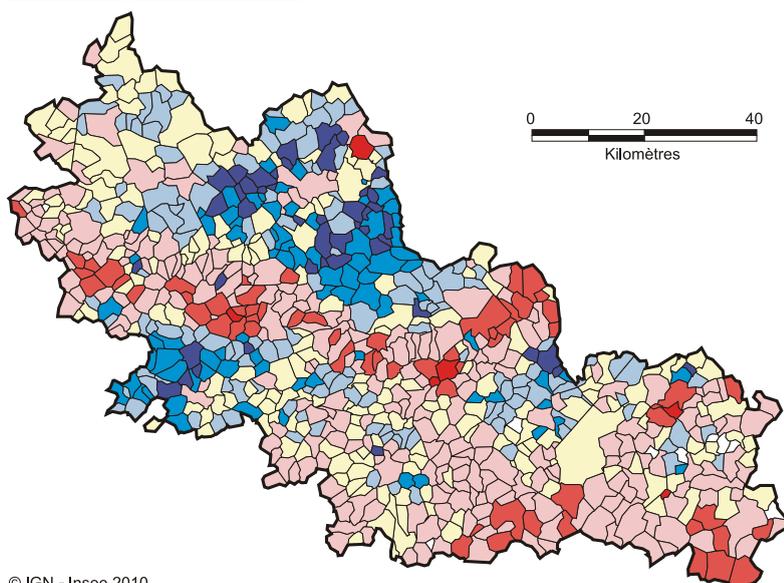
Au niveau infracommunal, on constate une forte surreprésentation des quartiers présentant des situations de précarité assez fréquentes mais moins intenses qu'au centre des communes de Lille, Roubaix ou Tourcoing. Derrière cette relative homogénéité apparaissent des contrastes importants entre quelques quartiers aisés dans les grandes villes comme Valenciennes, Douai, Lens et d'autres aux difficultés extrêmement accentuées.

### LES INÉGALITÉS PROGRESSENT DANS LES CENTRES-VILLES

Entre 2002 et 2007, les inégalités sont globalement stables au sein de l'AML et de la RUL. Le rapport interquartile [Définitions](#) de l'AML s'établit à 2,35 en

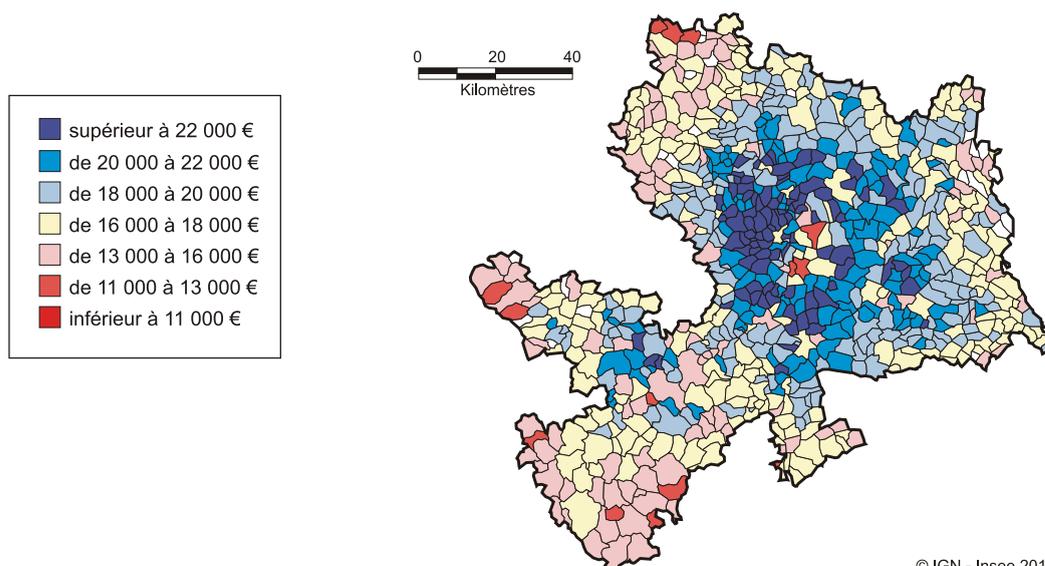
### Carte 3 : REVENU FISCAL MÉDIAN 2007 DES COMMUNES DES AIRES MÉTROPOLITAINES

#### Aire métropolitaine de Lille



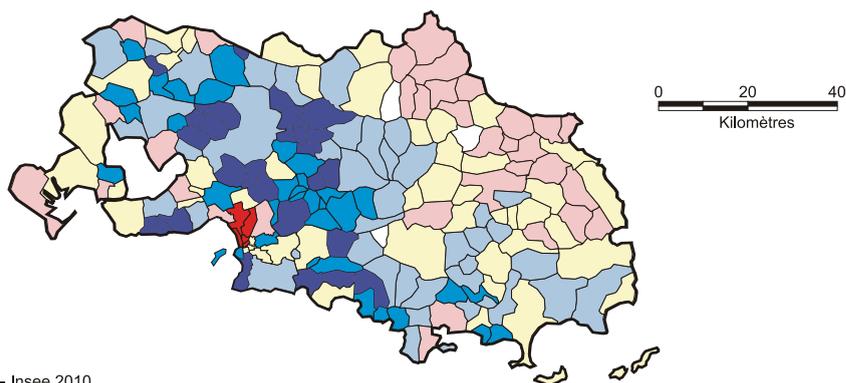
© IGN - Insee 2010

#### Région urbaine de Lyon



© IGN - Insee 2010

#### Aire métropolitaine provençale

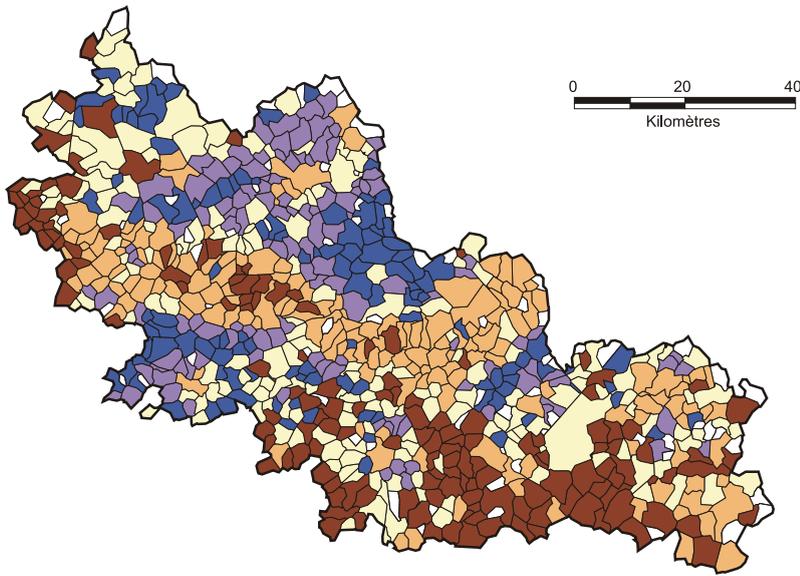


© IGN - Insee 2010

Source : DGFip - Revenus fiscaux localisés des ménages 2007 (Insee).

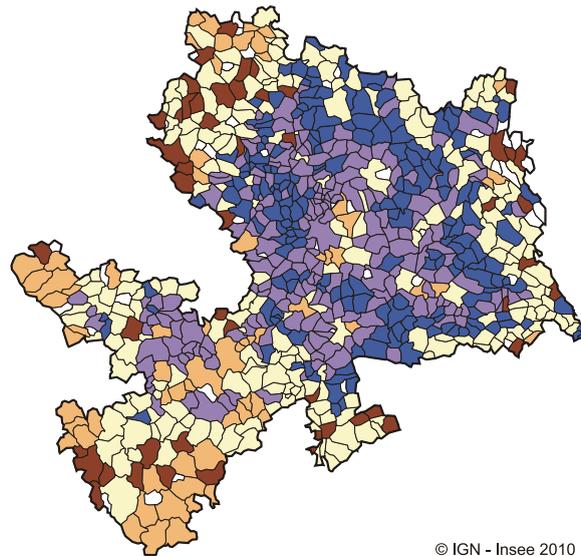
## Carte 4 : NIVEAU ET DIVERSITÉ DES REVENUS DES COMMUNES VOISINES

### Aire métropolitaine de Lille



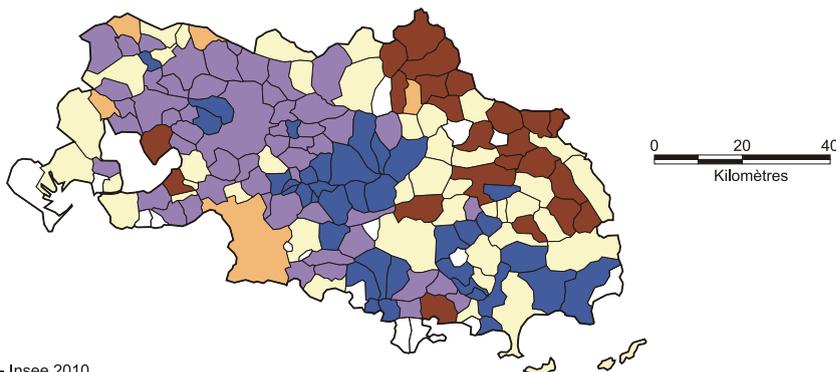
© IGN - Insee 2010

### Région urbaine de Lyon



© IGN - Insee 2010

### Aire métropolitaine provençale

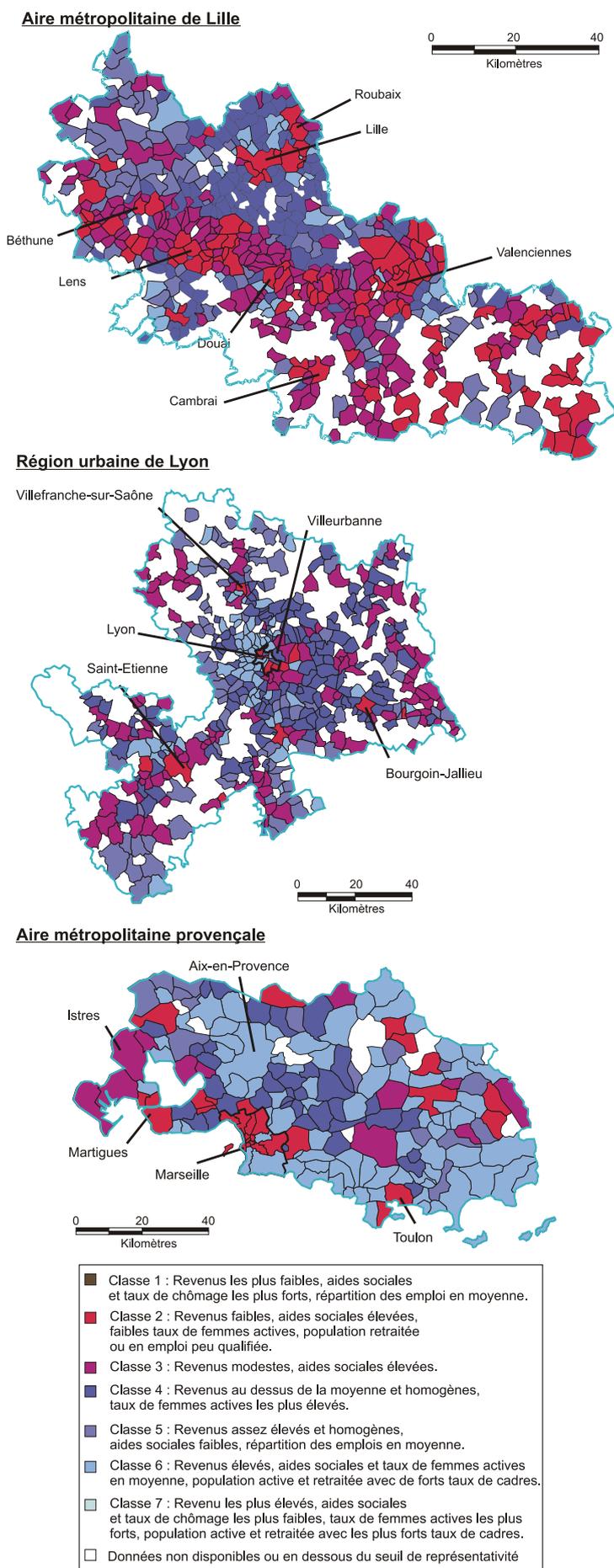


© IGN - Insee 2010

**Note de lecture :** l'analyse croise deux dimensions. D'une part, le niveau de revenu de la commune étudiée, d'autre part, la disparité entre le revenu moyen de cette commune et les revenus pour chacune des communes qui l'environnent.

Source : DGFip - Revenus fiscaux localisés des ménages 2007 (Insee).

## Carte 5 : TYPOLOGIE COMMUNALE DE LA PRÉCARITÉ DANS LES AIRES MÉTROPOLITAINES



2007 contre 2,36 en 2002 et on observe la même stabilité dans la RUL où le rapport interquartile passe de 2,14 à 2,12. Pour ces deux aires, ce résultat s'explique par une augmentation homogène du premier et du troisième quartile des revenus, de l'ordre de 16 % chacun. En revanche le rapport interquartile a baissé dans l'AMP, passant de 2,49 en 2002 à 2,39 en 2007. Cette baisse des inégalités s'explique par une augmentation de 16 % du troisième quartile tandis que le premier quartile connaît une hausse plus forte, de l'ordre de 22 % (Tableau 4).

À un échelon géographique plus fin, une très large majorité des territoires de l'AML connaît une baisse des inégalités. Les hausses qui peuvent être observées se situent dans les centres-villes de l'aire, à l'exception notable de Lille. Ainsi Arras, Béthune et Lens connaissent une hausse des inégalités. Cette dernière est même forte pour Roubaix, Avesnes-sur-Helpe ou Villeneuve d'Ascq. Cette spécificité des centres-villes se lit aussi dans la RUL, au niveau des centres-villes du cœur lyonnais et de Saint-Étienne. En revanche, la baisse des inégalités est plus générale au sein des territoires de l'AMP et profite également aux villes-centres.

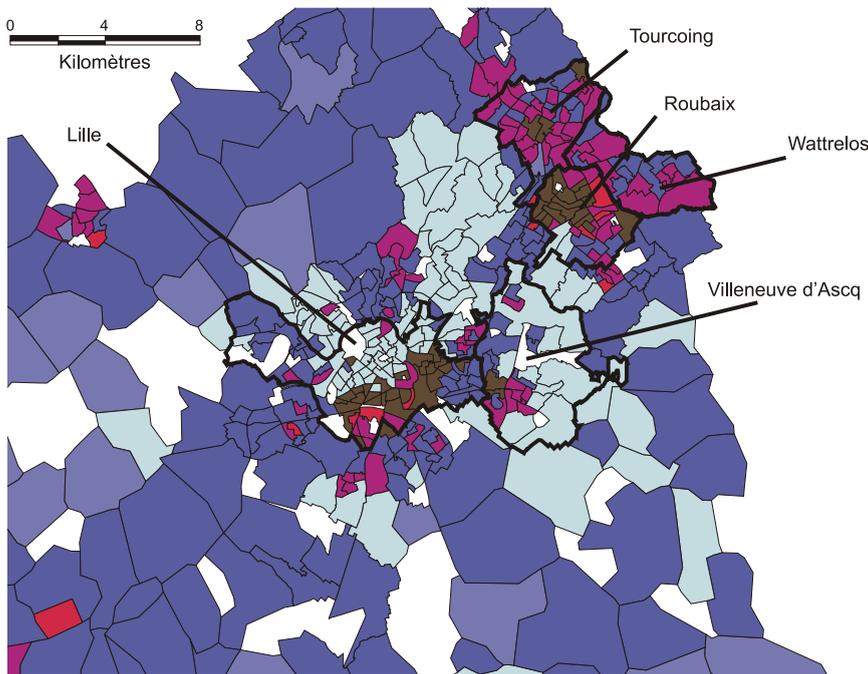
### DES ÉVOLUTIONS CONTRASTÉES QUI METTENT EN LUMIÈRE LES PHÉNOMÈNES DE PÉRIURBANISATION

Globalement, la situation des territoires en 2007 peut se superposer à celle observée en 2002. Toutefois, l'amélioration ou la dégradation des situations territoriales entre ces deux dates met en évidence des dynamiques concentriques autour des grandes agglomérations de l'AML. Ces dernières traduisent en partie l'évolution des territoires au regard des différentes vagues de périurbanisation. Ces évolutions sont toutefois à replacer dans le contexte d'une période économique favorable de croissance et de création d'emplois.

Tout d'abord, l'ensemble des centres villes de l'aire connaît une dynamique négative (Carte 7). C'est le cas par exemple de ceux de Lille, Roubaix et Tourcoing dont les revenus, déjà inférieurs à ceux de la moyenne de l'AML, évoluent moins favorablement que pour l'ensemble de l'aire métropolitaine de Lille. Plus marquante encore, la situation

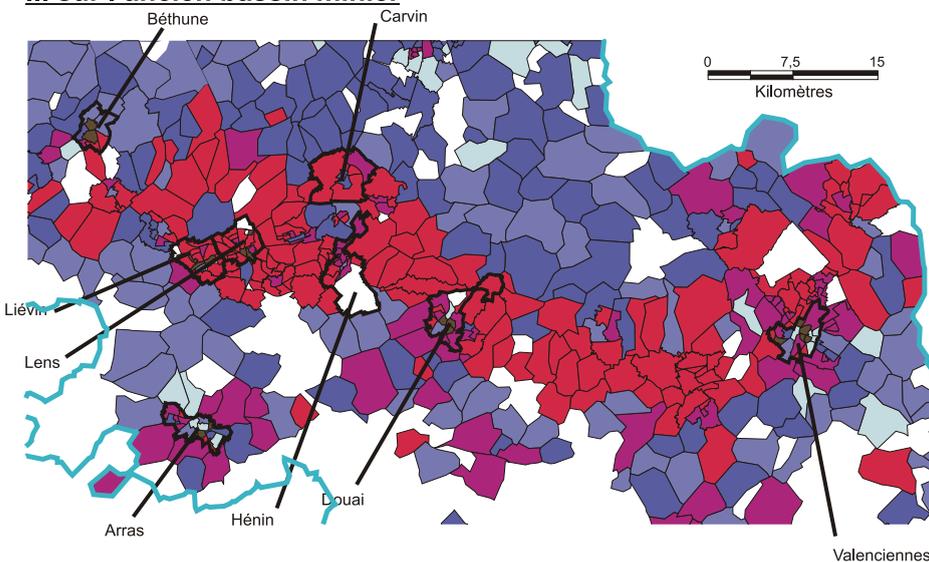
## Carte 6 : TYPOLOGIE COMMUNALE ET INFRACOMMUNALE DE LA PRÉCARITÉ...

### ... sur l'agglomération lilloise



- Classe 1 : Revenus les plus faibles, aides sociales et taux de chômage les plus forts, répartition des emplois en moyenne.
- Classe 2 : Revenus faibles, aides sociales élevées, faibles taux de femmes actives, population retraitée ou en emploi peu qualifiée.
- Classe 3 : Revenus modestes, aides sociales élevées.
- Classe 4 : Revenus au dessus de la moyenne et homogènes, taux de femmes actives les plus élevés.
- Classe 5 : Revenus assez élevés et homogènes, aides sociales faibles, répartition des emplois en moyenne.
- Classe 6 : Revenus élevés, aides sociales et taux de femmes actives en moyenne, population active et retraitée avec de forts taux de cadres.
- Classe 7 : Revenu les plus élevés, aides sociales et taux de chômage les plus faibles, taux de femmes actives les plus forts, population active et retraitée avec les plus forts taux de cadres.
- Données non disponibles ou en dessous du seuil de représentativité

### ... sur l'ancien bassin minier



Source : Recensement de la population 2007, CAF, revenus fiscaux 2008.

d'Arras et de Valenciennes s'est dégradée avec en 2002 des revenus médians supérieurs au revenu de l'AML mais inférieurs en 2007.

Autour des villes-centres de Lille, Arras, voire Valenciennes s'articule une première couronne dont la situation semble relativement privilégiée en 2002 comme en 2007 mais qui connaît une augmentation des revenus médians moins favorable que celle de l'AML. Ces communes, comme Marcq-en-Barœul, Lambersart ou Duisans et Anzin-Saint-Aubin, ont en effet des revenus élevés voire très élevés qui, cumulés à un renouvellement social plus faible, expliquent que la progression n'égalise pas celle enregistrée par l'AML.

Autour de cette première couronne vient se greffer une seconde qui résulte d'une périurbanisation plus récente mais aussi plus éloignée des villes-centres. Ces territoires ont des revenus supérieurs à la moyenne des revenus de l'AML en 2002 comme en 2007 et profitent d'une évolution des revenus elle aussi plus favorable que celle de l'AML. On retrouve sous l'influence de Lille des espaces comme la Pévèle, les Weppes ou encore l'Armentierois, et sous l'influence d'Arras le Val du Gy.

Dans une dynamique différente, davantage liée à la conjoncture économique locale, le Valenciennois semble aussi profiter d'une amélioration relative notamment dans les espaces situés au sud de Valenciennes dont les revenus sont désormais supérieurs aux revenus médians de l'AML en 2007. Les populations de territoires au passé industriel comme Bellaing, Sommaing, Aulnoy-lez-Valenciennes ou Solesmes voient leurs revenus progresser du fait d'un renouveau économique et de l'attractivité résidentielle récente pour les habitants du centre de Valenciennes.

La situation de l'ex-bassin minier apparaît contrastée. Le cordon central du bassin minier connaît une faiblesse des revenus en 2002 et 2007 avec en plus une dynamique moins bonne que celle observée dans l'aire. À l'inverse, les franges du bassin minier, bien que dans la même situation de faiblesse de revenus à ces deux dates, ont connu une amélioration de leurs revenus médians avec une hausse des

revenus plus forte que celle enregistrée par l'AML. Celles-ci ont en effet profité de l'extension de l'influence des agglomérations, que ce soit de Lille, d'Arras ou de Valenciennes. Elles ont également pu bénéficier d'une dynamique propre au bassin minier.

À une échelle plus large, on observe dans la RUL et l'AMP le même phénomène de périurbanisation avec un emboîtement de couronnes périurbaines dont la première connaît des revenus élevés en 2002 comme en 2007 ce qui, du fait du niveau déjà atteint, ne permet pas une croissance des revenus supérieure à celle de l'aire. Cette première couronne entoure des cœurs urbains dont la situation fragile en 2002 et 2007 subit une dégradation relative du fait d'une évolution moins favorable que celle de l'aire. Plus éloignée de ces centres, une deuxième couronne concentre les communes bénéficiant de revenus élevés en 2002 et 2007 et dont la situation relative s'améliore encore. Enfin, aux franges de ces territoires se situent des espaces avec des revenus plus faibles, en 2002 comme en 2007 mais dont l'augmentation de revenus est plus soutenue que celle de l'aire.

Ce modèle spatial s'applique parfaitement aux dynamiques observées pour les différentes agglomérations de l'AML, notamment Arras et Lille, mais ne suffit pas à rendre compte des mécanismes à l'œuvre dans l'ensemble de l'AML. Celle-ci se distingue à nouveau des deux aires de comparaison par la spécificité des évolutions du bassin minier, soumis aux influences d'Arras, de Lille ou même de Valenciennes.

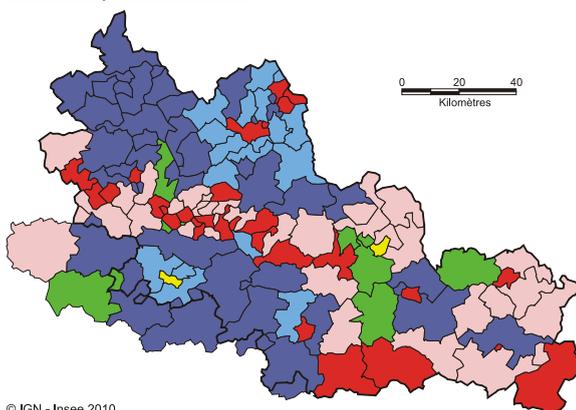
**Tableau 4 - ÉVOLUTION DES QUARTILES DES REVENUS FISCAUX ENTRE 2002 ET 2007**

Territoires	1 <sup>er</sup> Quartile	Médiane	3 <sup>e</sup> Quartile
Aire métropolitaine de Lille	17%	16%	16%
Aire métropolitaine provençale	22%	18%	17%
Région urbaine de Lyon	17%	16%	16%

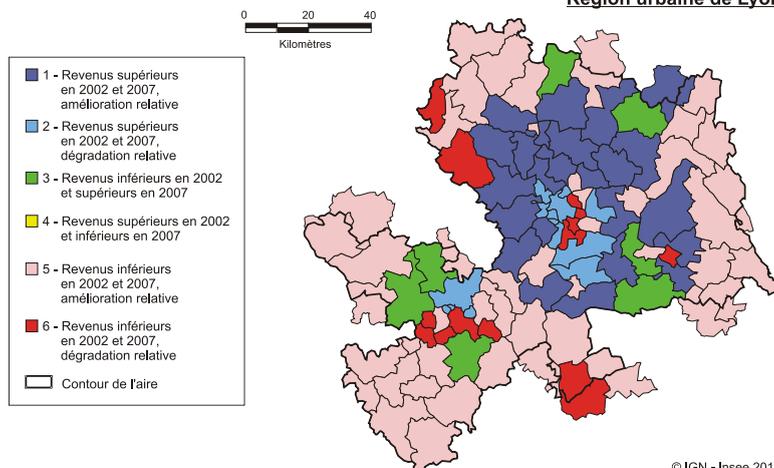
Source : DGFip - revenus fiscaux localisés des ménages (Insee).

**Carte 7 : ÉVOLUTION DES REVENUS FISCAUX ENTRE 2002 ET 2007, PROPRE À CHAQUE AIRE MÉTROPOLITAINE**

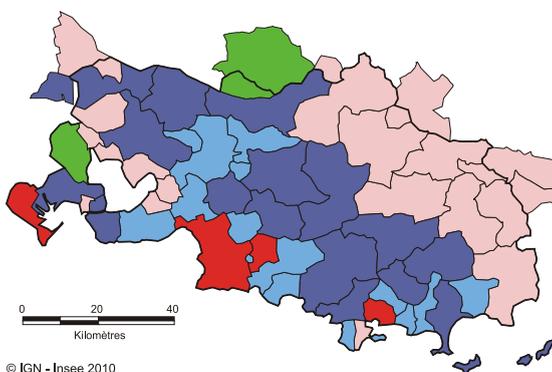
**Aire métropolitaine de Lille**



**Région urbaine de Lyon**



**Aire métropolitaine provençale**

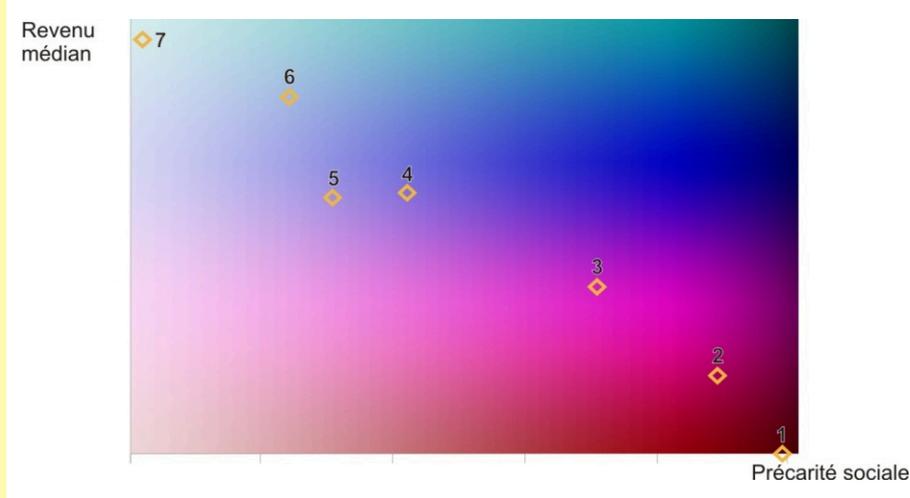


Source : DGFip - revenus fiscaux localisés des ménages (Insee).

Note de lecture : L'analyse croise deux dimensions. D'abord, le niveau des revenus fiscaux médians des cantons en 2002 et 2007 est comparé à celui de l'aire métropolitaine à laquelle ils appartiennent. Les territoires des aires sont ainsi classés en revenus supérieurs ou inférieurs, en 2002 et en 2007. Pour les territoires classés de la même façon en 2002 et 2007 (c'est à dire supérieurs/supérieurs ou inférieurs/inférieurs), l'analyse est complétée par l'évolution des revenus fiscaux médians entre 2002 et 2007, toujours par rapport à l'évolution moyenne de l'aire métropolitaine. Cette deuxième dimension met en lumière des dégradations ou des améliorations relatives pour les cantons.

## ENCADRÉ 4 : LECTURE DES TYPOLOGIES

### Graphique : RÉPARTITION DES CLASSES DES TYPOLOGIES SELON LE REVENU MÉDIAN ET LA PRÉCARITÉ SOCIALE



Source : Recensement de la population 2007, CAF, revenus fiscaux 2008.

Deux typologies distinctes ont été menées sur les communes et les quartiers. Leurs résultats sont synthétisés dans sept classes de précarité dont quatre correspondent à la fois à des communes et des quartiers (classes 2 à 5) tandis que d'autres ne caractérisent que des quartiers (classes 1 et 7) ou que des communes (classe 6).

- **En ordonnée**, les classes sont placées selon un **indicateur de revenu** : plus la couleur est rouge, plus la commune est pauvre, plus elle est bleue plus elle est riche.
- **En abscisse**, les classes sont placées selon un **indicateur de précarité sociale** construit à partir de données sur les prestations sociales, sur le taux de chômage et sur les catégories socioprofessionnelles. Plus la couleur est foncée, plus la précarité sociale est importante et inversement si la couleur est claire.

La comparaison des différentes classes sur deux axes montre que les zones les plus en difficultés sont mieux identifiées au niveau des quartiers. La classe 1 atteint des niveaux de pauvreté et de précarité sociale beaucoup plus forts que la classe 2, la plus en difficulté de la typologie communale. L'approche par les quartiers apporte un éclairage supplémentaire sur la concentration de ces problèmes dans certaines zones à des niveaux très élevés. On peut faire le même constat pour les zones les plus aisées, les communes en question font partie de la classe 6 et les quartiers de la classe 7. Deux classes peuvent sembler proches sur les axes de la précarité sociale et des revenus, mais présenter des situations bien distinctes. Les classes 4 et 5 sont touchées à des intensités comparables, mais pour la classe 4, il s'agit plutôt de communes et quartiers présentant des revenus homogènes avec beaucoup de femmes actives, alors que la classe 5 doit sa position plutôt à son faible taux d'aides sociales et de chômage.

## DÉFINITIONS

**Le revenu fiscal** : Le revenu déclaré aux services fiscaux est la somme des ressources déclarées par les contribuables sur la déclaration de revenus, avant abattement. Il s'agit d'un revenu avant redistribution. Il ne peut pas être assimilé à un revenu disponible, qui supposerait que l'on ajoute les revenus sociaux non déclarés (*minima* sociaux tels que RMI et *minimum* vieillesse, prestations familiales, aides au logement) et que l'on soustrait les impôts directs (impôt sur le revenu et taxe d'habitation). S'il ne permet pas de mesurer directement le niveau de vie des ménages, le revenu fiscal permet d'apprécier les contrastes de richesses entre des territoires.

**L'unité de consommation (UC)** : Le revenu fiscal par unité de consommation présente l'avantage de relativiser le niveau de revenu par rapport à la composition du ménage fiscal. Par rapport au revenu d'une personne, il permet de prendre en compte les économies d'échelle résultant de la vie en groupe. Le revenu exprimé par UC devient un revenu par équivalent adulte, comparable d'un lieu à un autre et entre ménages de compositions différentes. Le nombre d'UC d'un ménage est évalué selon la définition utilisée par l'Insee et par Eurostat :

- le premier adulte du ménage compte pour 1 UC ;
- les autres personnes de 14 ans ou plus comptent chacune pour 0,5 UC ;
- les enfants de moins de 14 ans comptent chacun pour 0,3 UC.

Pour étudier le niveau du revenu, on utilise le revenu fiscal médian par UC.

**La médiane** partage les personnes en deux groupes : la moitié des personnes appartient à un ménage qui déclare un revenu par UC inférieur et l'autre moitié un revenu par UC supérieur.

Le **1<sup>er</sup> décile** (respectivement, **1<sup>er</sup> quartile**) est défini de telle sorte que 10 % des personnes (respectivement, 25 %) appartiennent à un ménage qui déclare un revenu par UC inférieur à cette valeur.

Le **9<sup>e</sup> décile** (respectivement, le **3<sup>e</sup> quartile**) est défini de telle sorte que 10 % des personnes (respectivement, 25 %) appartiennent à un ménage qui déclare un revenu par UC supérieur à cette valeur.

### **Pour en savoir plus**

- « Ségrégation spatiale et dynamiques métropolitaines », Bouzouina L., Université Lumière - Lyon II, 2008, sous la Direction de D. Mignot.
- « Concentrations spatiales des populations à faible revenu, entre polarisation et mixité. Une analyse de trois grandes aires urbaines françaises », Bouzouina L., *Pensée Plurielle*, 16 (2007) pp. 59-72.
- « Métropolisation et ségrégation », Buisson M.-A., Mignot D., Bouzouina L., in *Concentration économique et ségrégation spatiale* (2005) pp. 337-353.
- « Formes urbaines, mobilités et ségrégation : une comparaison Lille – Lyon – Marseille », Rapport final, Mignot D. et alii, 2007.
- « Les disparités intercommunales s'accroissent en France, quelle que soit l'échelle d'observation », *Constructif n°18*, Bouzouina L. et Mignot D., 2007.
- « La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée », collection *Architecture + Recherche*, Mardaga, M. Wiel (1999), 149p.
- « La ségrégation sociale a-t-elle augmenté ? La métropole parisienne entre polarisation et mixité. », *Sociétés contemporaines n° 62*, p.69-93, E. Préteceille (2006).
- « Connaître pour agir : des indicateurs au service des politiques sociales », Insee Nord-Pas-de-Calais, *Pages de Profils n° 92*, juin 2011.
- « Pauvretés et territoires en Nord-Pas-de-Calais - Situations de pauvreté et conditions de vie », Insee Nord-Pas-de-Calais, *Les Dossier de Profils n° 82*, juin 2006.
- « Regards sur les quartiers en Nord-Pas-de-Calais », Insee Nord-Pas-de-Calais, *Les Dossiers de Profils, n° 88*, décembre 2007.

## **Suivi partenarial**

### **Conseil Général du Nord**

Hélène Dinh, Hélène Hoffmann,  
*Direction des Partenariats, de l'Attractivité et de l'Économie*

Paule Laidebeur,  
*Direction du Pilotage et de la Stratégie*

### **Conseil Général du Pas-de-Calais**

Nicolas Rossignol, François Delepouille,  
*Direction de la Prospective et des Partenariats*

Emmanuel Gardel, Lucie Ribeiro,  
*Service de l'Observatoire Social Départemental*